



DS 7 CROSSBACK



DACIA DUSTER



ALPINE A110



VRAIMENT ACCESSIBLE? **1^{ER} ESSAI**

JAGUAR E-PACE

BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
DOM S: 4 € - DOM A: 5 €
IR: 4 € - LUX: 4 €
PORT CONT: 4 € - CAN: 6 SCAN
MAR: 45 DH - TOM S: 600 CFP
TOM A: 1000 CFP
CH: 6 FS - TUN: 8 DTU



LES NOUVEAUTÉS DU SALON DE LOS ANGELES



REPORTAGE VOITURES DE CINÉMA
LES SECRETS D'UN CASCADEUR FRANÇAIS



LE GRAND RETOUR DES FRANÇAISES

1^{ERS} ESSAIS ENFIN AU VOLANT DE NOS NOUVELLES STARS !

M 0117 - 997S - F: 3,90 € - RD



Bon plan

S'offrir le duo iPhone 8 et Apple Watch pour mettre la fièvre à Noël.

150€
de bonus
reprise⁽¹⁾

Sur la valeur de reprise de votre ancien mobile et pour l'achat d'un iPhone 8 avec une Apple Watch Series 3, pour les clients Orange forfait mobile ou Open.



DAS : 1,36 W/kg⁽²⁾



DAS : 1,6 W/kg⁽²⁾

Apple Watch Series 3 (GPS + Cellular) uniquement sur le réseau 4G Orange.⁽³⁾

orange™

Kit mains-libres recommandé. Offre réservée aux particuliers, valable en France métropolitaine jusqu'au 09/01/2018. (1) 150€ supplémentaires sur la valeur initiale de la reprise pour tout mobile ayant encore une valeur après évaluation et l'achat concomitant d'un iPhone 8 et d'une Apple Watch Series 3. Remise immédiate en boutique ou virement différé sur orange.fr (2) Le DAS (débit d'absorption spécifique) des appareils mobiles quantifie le niveau d'exposition maximal de l'utilisateur aux ondes électromagnétiques. Il est transmis par le constructeur. La réglementation française impose que le DAS ne dépasse pas 4W/kg pour les membres du corps et 2W/kg pour une utilisation à l'oreille. (3) Nécessite un forfait mobile voix Orange compatible voix 4G et Wifi, incluant un volume internet mobile avec débit réduit au-delà, et la souscription de l'option Multi-SIM appels & Internet e-SIM. 4G uniquement en zones déployées. Couverture sur reseau.orange.fr



NOUVELLE GAMME SUV PEUGEOT CROSSWAY

JAMAIS DES SUV
NE SONT ALLÉS AUSSI LOIN



SUV 2008 CROSSWAY

À PARTIR DE

189 €/MOIS⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{er} LOYER DE 2 600 €

3 ANS D'ENTRETIEN ET PIÈCES
D'USURE OFFERTS

MOTRICITÉ RENFORCÉE GRIP CONTROL

NAVIGATION 3D CONNECTÉE

STYLE ET ÉQUIPEMENTS EXCLUSIFS CROSSWAY

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

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



SUV 3008 CROSSWAY

À PARTIR DE

329 €/MOIS⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 4800 €
3 ANS D'ENTRETIEN ET PIÈCES
D'USURE OFFERTS

SUV 5008 7 PLACES CROSSWAY

À PARTIR DE

339 €/MOIS⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 4850 €
3 ANS D'ENTRETIEN ET PIÈCES
D'USURE OFFERTS



PEUGEOT

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

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL



ŠKODA

ŠKODA FABIA CLEVER*

***CLEVER adj.** — Qui facilite le quotidien.

Ex : « Une voiture super-équipée avec caméra de recul, détecteur de pluie, ouverture et démarrage sans clé, climatisation, jantes alliage... ça c'est clever. »

**À PARTIR DE
10 990€**

Sous condition de reprise⁽¹⁾



Découvrez-la chez votre distributeur ŠKODA ou sur skoda.fr

Modèle présenté : FABIA BERLINE CLEVER 1.0 MPI 60ch BVM5 avec option Color Concept au prix de

11 160€.

(1) Prix conseillé au 01/11/2017 pour la ŠKODA FABIA CLEVER 1.0 MPI 60ch BVM5, 500€ d'aide à la reprise + 3 000€ de remise déduits.

Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine non cumulable avec toute autre offre en cours, dans le réseau ŠKODA participant, pour l'achat, du 01/11/2017 au 28/12/2017 d'une ŠKODA FABIA CLEVER neuve.

Volkswagen Group France - RCS Soissons B 602 025 538.

ŠKODA recommande Castrol EDGE Professional.

Consommations mixtes de la gamme FABIA (l/100km) : 3,9 à 4,9. Emissions de CO₂ (g/km) : 101 à 111.

Sommaire [N° 997]

5



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 7 au 20
décembre 2017**



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

14 Salon de Los Angeles: Mercedes CLS III; BMW i8; Infiniti QX50; Jeep Wrangler IV; Lexus RX 450h L; Mazda6 restylée
22 Aston Martin Vantage 2018 et Lamborghini Urus

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

28 Où va le constructeur Tesla?

Conduire

[1^{ers} ESSAIS XL]

38 Alpine A110 Première Édition
52 DS 7 Crossback 2.0 BlueHDi 180

[1^{ers} ESSAIS]

46 Dacia Duster 1.2 TCe 125
62 Jaguar e-Pace D180
70 BMW 640i Gran Turismo XDrive

[LES EXPERTS]

60 Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech

[GRAND ANGLE]

68 Volkswagen Tiguan Allspace 2.0 TDI

[DERNIER ESSAI]

75 Nissan Leaf

Vibrer

[REPORTAGE]

76 Dans le garage d'un cascadeur

[SPORT]

82 Formule 1 2017: le bilan

[RÉTRO]

84 Mini Innocenti 100i

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

88 La vie de vos autos

89 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

90 Opel Crossland X

[FICHE OCCASION]

94 Renault Kadjar

[LE PRIX DU NEUF]

99 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

107 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...

Renault **ALASKAN**

Conçu pour relever vos défis



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

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

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

Une tonne de charge utile avec benne modulable.

Renault recommande





RENAULT
La vie, avec passion



**Les enfants,
y'a du poulet
dans le frigo
et des pâtes
dans le placard.
À lundi.**



Volkswagen up! Enfin libre.



Volkswagen

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional** - Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B 602 025 538

Modèle présenté : Volkswagen High up! 1.0 TSI 90 BVM5 5 portes avec options pack 'Sport Polygon' et peinture métallisée.

Cycle mixte (l/100km): 4,7. Rejets de CO₂ (g/km): 108.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 97 et sur
www.kiosquemag.com



PARADIS PERDU

Je n'ai pas vu le coup venir. Une soirée calme, sur le canapé, à regarder à la télé un classique américain des années 60. Un long plan-séquence s'attarde sur la tournée nocturne d'un policier dans sa voiture de service. C'est là que tout a basculé. Une voiture de police, c'est normalement le degré zéro du raffinement et du confort. Ce n'est pas ce qu'on lui demande. Sauf que nous sommes en 1967. Dans l'immense Plymouth qui glisse au ralenti, le ronronnement moelleux du V8 me fait presque sursauter. Tout comme la douceur apparente

de la boîte, aux passages imperceptibles, l'absence de tout effort du conducteur, qui maintient le volant de deux doigts. Ou, dans les rues alentour, ces voitures déjà un peu âgées qui rappellent l'extravagance inimaginable du style automobile américain de la fin des années 50, ces ailerons, cette démesure dont on se demande encore aujourd'hui comment elle a pu s'accorder à l'austère et puritaine Amérique de l'époque. J'avoue, j'ai ressenti une énorme bouffée de nostalgie en considérant nos choix automobiles d'aujourd'hui, écrasés de contraintes environnementales ou sécuritaires. Vous préférez un 4 cylindres diesel ou un 3 cylindres essence? Ah non, désolé, le V8, c'est terminé... Vous voulez tenter l'électrique, à la place? Évidemment, le continent, l'époque, rien n'est comparable. Et pour être franc, je ne suis pas certain d'avoir eu envie de vivre dans cette Amérique-là, surtout si j'avais été une femme, ou noir, ou les deux. Il n'empêche, j'avais presque l'impression de visionner un film de science-fiction. D'y admirer des voitures dont, dans un élan enfantin, on pourrait rêver pour l'avenir. Des voitures vastes, puissantes et douces à la fois, spectaculaires et accueillantes, libérées des contingences de la vraie vie. Des voitures de rêve. Ce rêve-là a existé, c'était il y a un demi-siècle, sur un autre continent qui ne se préoccupait ni de prix du pétrole ni de pollution. Eux-mêmes en sont revenus, les highways américaines charriant aujourd'hui des flots de berlines japonaises ou coréennes sans saveur. Qu'a-t-on bien pu faire de mal pour être chassés à jamais de ce paradis de l'automobile?

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je suis en train de parcourir votre numéro 994. Avez-vous pensé à communiquer votre éditio dans lequel vous qualifiez le CO₂ d'innocent aux experts de la COP23?

Frédéric Murard

Le CO₂ est effectivement inoffensif pour la santé (vous en produisez vous-même à chaque instant, vos poumons en sont pleins), mais pas pour la planète puisqu'il contribue au réchauffement climatique. En revanche, les NOx, CO et autres particules sont directement toxiques pour l'homme.

Serait-il encore possible d'acheter des anciens numéros de *L'Auto-Journal* des années 90 et 2000?

Agnès Berthelot

Nous ne disposons malheureusement pas de stocks anciens. Pour des numéros plus récents, à partir de 2013, il est possible de les commander sur notre plate-forme en ligne www.kiosquemag.com. Lorsque les numéros papier sont épuisés, il vous y est proposé d'acquiescer une version numérique.



DS 3 BLACK LÉZARD

Édition Limitée

DS préfère TOTAL

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

CONSOMMATIONS 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

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



PEUGEOT FAIT DES VAGUES

Être styliste, c'est donner vie à un objet en esquissant des contours, pour s'adapter à un besoin, une époque, une tendance. Être passionné, c'est insuffler ce petit grain de folie pour faire d'un simple objet, quelque chose de plus noble et désirable. Être audacieux, c'est sortir d'un carcan, et oser. Oui, oser, comme le Peugeot Design Lab qui, fier de l'i-Cockpit équipant les dernières productions du Lion, a adapté un habitacle typiquement automobile à un bateau. Baptisé Sea Drive Concept et réalisé avec Bénéteau, ce démonstrateur affiche le petit volant à double méplat des Peugeot actuelles, les touches "piano", le combiné tête haute et un grand écran tactile. Une vision séduisante de l'avenir de la plaisance nautique...



LE RÉALISME

APRÈS L'ICONOCLASTE SALON DE TOKYO, OÙ LES CONCEPTS LES PLUS LOUFOQUES ONT CIRCULÉ, L'ANNÉE SE TERMINE SUR UN SALON DE LOS ANGELES QUI SERA PLUS CONVENTIONNEL. MAIS PAS MOINS INTÉRESSANT.



Celui qu'il remplace

Apparu en 2004 sur le marché européen, le premier CLS est remplacé, début 2011, par une nouvelle version reposant toujours sur la base technique de la Mercedes Classe E. Un an plus tard, la gamme est complétée par l'arrivée de la version Shooting Brake, un élégant break dynamique, dont la silhouette avait été révélée en 2010 par un concept car. Le restylage opéré en 2014 modernisera son look et améliorera son équipement, notamment en termes de sécurité active.



CLS...
Comme
Limousine
Sportive

Mercedes poursuit l'aventure de son coupé quatre portes, avec la troisième génération de son CLS. Il reprend tous les éléments de la Classe S, dans un écrin plus subtil.

AMÉRICAIN

EN EFFET, PARMIS LES NOMBREUX MODÈLES QUI Y SONT DÉVOILÉS, BEAUCOUP ROULERONT DÉJÀ SUR NOS ROUTES AU DÉBUT DE L'ANNÉE PROCHAINE. Par Florian Chopin



MERCEDES CLS III



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 70 000 €

Commercialisation :
début 2018

Sa cible :
Audi A7 Sportback

Crossover... Ce terme remplace souvent celui de SUV, dans l'esprit de beaucoup. Et pourtant, à l'origine, il désigne un véhicule mêlant les codes de différents segments. Il n'est donc pas attaché à une catégorie et peut être parfaitement utilisé pour le CLS. Cet engin se situe en effet depuis ses débuts à mi-chemin entre une berline – ou plus exactement une limousine – et un coupé – ligne de pavillon fuyante, absence d'encadrement de portière. Une catégorie que le modèle a créée de toutes pièces et dans laquelle se sont engouffrés de nombreux concurrents (Audi A5 et A7 Sportback, BMW Série 4 et 6 Gran Coupé...), ce qui a eu pour effet de redynamiser le marché, en berne, des berlines traditionnelles. Pour preuve, même les français s'y mettront sous peu (Peugeot 508 II) !

En cette fin 2017, alors qu'Audi vient de présenter sa deuxième mouture de son A7 Sportback, il est temps pour le CLS de se refaire une beauté. L'auto adopte les canons initiés récemment par les derniers concepts : Aesthetics A ou encore Classe A Sedan. On retrouve ainsi des flancs sobres légèrement modelés par une ligne à peine suggérée, des optiques aux angles plus prononcés et une calandre inversée avec une avancée du

capot qui, couplée à un bouclier largement ajouré, insufflé à l'auto son dynamisme. À l'arrière, les feux, plus horizontaux, permettent d'équilibrer visuellement un ensemble qui tendait à trop tomber jusqu'ici. Mais c'est à l'intérieur que les changements sont le plus significatifs. Du moins par rapport à l'ancienne génération.

Le CLS adopte la présentation intérieure de la Classe S

En effet, le CLS III reprend l'agencement du tableau de bord initié par la dernière génération de Classe S, avec deux écrans numériques de 12,3 pouces chacun recouverts d'un seul et même verre : l'un faisant office d'instrumentation, l'autre de système d'info-divertissement. Cette présentation se répandra d'ailleurs à l'ensemble de la gamme Mercedes, jusqu'à la future Classe A (printemps 2018). La présentation avec sa vague courant d'un bout à l'autre de l'habitacle et surmontée d'aérateurs ronds rappelant l'univers de l'aéronautique est également présente. À l'arrière, le CLS peut au choix accueillir deux ou trois passagers et dispose d'une modularité de la banquette selon un rapport 40/20/40 afin d'augmenter ➤



➔ Recouverts d'une seule dalle en verre, les deux écrans numériques de 12,3 pouces chacun semblent n'en former qu'un.

le volume du coffre, qui affiche initialement 520 dm³. On regrettera néanmoins que Mercedes n'ait pas cédé à la tentation du hayon...

Sur le plan mécanique, ce troisième opus du coupé quatre portes ne disposera que de blocs 6 cylindres en ligne 3 l : deux diesels de 258 ch (350 d) et 340 ch (400 d) et un essence de 367 ch (450 4Matic). Ce dernier moteur est associé à une batterie 48 V offrant, ponctuellement, 22 ch supplémentaires, ainsi qu'à un filtre à particules. D'autres motorisations plus accessibles arriveront par la suite. En revanche, point de versions sans boîte automatique... Pour la partie dynamique, ce CLS peut se faire aussi confortable que la Classe S, grâce à sa suspension pneumatique Air Body Control, ou carrément sportif, grâce à un autre système adaptatif (Dynamic Body Control) qui offre le choix de réglages Sport et Sport+.

Au rayon des équipements, ce coupé reprend de nombreux systèmes initiés par les Classe E et S qui l'ont précédé. Il peut ainsi disposer du régulateur de vitesse adaptatif, du maintien dans la voie, du freinage d'urgence avec fonction croisement, de la manœuvre d'évitement automatique ou encore des feux de route type Matrix LED.



Grâce aux dossiers creusés des sièges avant, l'espace réservé aux passagers arrière devrait s'avérer important. Si trois passagers peuvent s'installer, celui du milieu ne sera pas le mieux loti.



Au lancement, le CLS III ne disposera que des moteurs 6 cylindres en ligne (essence et diesel). Tous couplés à une boîte automatique.



L'avis de **Florian Chopin** Mercedes parie sur des lignes fluides et sensuelles, loin des traits saillants dont abusent certains de ses rivaux. Ce CLS renoue avec l'élégance de la première génération du modèle, et ajoute un intérieur moderne dont la présentation peut dérouter.



Les flancs sont sobres, légèrement modelés par une ligne à peine suggérée.

Nouveau Crafter Business Line avec CarePort Pro* :
Garantie, Véhicule de remplacement,
Assistance, Maintenance, Assurance perte financière.
A partir de 229 € par mois sans apport.**



Il n'y a rien à ajouter.



**Véhicules
Utilitaires**

*Solution CarePort Pro : Location Longue Durée incluant obligatoirement **Perte Financière** auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles (société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775652126) et MMA IARD (S.A. au capital de 537 052 368 € - RCS Le Mans 440 048 882 - 14 bvd Marie et Alexandre Oyon, 72030 Le Mans cedex 9), entreprises régies par le code des assurances, **Contrat de Maintenance** incluant l'extension de garantie par Volkswagen Bank GmbH et **Garantie Véhicule de Remplacement** par EUROP ASSISTANCE France (1 promenade de la Bonnette, 92230 Gennevilliers, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 23 601 857 € RCS Nanterre 451 366 405). **Offre de Location Longue Durée sur 36 mois et 45 000km, sans apport, pour un Crafter Business Line 30 L3H3 Traction TDI 102ch, réservée aux professionnels, hors loueurs et flotte, pour toute nouvelle commande jusqu'au 31/12/2017 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.



Double plaisir

À l'occasion du restylage du coupé i8, BMW lance (enfin !) la production de la version Spyder de sa sportive hybride rechargeable. On a presque failli attendre...

BMW i8

LES INFOS CLÉS

À partir de 140 000 €*

Commercialisation :
printemps 2018

Sa cible :
Porsche 911

* Pour le coupé et
150 000 € le Spyder

Comme le temps passe vite... Lors du Salon de Pékin 2012, soit un an après la révélation de l'i8 Concept (celui préfigurant le coupé), BMW annonce sa volonté de proposer une version découvrable avec l'i8 Concept Spyder. Puis c'est l'attente, une longue attente de plus de cinq ans ponctuée, en 2016 à Las Vegas, par la présentation de l'i Vision Future Interaction (le dernier ferme la porte...). À l'occasion du Salon de Los Angeles, BMW profite de la remise à jour de son coupé pour dévoiler la version de série (ce n'est pas une blague !) de l'i8 Spyder. La base est, dans les deux cas, toujours la plate-forme LifeDrive (Cellule de vie en plastique renforcé de carbone et châssis en aluminium) disposant d'un moteur thermique 3 cylindres essence fournissant ses 231 ch aux roues arrière, épaulé par un électromoteur de 105 kW (143 ch) pour les roues avant et alimenté par une batterie offrant une capacité de 11,6 kWh (contre 7,1 auparavant). Le tout développe dorénavant une puissance de 374 ch, et permet de passer de 0 à 100 km/h en 4,4 secondes (4,6 secondes pour le Spyder), pour une autonomie en tout électrique de 55 km (53 km pour le Spyder). Sur ce dernier mode, il est possible de rouler jusqu'à 105 km/h (contre 70 km/h auparavant), voire d'atteindre les 120 km/h en pressant le bouton eDrive.

Le Spyder ne pèse que 60 kg de plus que le coupé

La version Spyder conserve l'ouverture en élytre des portières proposée sur le coupé et adopte un double bossage sur le capot arrière en lieu et place de la lunette arrière.

Les deux petites places arrière disparaissent pour disposer d'une zone de rangement de 92 dm³. Quant à la capote en toile qui fait office de couvre-chef, elle est entièrement électrique et se manipule en 15 secondes jusqu'à 50 km/h. Les renforts apportés à la structure ont, certes, alourdi la masse du roadster, mais BMW annonce avoir contenu le surpoids à 60 kg.

Dans les deux cas, l'addition s'annonce salée, en raison de la technologie embarquée (notamment la fibre de carbone), ce qui n'empêche pas BMW de proposer une belle liste d'options, comprenant un affichage tête haute ou encore des phares laser. Ce laboratoire roulant aurait mérité de disposer, de série, de tout le savoir-faire BMW...



À l'intérieur, les modifications concernent surtout les matériaux. L'instrumentation est toujours numérique, l'écran d'info-divertissement toujours tactile. Un affichage tête haute est en option.



Infiniti QX50 Le meilleur de Renault

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **50 000 €* | Commercialisation : automne 2018**

Ce SUV vous paraît familier ? Normal, il reprend de nombreux éléments de style initiés par le concept QX Sport Inspiration, présenté au Mondial de l'Auto à Paris (2016) et adoptés par un second concept (QX50 Concept), dévoilé à Detroit (2017). Ce dernier avait au moins l'avantage de proposer un intérieur repris, du moins dans son agencement, par le modèle de série, qui n'est pas prévu sur nos routes avant l'automne 2018. Pour chasser sur les terres des Audi Q5 et BMW X3, le QX50 devra intégrer des technologies dernier cri. Cela

commence par son 4 cylindres turbo essence de 272 ch qui dispose – une première pour un véhicule de série – d'un taux de compression variable. Autre petit plus, son train arrière pourra être directionnel. Infiniti ne pouvait passer à côté de sa marotte (souvenez-vous du FX), d'autant que le système est disponible sur la plate-forme CMF-C/D (Renault Mégane, Talisman et Espace). Les ingénieurs nippons ont, par ailleurs, été capables de l'associer à la transmission intégrale (le QX50 sera disponible en 4x2 et 4x4). Comme quoi tout est possible...



Jeep Wrangler IV Toujours taillé pour l'aventure

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **35 000 €* | Commercialisation : printemps 2018**

Adoptant le code JL, la nouvelle Wrangler arrivera sur nos routes au printemps 2018. Ça tombe bien, elle est prévue en 3 et 5 portes, mais également en découvrable. Dans ces cas-là, elle retire portières, pare-brise et toit. Le style conserve le côté cubique et rustique de ses aînées. Une ambiance que l'on retrouve à l'intérieur avec une présentation très verticale, mais l'auto n'oublie pas d'être connectée avec le système maison UConnect disponible via un écran tactile pouvant aller jusqu'à 8,4 pouces. Sous le capot, si la gamme américaine pourra disposer du V6 3.6 essence de l'actuelle version (285 ch), en Europe, il faudra compter sur des 4 cylindres essence (dont le nouveau 2.0 Turbo du Stelvio), et diesel (dont le 2.2 JTD). Boîte automatique à 8 rapports, transmission 4x4 et gamme courte seront de la partie.

*Estimation





PHOTOS LEXUS


**LEXUS
RX 450h L**

LES INFOS CLÉS

 À partir de
70000 €*

 Commercialisation :
mai 2018

 Sa cible :
Audi Q7 e-tron

Hybride et familial !

La gamme Lexus s'agrémente d'une inédite version 7 places. Cette version rallongée du RX reprend tous les attributs de son petit frère.

Ce n'est pas forcément sur le segment des SUV 7 places que Lexus était attendu, et pourtant, la marque propose désormais une version rallongée de son RX 450h. L'engin affiche ainsi 5 m de longueur (soit 11 cm de plus que le RX standard), pour un empattement inchangé de 2,79 m. C'est donc tout le porte-à-faux arrière qui a été rallongé pour permettre l'intégration de deux strapontins manipulables électriquement. Pour y accéder, la banquette de rang 2 coulisse et se fractionne selon le rapport 60/40. Elle a également été rehaussée

pour accentuer les caves à pieds des passagers de rang 3. Une fois les strapontins rabattus, le plancher du coffre est annoncé comme plan. Ce RX rallongé se distingue, par ailleurs, de son petit frère par un design spécifique autour de la lunette arrière plus inclinée et des custodes redessinées.

Pour le reste, l'auto adopte la mécanique hybride associant le V6 essence 3,5 l à deux électromoteurs pour une puissance cumulée de 313 ch délivrée via une transmission à variation continue à l'ensemble des roues. Côté sécurité, à noter que les airbags rideaux couvriront l'ensemble des trois rangées.



Pour accéder aux places de rang 3, la banquette de rang 2 coulisse et ses dossiers se rabattent aisément. L'espace semble compté.

Mazda6 restylée Deuxième mise à jour

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de 30000 €* | Commercialisation : printemps 2018

La berline japonaise connaît une carrière discrète qui ne reflète en rien son élégance naturelle. Afin de la relancer, Mazda lui accorde de nouveau quelques évolutions esthétiques, qui n'étaient vraiment pas utiles, et des améliorations mécaniques et technologiques bienvenues. Mais si le nouveau bloc essence 2.5 SkyActiv-G à désactivation des cylindres ne sera proposé qu'aux États-Unis, l'ensemble des marchés pourra bénéficier de nouvelles aides à la conduite : la caméra 360° ou encore le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages...

*Estimation



MAZDA

Ma Boutique de Noël. Mon Service. Mercedes-Benz, la passion de toutes les générations.

-20% sur tous les articles de la Boutique
chez votre Réparateur Agréé
ou sur www.boutique.mercedes.fr
avec le code promo **NOEL2017***.



Retrouvez tous les articles de la Boutique sur l'e-Shop
Mercedes-Benz www.boutique.mercedes.fr
ou flashez directement ce code.

*Offre valable sur le tarif constructeur conseillé en vigueur au 1^{er} juin 2017, uniquement sur la collection Boutique jusqu'au 31 décembre 2017 et non cumulable avec d'autres promotions en cours.

Mercedes-Benz





LES INFOS CLÉS

À partir de
155 255 €Commercialisation :
avril 2018Sa cible :
Porsche 911

Poussez-vous J'arrive !

Ambiance sportive à souhait
et modernité assumée avec
instrumentation numérique
et écran tactile.

Lamborghini Urus Un style très personnel

Par Florian Chopin

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **200 000 €* | Commercialisation : printemps 2018**

Quel est le point commun entre une Audi A4 et le Lamborghini Urus ? La base technique. En effet, aussi étonnant que cela puisse paraître, la plateforme MLB Evo du groupe Volkswagen (maison mère des marques citées ci-dessus) sert de point de départ aux deux autos. Pour le reste, les philosophies sont évidemment radicalement différentes.

Vous l'aurez compris, pour développer son tout premier SUV (le LM002 était plutôt à ranger dans la catégorie des tout-terrain), Lamborghini a pioché dans la banque d'organes du groupe. Ainsi, outre le châssis, le V8 4.0 biturbo officie déjà sous le capot des Porsche Cayenne Turbo et Audi SQ7. Pour l'occasion, Lamborghini explose les compteurs pour afficher une puissance

de 650 ch pour un couple de 850 Nm. Le tout délivré aux quatre roues via une boîte automatique à 8 rapports (également utilisée par les deux modèles cités). Avec un rapport poids/puissance annoncé à 3,38 kg/ch (2 197 kg !), l'Urus avale le 0 à 100 km/h en 3,6 s et atteint les 305 km/h en pointe. Toutefois, Lamborghini a bien compris qu'aller vite en ligne droite ne suffit pas, et a donc repris d'autres éléments présents au sein du groupe VW : le système de transfert de couple entre les roues de l'essieu arrière (Torque Vectoring) et les roues arrière directrices.

Mais que reste-t-il de vraiment Lamborghini à cet Urus ? Son style iconoclaste assumé, qui fait passer un Bentley Bentayga (tiens, un autre modèle reposant sur la même base...) pour un véhicule passe-partout.



PHOTOS LAMBORGHINI

Si le V8 biturbo de 510 ch est fourni par AMG, le reste de la voiture est bien issu du savoir-faire Aston Martin...

PHOTOS DREW GIBSON

Après des années d'immobilisme, Aston met les bouchées doubles pour renouveler son offre. La nouvelle Vantage, volontiers agressive, incarne la vraie sportive de la famille. Par Jean-Éric Raoul

D'emblée, la nouvelle Vantage définit sa cible: la Porsche 911, rien que ça! Et pas seulement en termes de performances, même si son V8 biturbo de 510 ch, fourni par AMG, permet de voir venir. Non, ce sont l'agilité, la précision, que les dirigeants d'Aston Martin soulignent avec gourmandise. Voilà qui apporte un bon coup de frais à la marque de Gaydon, contrainte, par manque de moyens, de faire durer indéfiniment son ancienne plate-forme, née en 2004. Mais ça, c'était avant! La plantureuse DB11, en 2016, a lancé le renouveau avec des dessous techniques inédits. Cette nouvelle structure en aluminium collé est en partie reprise par la Vantage, avec un empattement plus court et une gestion plus rigide des trains roulants, pour favoriser la sportivité. En travaillant sur la position très reculée du moteur sous le

capot avant, la Vantage offre un équilibre des masses de 50/50 entre l'avant et l'arrière. Le tout est assaisonné d'un différentiel piloté, une première pour la marque, et d'un freinage roue par roue pour soigner l'agilité. Si elle apparaît équipée d'une boîte automatique ZF à 8 rapports, la *new* Vantage pourra bientôt recevoir en option une boîte mécanique, pour les puristes... et le marché américain, qui en est friand. Reste la question du style. Cherchant à affirmer l'identité sportive de ce tout nouveau modèle, Marek Reichman a tracé des lignes où se mêlent l'influence de la DB10 du dernier James Bond et celle de la Vulcan de piste. On s'éloigne de l'élégance intemporelle de la première Vantage pour quelque chose de plus agressif, marqué par une immense bouche et un copieux extracteur arrière. Sans doute, elle ne plaira pas à tout le monde. Mais la galaxie des sportives vient de gagner un nouveau joyau.



Malgré ses presque 2,2 tonnes, l'Urus passe de 0 à 100 km/h en 3,6 s grâce à son V8 biturbo de 650 ch. L'engin dispose de la transmission intégrale et des roues arrière motrices.



À bord, l'Urus multiplie les écrans: la configuration est identique à celle de la récente Audi A8. Heureusement, le bouton rouge pour le démarrage rappelle qu'il s'agit bien d'une Lambo...

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



LEXUS

Lexus

LS La nouvelle LS reçoit deux motorisations. Baptisée LS 500h, la première unit un V6 essence 3.5 à deux électromoteurs pour une puissance cumulée de 360 ch. Comme sur le coupé LC 500h, la transmission associe une boîte automatique à 4 rapports à une boîte CVT gratuite de 6 rapports présélectionnés. Roues motrices arrière ou transmission intégrale, au choix. Les prix de la LS 500h varient de 97 000 à 135 000 € au rythme des finitions LS, Luxe, F Sport et Executive. Les malus eux aussi varient, de 540 à 2 940 €. La LS 500, de son côté, accueille un V6 essence 3.5 biturbo libérant 428 ch sur les quatre roues par l'intermédiaire d'une boîte automatique à 10 rapports. Ses prix progressent de 123 000 à 139 000 € à partir de la finition Luxe. Rajoutez 10 000 € pour le malus.

BMW

X3 Gamme restreinte pour le X3 troisième du nom, articulée autour de quatre motorisations (deux essence, deux diesels) en mettant de côté la version "bodybldée" M Performance. À noter que celle-ci est disponible d'entrée de jeu. Boîte automatique à 8 rapports et transmission 4x4 pour tout le monde, c'est plus simple comme ça. Voici les principaux équipements de série. **Lounge** : banquette 40/20/40, climatisation automatique 3 zones, démarrage sans clé, détecteur de fatigue, détecteurs de pluie et de luminosité, hayon électrique, radars de parking avant/arrière, rails de toit, rétroviseurs rabattables électriquement, rétroviseurs gauche et central photosensibles, régulateur-limiteur de vitesse, limiteur de vitesse en descente, 3 modes de conduite sélectifs, jantes alliage 18 pouces. Multimédia : écran central 6,5 pouces, autoradio bituner, lecteur CD, Bluetooth audiostreaming, port USB, GPS, infos trafic, appels d'urgence, services connectés, services après-vente connectés, contrôle du véhicule à distance, satellite de commandes avec 8 touches de raccourcis présélectionnées. **xLine** (+ 5 650 €) : combiné d'instrumentation numérique Black Panel écran 12,8 pouces, sièges Advanced (profondeur d'assise réglable, notamment), sellerie mixte cuir/tissu, projecteurs et antibrouillards à LED, jantes 19 pouces. Écran LCD tactile 10,25 pouces, commande de l'écran par gestes, reconnaissance

BMW X3



UWE FISCHER

vocale, lecteur DVD, disque dur 20 Go, infos trafic en temps réel, conciergerie, chargeur smartphone par induction, routeur wi-fi, manœuvres de stationnement automatiques. **M Sport** (+ 2 400 €) : éléments de design extérieur et intérieur spécifiques, projecteurs full LED, direction Direct Drive à démultiplication variable, amortissement piloté, palettes au volant, boîte automatique Sport et freins surdimensionnés sur 6 cylindres essence et diesel. **Luxury** (+ 1 100 €) : éléments de la finition M Sport en moins. En plus : accès et ouverture du hayon mains libres, sellerie cuir, sièges électriques (mémoires côté conducteur) et chauffants, vitrage insonorisant renforcé, éléments de design intérieur spécifiques (inserts décoratifs en bois, notamment). **M Performance** : éléments de la finition M Sport auxquels s'ajoutent les feux de route antiéblouissement, les jantes 20 pouces et des éléments de design extérieurs et intérieurs spécifiques. Pour les assistances à la conduite, parmi lesquelles figure le pilotage semi-automatique, l'acquéreur est invité à remettre la main à la poche.

LA GAMME BMW X3

	Motorisations/ boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence	20i - 4 cyl. 2.0 184 ch BVA8 4x4	3 290 ou 3 853 €	de Lounge à Luxury	de 47 700 à 56 850 €
	30i - 6 cyl. 3.0 252 ch BVA8 4x4	3 473 ou 4 050 €	de Lounge à Luxury	de 53 400 à 62 550 €
	M40i - 6 cyl. 3.0 360 ch BVA8 4x4	9 353 ou 10 000 €	M Performance	72 900 €
Dies.	20d - 4 cyl. 2.0 190 ch BVA8 4x4	113 ou 613 €	de Lounge à Luxury	de 51 900 à 61 050 €
	30d - 6 cyl. 3.0 265 ch BVA8 4x4	1 260 ou 2 453 €	de Lounge à Luxury	de 58 400 à 67 550 €



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

**Arona.
Le nouveau SUV.**



Do your thing.



Do your thing = Suivez vos envies.

Gamme Nouvelle SEAT Arona : Consommations mixtes (l/100 km) : 4,9 à 5,1*. Émissions de CO₂ (g/km) : 112 à 118*. * Données en cours d'homologation. RCS SOISSONS B 602 025 538.

Mercedes Classe X



DAIMLER

Mercedes

Classe X En partant d'une base connue, le Nissan Navara, Mercedes bâtit un pick-up à sa mesure : robe entièrement redessinée, mobilier intérieur refait, voies élargies, freins à disque à l'arrière en lieu et place des habituels tambours, et transmission aux seules roues arrière si demandé, pour aller à l'essentiel. Nissan fournit la partie mécanique, soit les deux variantes du 4 cylindres diesel 2.3 libérant 163 et 190 ch, respectivement baptisées 220 d et 250 d chez Mercedes, ainsi que la transmission 4x4 enclenchable, quand il y en a une, et l'essieu arrière rigide soutenu par une solution multibras. Les prix s'échelonnent de 36 780 à 50 243 €. Pas de malus pour ce qui est, au yeux du législateur, un véhicule utilitaire.

Skoda

Octavia L'Octavia met fin au contrat de son 4 cylindres essence 1.4 TSI de 150 ch, remplacé par le bloc 1.5 TSI développant la même puissance. Cette unité, turbocompressée comme il se doit, réunit l'injection directe par rampe commune et la gestion active des cylindres ACT – deux des quatre cylindres se mettent en veille en fonction des conditions de circulation. Sur la berline, cela donne

une consommation en cycle mixte limitée à 4,9 l/100 km quelle que soit la transmission choisie (BVM6 ou robotisée DSG7). Le 1.5 TSI 150 est disponible sous la finition Style avec la BVM6 au prix de 27 890 €. Finitions Style et Laurin & Klement avec la DSG7, aux prix respectifs de 29 390 et 32 490 €. Rajoutez 1 100 € pour le break Combi, sous les mêmes configurations. Pas de malus à déplorer.



Skoda Octavia

CLÉMENT CHOULOT

ADRIEN CORTESI



Volkswagen T-Roc

Volkswagen

T-Roc Le T-Roc reçoit le 4 cylindres 1.5 TSI de 150 ch (voir la Skoda Octavia ci-dessus), et par là même, élargit son offre moteur. En la circonstance, ce bloc n'est associé qu'à la BVM6 et n'entraîne que les roues avant. La consommation en cycle normalisé s'établit à 5,3 l/100 km. Le T-Roc 1.5 TSI EVO de 150 ch est disponible sous les finitions Lounge, Carat et Carat Exclusive aux prix respectifs de 26 200, 28 810 et 31 570 €. Pas de malus à déplorer.



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

OÙ VA TESLA ?

FASCINANTE, LA JEUNE MARQUE AMÉRICAINE MÈNE LE MARCHÉ DE L'AUTO ÉLECTRIQUE HAUT DE GAMME. MAIS ELLE NE GAGNE TOUJOURS PAS D'ARGENT, PEINE À TENIR SES PROMESSES ET COMMENCE À ÊTRE MENACÉE PAR UNE CONCURRENCE QUI SE RÉVEILLE. LA PÉRIODE EST CRUCIALE POUR TESLA.

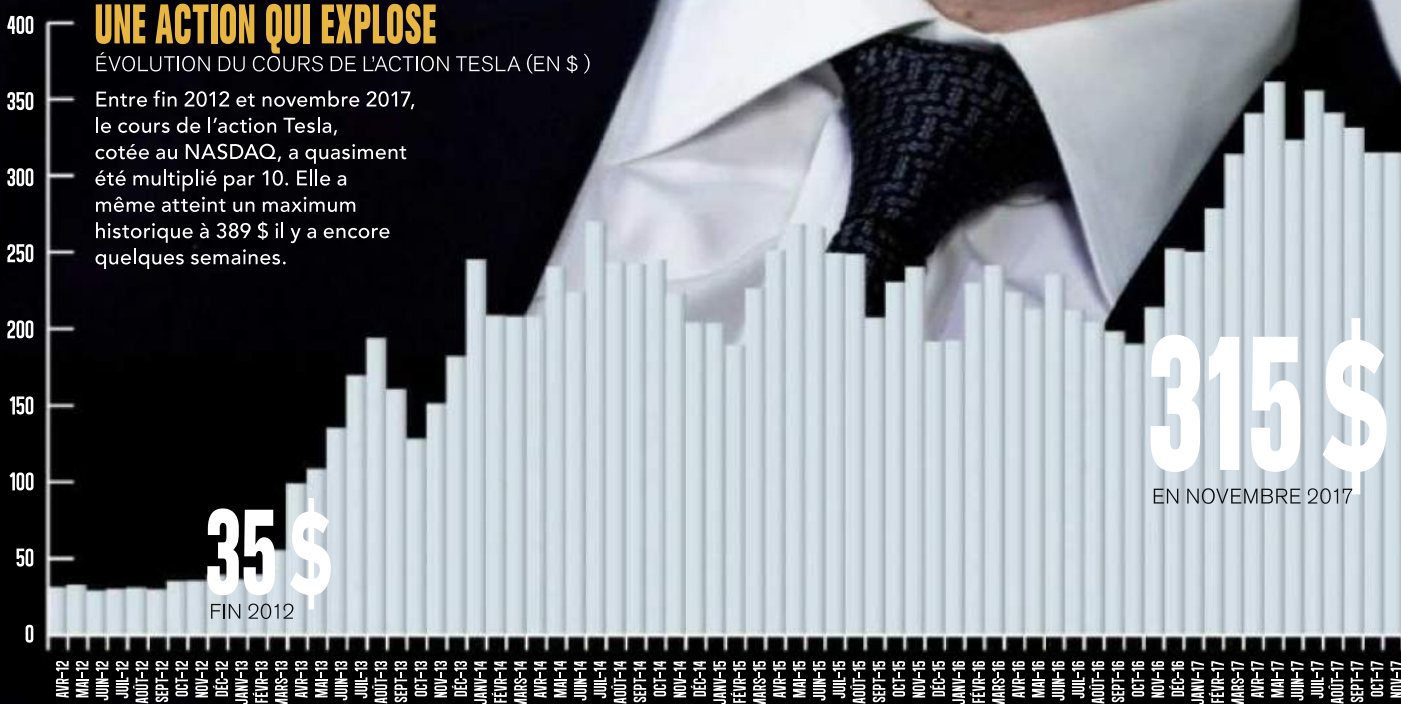
Par Brice Perrin

Elon Musk,
le P.-D.G.
de Tesla.

UNE ACTION QUI EXPLOSE

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION TESLA (EN \$)

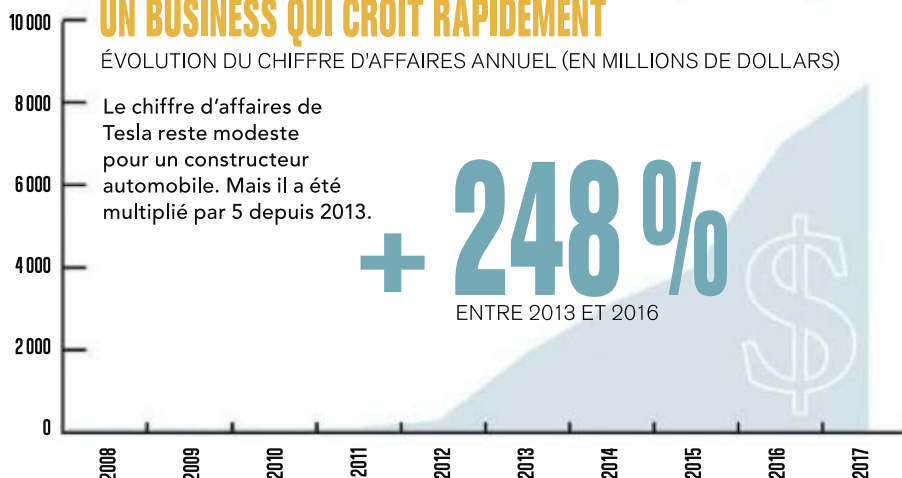
Entre fin 2012 et novembre 2017, le cours de l'action Tesla, cotée au NASDAQ, a quasiment été multiplié par 10. Elle a même atteint un maximum historique à 389 \$ il y a encore quelques semaines.



TESLA

UN BUSINESS QUI CROÎT RAPIDEMENT

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ANNUEL (EN MILLIONS DE DOLLARS)



L'ACTION GRIMPE, LES PERTES AUSSI...

Une bulle financière : voilà comment les détracteurs de la marque et certains analystes qualifient Tesla. À les croire, passée l'euphorie des premiers instants, la bulle finirait par éclater. Sauf que Tesla n'est pas fondée sur du vent, comme certaines étoiles filantes d'internet ou de l'automobile (vous avez dit Fisker, Coda ou encore Faraday Future ?) et que cette sombre prophétie est formulée depuis... plus de cinq ans ! Entretemps, le cours de l'action Tesla a gravi les sommets. La capitalisation boursière, c'est-à-dire la valeur cumulée des actions en circulation, frôlait fin novembre les 60 milliards de dollars : c'est presque autant que General Motors (62 milliards), davantage que Ford (48 milliards), deux fois plus que Renault (30 milliards) et 3,5 fois plus que PSA (17 milliards). De quoi donner le tournis. C'est un signe si les marchés financiers renouvellent leur confiance à Tesla... même si la marque américaine continue d'accumuler les mauvais résultats : en cinq ans, Tesla a totalisé plus de 4,4 milliards de dollars de pertes, dont 1,47 milliard uniquement sur les neuf premiers mois de l'année 2017.

4,422 MILLIARDS DE DOLLARS DE PERTES

ÉVOLUTION DES REVENUS ANNUELS NETS DE TESLA (EN MILLIONS DE DOLLARS)



UN CONSTRUCTEUR PREMIUM LÉGITIME

Les industriels historiques de l'automobile s'échinent à proposer des voitures électriques abordables. Une gageure puisque la technologie est coûteuse et les immatriculations cumulées bien trop faibles pour rentabiliser les investissements. Avec des voitures censées concurrencer le haut de gamme américain, mais aussi européen et japonais, Tesla a gagné son pari. La qualité de présentation et la fiabilité demeurent perfectibles, mais Tesla bénéficie d'une image remarquable pour une marque qui a lancé son premier véhicule conçu, développé et assemblé en interne voici à peine cinq ans. Aujourd'hui, le modèle Tesla le plus accessible est la Model S 75D à 84 400 €, et le plus cher est la Model X P100D à 151 300 €, hors options évidemment. La toute première Tesla, le Roadster basé sur une plateforme de Lotus Elise et produite à 2 500 exemplaires, s'échangeait déjà à plus de 100 000 €...

La France compte 400 Superchargers, répartis sur une soixantaine de stations.



UNE AMBITION DÉLIRANTE... OU SALVATRICE ?

Le 17 novembre, Elon Musk a annoncé d'une part le Semi, un camion 100 % électrique promis pour 2020, et d'autre part un nouveau Roadster, dont la présentation précoce fut une surprise. Son lancement est annoncé pour 2020, avec des caractéristiques délirantes et un tarif de 200 000 \$. Mais Elon Musk n'a pas le choix : Tesla est condamné à innover ou à mourir. La Model S est aujourd'hui menacée par la concurrence. Si l'américain ne veut pas se faire distancer par les industriels séculaires, il devra en présenter une nouvelle génération au plus tard en 2020, avec des caractéristiques avant-gardistes. Un SUV sur base de Model 3 est également prévu pour élargir la gamme. Évidemment, il faudra assurer non seulement la mise au point, mais aussi l'industrialisation de cette gamme élargie...

Semi 100 % ÉLECTRIQUE
AUTONOMIE : 800 km
CAPACITÉ DE CHARGEMENT : 36 tonnes

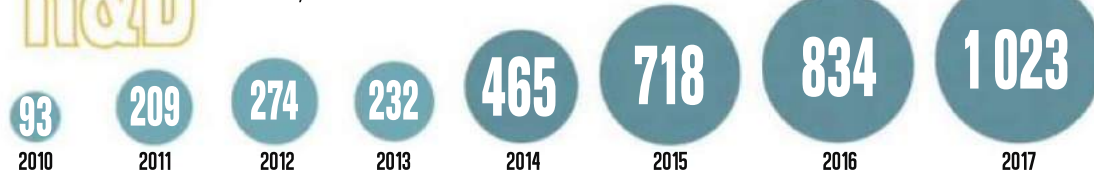


RECHARGE : UNE STRATÉGIE AVANT-GARDISTE

Depuis ses débuts, Tesla développe un réseau de charge très rapide (120 kW à 145 kW) en même temps que la marque développe son réseau commercial. "Nous avons ajouté 126 nouvelles stations Supercharger au troisième trimestre, pour un total de plus de 1 000 stations et 7 000 connecteurs", précise Tesla, qui compte également 7 200 chargeurs "à destination", essentiellement des hôtels et restaurants qui proposent aux Tesla une recharge accélérée (jusqu'à 22 kW). Les voitures vendues avant janvier 2017 pouvaient se recharger gratuitement sur les Superchargers. Depuis, les Tesla neuves sont livrées avec un crédit de 400 kWh renouvelé chaque année, ce qui représente plus de 1 500 km parcourus. Au-delà, la recharge est facturée 0,24 €/kWh, soit un coût d'environ 6 € pour 100 km : raisonnable pour une voiture (très) lourde et (très) performante !

R&D

Qu'il s'agisse de faire progresser les cellules des batteries avec Panasonic ou de perfectionner l'interface homme-machine, la recherche coûte cher...



DÉPENSES ANNUELLES EN RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT (EN MILLIONS DE DOLLARS)

TESLA FINANCE SA R&D À HAUTEUR DE

13,5 %

DE SON CHIFFRE D'AFFAIRES

TECHNOLOGIE : L'INNOVATION AU CŒUR DE LA STRATÉGIE

Depuis 2010, Tesla a investi près de 4 milliards de dollars dans le seul poste recherche et développement. Dans l'absolu, c'est peu : BMW investit entre 2,5 et 5 milliards d'euros par an ! Mais là où la R&D représente, chez les principaux industriels de l'automobile, entre 3 % et 6 % du chiffre d'affaires, Tesla a financé sa R&D à hauteur de 13,5 % de son chiffre d'affaires en moyenne sur les cinq dernières années. Des sommes utiles pour développer et mettre au point les moteurs, les batteries ou encore la conduite autonome. Les Tesla actuelles assurent une automatisation de niveau 2, mais possèdent le matériel pour du niveau 4. Problème : la partie logicielle devait être prête pour fin 2017 et déployée sur les véhicules des clients qui ont payé jusqu'à 8 300 € pour cette option. Depuis l'annonce, Tesla a retiré toute mention d'une date. Heureusement, ses clients ont appris à être patients...

UNE CONCURRENCE QUI SE RÉVEILLE

Volvo vient de repositionner Polestar : le préparateur officiel de l'enseigne suédoise devient une marque à part entière, spécialisée dans le haut de gamme électrifié. De son côté, Porsche lancera en 2019 la Mission E, une routière 100 % électrique. L'an prochain, Audi lancera le Q6 e-tron, un gros SUV 100 % électrique, suivi de l'e-tron Sportback. Un autre gros SUV, le Mercedes EQC, viendra compléter le marché l'année suivante. Vous l'aurez compris, sur le continent européen, la résistance s'organise ! Les constructeurs traditionnels ont compris que Tesla devenait un concurrent sérieux sur le segment de la voiture électrique à hautes performances. Et le consortium Ionity, qui regroupe les constructeurs allemands et Ford, développe un réseau de charge ultra-rapide (350 kW), qui devrait compter 400 stations en Europe en 2020.



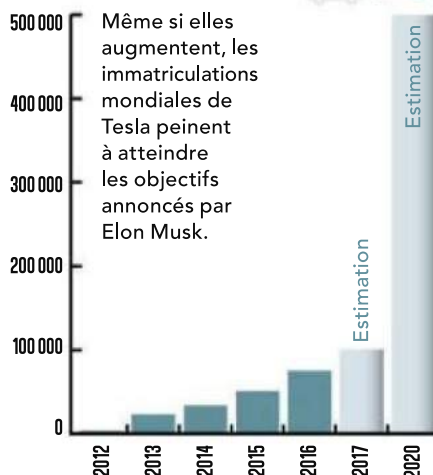
Polestar, nouveau concurrent de Tesla.



TESLA

DES VENTES ENCORE MODESTES

ÉVOLUTION DES VENTES MONDIALES ANNUELLES



Même si elles augmentent, les immatriculations mondiales de Tesla peinent à atteindre les objectifs annoncés par Elon Musk.

PRODUCTION : DES RETARDS (UN PEU TROP) FRÉQUENTS

Les Model S et X avaient été lancées bien plus tard que prévu initialement. La Model 3, à son tour, sera livrée plus tard qu'annoncé. Dans un communiqué destiné aux investisseurs, Tesla a précisé que "à ce jour, notre principale contrainte de production a été dans la ligne d'assemblage de modules de batteries de la Gigafactory. La complexité combinée de la conception du module et de son processus de fabrication automatisé ont demandé plus de temps que prévu pour la montée en cadence." Une fois que la machine sera lancée à plein régime, l'usine produira 5 000 exemplaires par semaine, puis le double six mois plus tard. Mais cette cadence n'arrivera pas avant la fin du premier trimestre 2018. À peine 220 exemplaires de Model 3 ont été livrés au troisième trimestre 2017. Cela reste un retard léger, mais qui passe mal : plus de 450 000 clients ont déjà précommandé la Model 3 en versant un acompte de 1 000 \$/€.

TESLA ENFIN UNE VRAIE GAMME !



MODEL S

La première vraie Tesla, lancée en 2012. Une routière étonnante !

MODEL X

Un gros SUV, cher et luxueux, lancé à la fin de l'année 2015.

MODEL 3

Elle sera en Europe à l'automne 2018, pour ceux qui ont réservé.

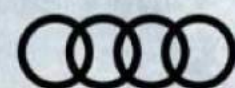
ROADSTER

Annoncé pour 2020, il accélère plus fort qu'une Bugatti Chiron.

PHOTOS TESLA

L'AVIS DE L'AUTO-JOURNAL

Tesla ne produit ses propres modèles que depuis cinq ans, mais la marque américaine a prouvé qu'elle savait faire des voitures électriques performantes et innovantes. Pendant qu'Elon Musk fascine autant qu'il agace, Tesla se diversifie à l'envi. Ou se disperse, diront ses détracteurs : batterie domestique, tuiles solaires, camion... Et à multiplier les annonces sans respecter ensuite les dates annoncées, le constructeur risque de décevoir ses clients et de laisser les investisseurs. Mais si Tesla, qui est dans une période charnière, passe outre les difficultés et parvient enfin à produire en masse, il deviendra un acteur majeur de l'industrie automobile du XXI^e siècle.



Cet hiver, alliez sécurité et design.



En plus de vous assurer sécurité, adhérence et longévité, le design des roues complètes hiver d'Origine Audi® donne un nouveau look extérieur à votre Audi pour la saison hivernale.

Audi Service

4 Roues complètes hiver

à partir de **900 €⁽¹⁾**

Prix pour 4 pneumatiques hiver avec jantes⁽¹⁾ - Assurance pneumatiques 3 ans incluse⁽²⁾

1 800 €

Modèle présenté: , prix conseillé pour un ensemble de 4 roues hiver 17 pouces avec jantes en aluminium coulé et de 4 housses de protection pour Audi Q2. (1) Prix TTC client conseillé pour un ensemble de 4 roues hiver 15 pouces avec jantes en tôle avec enjoliveurs et de 4 housses de protection offertes pour Audi A1. (2) L'Assurance pneumatiques est un service offert sous réserve de l'achat et de la monte de pneumatiques ou roues complètes hiver dans le réseau Audi. Voir conditions dans le Passeport Assurance Pneumatiques disponible chez votre Réparateur Agréé. Pneumatiques remboursés à 100% la première année, 50% la deuxième et 25% la troisième. Les frais d'installation (montage, valves, équilibrage) restent à votre charge. Prix client conseillés au 01/07/2017.

Volkswagen Group France S.A., BP 62, 02601 Villers-Cotterêts Cedex - RCS Soissons B 602 025 538.

Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.



Avec des dimensions en légère hausse, l'habitabilité et le volume de coffre des nouveaux Berlingo et Partner progresseront.



L'intérieur sera nettement modernisé, et la console s'ornera d'un grand écran multimédia, similaire à celui du Peugeot 3008 II.

PHOTOS CARPIX

BERLINGO ET PARTNER BIENTÔT REMPLACÉS

Le duo actuel de petits utilitaires PSA arrive en fin de vie. Le développement du remplaçant est en cours, et la version ludospace a été débusquée sur la route !

Ils sont passe-partout et pour ainsi dire ignorés par une large frange d'automobilistes. Frères jumeaux sur le plan technologique, Berlingo et Partner ne diffèrent aujourd'hui que par de légers détails cosmétiques. Mais ces deux modèles, disponibles en version utilitaire (tôle) ou voiture particulière (ludospace), sont un pilier de la stratégie industrielle et commerciale de PSA : assemblés dans l'usine espagnole de Vigo, ils représentent à eux seuls 10 % des ventes mondiales du groupe, avec plus de 316 000 unités écoulées en 2016. Le

Berlingo est la 3^e Citroën la plus vendue, et le Partner la 4^e Peugeot la plus diffusée. Mais

le temps est venu de les remplacer.

Restylés en 2015, ces deux utilitaires hexagonaux ont été lancés en 2008, et évoluent sur un marché où la concurrence est rude.

S'il est logique que PSA développe une nouvelle variante utilitaire, ce n'était pas gagné pour la version ludospace, destinée aux particuliers, et dont les ventes restent modestes : 16 363 immatriculations cumulées sur le marché français depuis le début de l'année, c'est peu. D'ailleurs, Skoda a abandonné en plein développement son Roomster II, basé sur un utilitaire Caddy de Volkswagen. Mais PSA ne délaisse pas les familles qui n'apprécient pas les monospaces et ne veulent pas d'un SUV.

Ces nouveaux Berlingo et Partner serviront également de base au prochain Opel Combo, qui sera produit dans la même usine.

Ils reposent sur l'excellente plate-forme modulaire EMP2, qui fait le bonheur des productions PSA actuelles et permet une réduction de poids. Les dimensions évolueront également, au bénéfice d'une habitabilité qui n'avait déjà pas à rougir, et d'une capacité de chargement augmentée.

Leurs différences stylistiques seront plus marquées que sur la génération actuelle, et l'habitacle accueillera par ailleurs une planche de bord plus moderne, dont la console centrale s'ornera, en finition supérieure, d'un large écran tactile.

Les moteurs seront piochés dans la gamme actuelle en essence et en diesel, et les Berlingo et Partner seront de nouveau déclinés dans une variante entièrement électrique.

Les optiques à double étage et les airbumps trahissent son identité : c'est un Berlingo. Le Partner sera plus sobre.



LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
été 2018

Prix : à partir de **21 000 €**

Concurrents des
Renault Kangoo, Fiat Doblo, Volkswagen Caddy

COMMUNIQUÉ

HARLEY-DAVIDSON PENSE AUX NOUVEAUX PERMIS



Harley-Davidson propose à tous les passionnés une large gamme de modèles légendaires accessibles au permis A2.

Pour les découvrir, rendez-vous dans l'une des 53 concessions ou www.harley-davidson.com



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'appel d'urgence pour tous

Pour bénéficier de l'appel d'urgence automatique, la seule possibilité était d'acheter une voiture équipée de ce dispositif. Michelin propose une solution plus simple et beaucoup moins coûteuse, avec le système Safe&Drive! Vendu 139 €, il repose sur un petit boîtier à enficher dans la prise allume-cigare, et qui offre une prise USB. Connecté en Bluetooth avec l'application dédiée pour smartphone (iOS et Android), ce périphérique appelle automatiquement les secours en cas de collision, détectée grâce aux capteurs d'accélération intégrés. Vous pouvez en outre profiter d'une assistance personnalisée par téléphone (station la plus proche, trafic, météo, réservation de restaurant...) et connaître l'emplacement où est stationnée votre auto.

24 000

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES NEUVES COMMANDÉES À VOLVO PAR UBER, géant mondial de la voiture avec chauffeur. Elles seront livrées entre 2019 et 2021, avant d'être équipées par Uber de ses propres systèmes de conduite autonome. En d'autres termes, l'entreprise américaine a bien l'intention, d'ici quelques années, de se passer de chauffeurs...

DIMANCHE 10 DÉCEMBRE LES HABITS DE LUMIÈRE À ÉPERNAY

<http://habitsdelumiere.epernay.fr>



À partir de 8 h 30, vous pourrez librement admirer plus de 400 véhicules de plus de 35 ans sur l'esplanade Charles-de-Gaulle à Épernay, qui se livreront ensuite, à partir de 11 heures, à la traditionnelle parade dans les rues de la ville, organisée dans le cadre des Habits de Lumière. Pour tous publics!

Les chiffres du marché européen en octobre 2017



+5,9%

Immatriculations de voitures neuves par rapport à octobre 2016.

+21,1%

C'est la hausse des ventes de Seat en Europe au mois d'octobre. Les immatriculations de la marque sont en hausse de 15,2% sur les dix premiers mois de l'année, et atteignent 327 041 unités.

1 169 672

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois d'octobre, soit 12,8 millions depuis le début de l'année (+3,9%)

1 579 000

C'est le nombre de voitures neuves vendues en Italie en octobre, soit 1,69 million depuis le début de l'année. C'est presque autant que sur le marché français (1,74 million).

INNOVATION

Un freinage garanti sans particules ?

La pollution aux particules fines est souvent associée aux seuls moteurs diesel. Mais les pneus et les freins représentent un tiers des particules liées au trafic. Pour y remédier en partie, Bosch présente un disque de frein en fonte à revêtement en carbure de tungstène. Développé par sa filiale Buderus Guss et baptisé iDisc, il présenterait une résistance au fading améliorée, une durée de vie qui peut être doublée, une absence de corrosion et une réduction de 90 % des émissions de particules par rapport à un disque en fonte classique. Annoncé par Porsche lors de la présentation du nouveau Cayenne, ce disque est entré en production et il pourra équiper d'autres marques. Mais d'abord les modèles haut de gamme, du fait d'un coût élevé, "environ trois fois plus cher qu'un disque de frein en fonte grise normal et trois fois moins cher qu'un disque de frein en céramique", précise Bosch. Chez Porsche, l'option est facturée 3000 €...



BOSCH



LES 6 ET 7 JANVIER LA RONDE HIVERNALE HISTORIQUE

www.circuitserrechevalier.com

Certaines anciennes profitent de l'hiver pour rester dans un garage chauffé en attendant le retour des beaux jours. À Serre Chevalier, le circuit accueillera les plus téméraires de ces vénérables autos (25 ans et plus), qui viendront s'affronter sur la glace pendant un week-end entier. Un spectacle ouvert à tous publics !

FUTURS MOTEURS

VW sur tous les fronts

Lors d'une présentation sur le centre d'essais d'Ehra-Lessien, à quelques kilomètres du siège de Wolfsburg, Volkswagen a mis en avant sa stratégie future, qui repose sur les moteurs, mais aussi sur les carburants de synthèse et sur le gaz naturel pour véhicules (GNV). La marque insiste lourdement sur ce carburant, et propose plusieurs modèles bicarburant convaincants... mais indisponibles en France, faute de réseau de distribution. En marge des moteurs 100 % thermiques et des évolutions de transmission, la marque a l'intention de développer les motorisations mild hybrid (pas de roulage 100 % électrique sauf pour les manœuvres) en 48 V avec des solutions à un ou deux moteurs électriques de faible puissance (8 à 10 kW). Les modèles hybrides rechargeables et électriques



représentent aujourd'hui 3 % des ventes Volkswagen, mais devraient passer à 25 % en 2025. Car comme le rappelle Karsten Bannewitz, responsable de ces motorisations, "avec la mode des SUV, la consommation a tendance à augmenter. Il faut donc accentuer l'électrification pour atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO₂." Pas question d'abandonner le diesel pour autant puisque la marque martèle que "le moteur diesel fera encore longtemps partie de l'ADN des motorisations Volkswagen."



PHOTOS VOLKSWAGEN

NOS EXPERTS ONT UNE BONNE REPRISE



BÉNÉFICIEZ DE

15€ DE REMISE IMMÉDIATE
POUR L'ACHAT D'UNE BATTERIE **FULMEN** BATTERIES
EN RAPPORTANT VOTRE ANCIENNE BATTERIE

LES
ECOGAGNANTS

SAINT-ÉTIENNE - R.C.S. PARIS B 376 699 363

OFFRE VALABLE DU 28 NOVEMBRE AU 23 DÉCEMBRE 2017 pour l'achat d'une nouvelle batterie Fulmen. Dangereux, respectez les précautions d'emploi. Vous pouvez déposer vos batteries dans votre centre l'auto E.Leclerc, nous nous engageons à les recycler. Pour connaître la liste des centres l'auto E.Leclerc participants en France Métropolitaine, les dates et les modalités, appelez : **ALLO E.Leclerc** **N°Cristal 09 69 32 42 52**. Du lundi au samedi de 8h30 à 19h sauf les jours fériés et de 8h30 à 18h les veilles de jours fériés.



DU SABLE ET DES HOMMES

Plutôt que les machines, le journaliste sportif Stéphane Barbé a choisi de conter les hommes qui ont forgé la légende des rallyes-raids contemporains.

Ickx, Vatanen, Peterhansel, Auriol, Sainz... De belles histoires et de vrais drames, racontés avec talent et illustrés avec soin.

Le tout à un tarif décent !

Les Légendes du rallye-raid,
par S. Barbé, éd. Hugo Motors,
192 p., 29,95 €.



JEU VIDÉO 30 supercars entre les mains

Portage sur Switch d'un jeu pour smartphone, *Gear.Club* n'a pas l'étoffe d'une superproduction. Mais les développeurs d'Eden Games, déjà auteurs de la série *Test Drive Unlimited*, ne déméritent pas : vaste carte, 30 modèles joliment modélisés, pilotage adapté à la console portable de Nintendo et nombreuses possibilités de personnalisation (des voitures comme du garage) en font un titre intéressant, même si les graphismes restent décevants. Et il demeure le seul jeu de course automobile, à ce jour, sur cette machine...

***Gear.Club Unlimited*, édité par Eden Games, sur Nintendo Switch, 49 €.**



Skoda rafraîchit sa gamme

En début d'année 2018, la marque tchèque du groupe Volkswagen va proposer une version sportive de son SUV Kodiak et un restylage de sa citadine Fabia, qui accueillera une nouvelle calandre et des optiques à LED. L'année suivante, la Rapid sera remplacée par un break (la berline disparaît), basé sur la plate-forme MQB A0 (Polo, Ibiza, future A1...), et qui sera suivi par un crossover sur la même base. En 2019 toujours, la Superb sera restylée et s'enrichira d'une version hybride rechargeable. Et entre 2020 et 2025, Skoda a l'intention de lancer cinq modèles 100 % électriques, en commençant par une mini-citadine.

La Renault du futur sur la route



SEBASTIEN BÉLANGER

Le concept Symbioz dévoilé au Salon de Francfort décliné en série ? Presque ! Notre lecteur Sébastien Bélanger a surpris sur la route cet engin, qui lui ressemble tout en étant plus réaliste. Il s'agit en fait du démonstrateur D33, utilisé par Renault pour démontrer l'état de ses recherches en matière de conduite autonome de niveau 4. Vous en retrouverez très prochainement l'essai dans les pages de *L'Auto-Journal*.



PHOTOS ROMAIN MATHIEU

ENCHÈRES

Achetez une vieille Citroën... neuve

Des objets rares, de la documentation, des modèles anciens quasi neufs, des versions rarissimes, des concept cars ou encore des maquettes : Citroën, ou plus précisément l'association l'Aventure Peugeot Citroën DS, fait du ménage dans ses réserves à l'occasion du déménagement de son conservatoire. Elle met le tout en vente le 10 décembre (exposition la veille, boulevard André-Citroën à Aulnay-sous-Bois), via la maison Leclerc. Cette dispersion d'une partie de ce patrimoine a de quoi peiner, mais l'association précise qu'"il ne s'agit pas de se séparer des modèles uniques d'une marque bientôt centenaire, mais bien des modèles qui existent en plusieurs exemplaires ou encore des modèles d'exposition." Et ça fera des heureux ! Pour découvrir ces nombreux joyaux irrésistibles, et pour enchérir lors de la vente, connectez-vous sur le site

www.drouotlive.com.

**HANDICAP
INTERNATIONAL**

Le Sac à Sapin :

la touche de magie de Noël !

Un produit pratique
et décoratif



Un geste solidaire
et généreux



dont 1,50 € pour agir en
faveur des personnes
handicapées.

**prix conseillé*



Pour en savoir plus sur nos actions, retrouvez-nous sur :

www.handicap-international.fr

ALPINE A110 252 ch Première Édition

LA TRANSE ALPINE

En mêlant des sensations de conduite authentiques et une certaine polyvalence d'utilisation, l'A110 tape dans le mille ! Et si Alpine était en passe de renouveler la notion de plaisir au volant ?

Par Laurent Chevalier Photos Yann Lefebvre





AVEC SON COMPORTEMENT JOUEUR
MAIS PROGRESSIF, LA NOUVELLE A110
EST LA PARFAITE RÉINTERPRÉTATION
MODERNE DU TEMPÉRAMENT
DE LA BERLINETTE ORIGINELLE ●●●



Pour Thierry Annequin, responsable du châssis, la question de la masse est la pierre angulaire de l'Alpine: "C'était une attention permanente, tout au long de sa conception. Pour l'anecdote, les pattes de fixation de câbles d'ABS ou de flexibles de freins sont en aluminium. Cela représente un gain unitaire de 5 ou 7 grammes, et cela nous a valu d'être regardés avec des yeux ronds, en interne, au début du projet. Mais tout cela mis bout à bout correspond à des centaines de grammes, puis des kilos, et ainsi de suite. On en revient toujours à ce que disait Colin Chapman: « le poids, c'est l'ennemi »." Le régime pain sec porte ses fruits: 1 103 kg tous pleins faits avec l'équipement de la version Première Édition, et toujours 1 080 kg annoncés pour la version de base. Les mauvaises langues diront que ce n'est pas aussi léger qu'une Alfa Romeo 4C. Ni aussi puissant qu'une Porsche Cayman. Et probablement pas aussi polyvalent qu'une Audi TT. D'où la question: en quoi l'Alpine se différencie-t-elle de ses rivales? Le suspense a assez duré, en route!

On ne monte pas dans l'Alpine, on y descend. Avec 1,25 m de hauteur, l'A110 est une vraie voiture de sport.

Mais son accès à bord reste facile puisqu'il n'y a pas de poutre latérale à enjamber, comme sur une Elise ou une 4C, donc moins de gymnastique à l'entrée. En se laissant glisser au fond du baquet de notre modèle d'essai, je découvre un excellent maintien latéral. Largement supérieur, par exemple, à celui de l'Alfa Romeo et de la Lotus. La position de conduite est du même acabit, y compris pour les grands gabarits. La finition? Il y a du bon, et du moins bon. La présentation générale est réussie et l'association cuir/carbone donne une ambiance cosy, à mi-chemin entre la perfection d'une Porsche Cayman et le côté minimaliste d'une Lotus Elise. Malgré certains plastiques à l'aspect peu flatteur, notre modèle d'essai n'a pas à rou-

DOUBLES TRIANGLES, SINON RIEN

Outre sa masse contenue, l'A110 dispose d'un autre atout: sa suspension à double triangulation avant et arrière. C'est un choix délibéré, assumé depuis le début du projet, qui met l'accent sur le compromis confort/comportement. Cette architecture autorise en effet une meilleure maîtrise du mouvement de roue lors du débattement, et permet de mieux compenser le carrossage en roulis et de mieux gérer la plongée au freinage, ainsi que

le cabrage à l'accélération. Et accessoirement, d'adopter une raideur de ressort plus faible, donc plus confortable, sans que cela n'influe négativement sur le comportement. En contrepartie, cette architecture de suspension réduit l'espace disponible entre les deux roues pour pouvoir fixer les triangles supérieurs, contrairement à l'habituelle suspension pseudo-McPherson. De fait, les coffres avant et arrière de l'Alpine totalisent un volume de 196 dm³ contre 425 dm³ sur le Cayman.



EN MARCHÉ

Il suffit d'appuyer sur les boutons de l'arche centrale pour commander le sens de la marche.



BOUT DES DOIGTS

Les palettes au volant commandent les passages des 7 rapports de la boîte à double embrayage.



ADAPTABLE

Les trois modes de conduite (Normal, Sport ou Track) jouent sur la direction, le moteur et la boîte. Mais la suspension est passive.



MISTER DJ

La chasse aux kilos n'exclut pas un certain confort, comme le prouve le système audio qui équipe cette version Première Édition.



AMBIANCE

La rangée de basculeurs, sous l'écran, confère une certaine exclusivité à la présentation générale. Au même titre que l'arche centrale et le cuir étendu.



Finition, du bon et du moins bon

Il y aura toujours les grincheux et les fétichistes des plastiques moussés pour énumérer les commandes de grandes séries comme la climatisation, le satellite de la radio ou certaines surfaces d'aspect peu flatteur dans cet univers exclusif. Certes, l'habitacle de l'A110 n'est pas parfait. Mais l'atmosphère qui s'en dégage est

particulière et l'ambiance n'a rien à envier à celle d'une Lotus Elise ou d'une Alfa Romeo 4C. D'autre part, l'espace intérieur est plus vaste que son gabarit le laisse supposer et l'accès à bord se montre relativement aisé. La position de conduite est bonne, y compris pour les grands gabarits.

MISE À FEU

Le bouton du démarreur est situé devant le basculeur du frein à main électrique. Ce dernier est désormais intégré directement à l'étrier arrière.



La lisibilité du bloc instrumental est bonne. La couleur d'habillage varie en fonction des différents modes de conduite. Le compteur à 300 km/h laisse présager de modèles dérivés à la puissance majorée.

gir de la comparaison avec ses concurrentes, ni en termes de présentation, ni en termes d'ambiance. Et peu importe si les fétichistes des plastiques moussés continuent de vénérer Audi. L'Alpine offre sa propre atmosphère. Tout en s'affranchissant du côté artisanal rencontré à bord de certaines productions locales.

Thierry Annequin poursuit : *"Malgré la faible diffusion qui permettrait de recourir à une réglementation d'homologation simplifiée, nous avons choisi de faire l'homologation tout type, comme les voitures de très grande série, pour donner toutes les garanties de qualité et de robustesse. Ce sont les mêmes validations et les mêmes protocoles que la gamme Renault Sport, par exemple."*

Le démarrage du 4 cylindres turbo n'est pas aussi sonore que celui de l'Alfa Romeo 4C, mais plus suggestif que celui de la Lotus Elise.

L'A110 compte deux modes de fonctionnement des clapets à l'échappement et trois modes de roulage : Normal, Sport ou Track. Le fonctionnement de l'ESP est identique en mode Confort ou Sport et devient plus permissif en mode Track. Tout en restant déconnectable dans tous les cas de figure. La consistance de la direction, quant à elle, est la même en mode Sport et Track et un peu plus légère en mode Normal. Enfin, il y a trois modes de gestion des passages et de verrouillage des rapports – en sachant que le mode Track est forcément manuel – via les palettes au volant. Et maintenant, les travaux pratiques...

Les premiers tours de roues font apparaître une direction parfaite. Légère mais pas floue, pré-

COMME DES PETITS PAINS !

Le patron d'Alpine, Michael van der Sande, pensait qu'il faudrait six mois pour écouler la première fournée d'A110, baptisée Première Édition et produite à 1 955 exemplaires (en référence à l'année de création de la marque).

Il aura fallu... cinq jours seulement ! Autant dire que l'engouement autour de la marque, pourtant éteinte depuis vingt-cinq ans en ce qui concerne les voitures de route, n'est pas une légende. Rassurez-vous, si vous avez loupé le coche pour la première série, d'autres suivront. Deux niveaux de finition sont annoncés dans la foulée (Pure ou Légende) pour un tarif compris entre 50 000 et 60 000 € en fonction des équipements.



AU BOUT DE QUELQUES VIRAGES, LE VERDICT TOMBE : L'A110 EST UNE VOITURE PASSIONNÉE ET PASSIONNANTE ...



L'avis de Laurent Chevalier



La propension de l'Alpine à enrouler les courbes, tout en restant facile, génère un plaisir rare.

95%
Quotient
Emotionnel



2

❶ La direction est proche de la perfection. Ni trop assistée ni trop lourde, même en mode Sport. ❷ Comme la Berlinette d'antan, la nouvelle A110 conserve un comportement survireur, et c'est tant mieux! ❸ Les Michelin Pilot Sport 4 sont montés sur des jantes de 18 pouces. ❹ Les baquets allégés sont livrés de série sur la version Première Édition.



4

cise mais pas pointue et moins sensible aux irrégularités de la chaussée que celle d'une 4C, par exemple. L'Alpine installe une confiance immédiate, avec un toucher de route limpide. L'autre bonne nouvelle, c'est que le mode Sport ne durcit que très légèrement la consistance de la direction. Contrairement à certaines autos qui forcent le trait sous prétexte qu'une conduite rapide doit être musclée. Alpine ne tombe pas dans le panneau, c'est bon signe pour la suite... De fait, l'A110 révèle un dynamisme rare, dès les premiers virages, en donnant l'impression de coller à la route sans y être verrouillée. Avec ses ressorts relativement souples et ses amortis-

seurs progressifs, le feeling rappelle celui d'une Lotus Elise, en plus moderne. Tout en étant fidèle à la tradition maison, c'est-à-dire à la fameuse tendance au survirage des berlinettes d'antan. Il suffit de couper l'ESP puis de provoquer un transfert de masse pour faire dériver l'arrière et littéralement enrouler les courbes. Un jeu d'enfant. D'autant que les réactions sont parfaitement téléphonées et que les limites sont faciles à cerner. Quel pied!

Le 4 cylindres turbo est efficace à bas et moyen régimes, avec des re-lances énergiques.

En revanche, il manque de punch à haut régime. La boîte à double embrayage à carter sec n'est pas, non plus, un modèle de rapidité. Mais l'ensemble moteur/boîte fait le job, avec une poussée volontaire et une sonorité rauque. Pour mémoire, Alpine évoque 4,5 s seulement pour passer de 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe de 250 km/h. Les freins, quant à eux, s'acquittent de leur tâche sans broncher. Nous

attendrons l'essai complet du modèle de série pour évaluer leur résistance à l'échauffement. Idem pour ce qui est du comportement sous la pluie et/ou avec des conditions précaires d'adhérence. Il faut rappeler que les dirigeants d'Alpine mettent l'accent sur la polyvalence d'utili-

sation. Reste à savoir s'ils iront jusqu'à nous confier une auto pour un essai 10 000 km... Qui sait? Ce qui est certain, en revanche, c'est que la prise en main de ce modèle de présérie fait ressortir un excellent compromis plaisir/polyvalence. Tout en restant fidèle à la Berlinette originelle. En clair, la nouvelle A110 est une voiture passionnée et passionnante. ■

PLUS
Agilité
Comportement
Plaisir
Polyvalence
—
MOINS
Moteur à haut régime
Boîte un peu lente



3

ALPINE A110 252 ch Première Édition

EN CHIFFRES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 252 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■ 320 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 798 cm ³ /NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV/AR	205/40 R 18 / 235/40 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,18/1,80/1,25/2,42 m
Poids/tractable freiné	1 103 kg/—

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,5 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume des coffres	■ 100/96 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 58 500 €
Malus 2017/2018 (CO ₂)	■ 358/860 € (138 g/km)
Prix du modèle essayé*	59 360 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, échappement sport, ESP, détecteurs pluie/luminosité, inserts intérieurs carbone, instrumentation de bord numérique 10 pouces, jantes 18 pouces en alu léger, pédalier en alu, peinture métallisée (bleu Alpine, blanc Nacré ou noir), phares à LED, réglage sur mode de conduite, siège baquet Sabelt en cuir, syst. Audio Focal, syst. baquet Sabelt, syst. multimédia avec connectivité My Spin compatibilité smartphone/GPS...

Options Aucune

Consommations	
Mixte	■ 6,1 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	■ 45 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'A110 correspond exactement à l'interprétation moderne de la Berlinette que l'on attendait: légère, agile, joueuse et très fun à conduire. Tout en préservant une polyvalence certaine.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



DACIA DUSTER 1.2 TCe 125 Prestige

APRÈS L'UTILE, l'agréable

Finition et insonorisation légères, agrément limité et confort spartiate... l'ancien Duster basait sa séduction sur son style baroudeur et son tarif imbattable. Son remplaçant s'affirme, corrige ses défauts de jeunesse. Tout en restant humble. Par Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre



Si je vous dis entre 4 et 5 millions ? Vous me répondez du tac au tac le nombre de Dacia vendues dans le monde. Vous avez raison.

Mais vous auriez tout autant pu avancer le nombre de followers, principalement sur Facebook. En effet, la communauté Dacia est l'une des plus actives. Si les dirigeants ont été surpris par l'ampleur du phénomène, ils ont su entretenir la flamme et se servir des remontées d'informations de cette grande famille pour faire évoluer les produits.

Lancé en 2010, restylé en 2013, vendu à 270 000 exemplaires en France, le Duster s'est très vite forgé une solide réputation. Ce qui n'a pas empêché la clientèle d'épingler d'incorrigibles défauts : *"Insonorisation peu soignée avec une résonance autour de 130 km/h"*, *"direction lourde"*, *" finition légère"*, *"écran multimédia trop bas"*...

Sept ans plus tard, le Duster revient avec une base identique mais une nouvelle personnalité.

Il conserve le même type mine, la même architecture, les mêmes moteurs (ceux apparus au



moment du restylage), mais il est transfiguré. Extérieurement, l'avant s'étire, les projecteurs s'abaissent, les arêtes sur le capot moteur et les ailes s'aiguisent. Les montants de pare-brise s'inclinent davantage et imposent l'utilisation d'astuces stylistiques pour masquer certaines lourdeurs au niveau des pieds de caisse avant. L'enjoliveur entre l'aile et la porte devient le marqueur de cette nouvelle génération, renforçant l'esprit baroudeur du modèle. Les stylistes en ont profité pour en faire une zone d'informations avec les répétiteurs de clignotants et une place pour le logo 4x4. À l'arrière, le seuil de coffre est rehaussé et les feux carrés avec clignotants sous forme d'étoile signent le SUV roumain. L'équipement s'étoffe (nous en reparlerons plus loin), les options se modernisent. L'accès à bord peut se faire en conservant la carte mains-libres (200 €) dans la poche.

Pour lancer le 4 cylindres essence de 125 ch, il

L'AJOUT D'INSONORISANTS ET D'ISOLANTS A PERMIS DE BANNIR LES VIBRATIONS ET D'ABAISSER LE NIVEAU SONORE...





Il ne faut pas attendre des performances exceptionnelles du petit 1.2 TCe, surtout si vous roulez en charge ou optez pour la transmission 4x4. Vous pouvez compter sur une certaine rondeur.



❶ Pas de fioriture au niveau de l'instrumentation mais une meilleure lisibilité. L'ordinateur de bord permet d'afficher les informations essentielles, notamment la vitesse de manière numérique. ❷ Toujours un peu bas, l'écran est légèrement incliné et se montre beaucoup plus pratique que sur l'ancien modèle. ❸ La carte mains-libres est facturée 200 € sur la finition Prestige. ❹ Parmi les nouvelles aides à la conduite, l'avertisseur d'angle mort.



suffit d'appuyer sur le bouton start. Le volant quatre branches, au toucher agréable sur cette finition Prestige, se règle dans les deux plans, le siège conducteur s'ajuste en hauteur, profite d'un coussin lombaire et d'un accoudoir. Quelques tours de roues suffisent pour noter de nets progrès. En matière de douceur et de précision tout d'abord, au niveau de la commande de boîte six vitesses, du pédalier et de la direction qui imposent moins d'effort en manœuvre. La suite, après avoir atteint une bonne vitesse de croisière, confirme cette bonne première impression. Plus de doute, l'insonorisation sera ➔



Scindés en quatre parties par les clignotants en forme de croix, les feux arrière rappellent ceux du Jeep Renegade et offrent une véritable signature au Duster.

désormais considérée comme un point fort du modèle. Même à haute vitesse, là où la conduite de l'ancien devenait pénible, le niveau sonore reste acceptable. Même remarque en ce qui concerne la suspension. Malgré les jantes de 17 pouces qui remplissent bien les passages de roue, la filtration des plus petits défauts est parfaitement gérée, y compris sur les chemins caillouteux. Proposé aussi en 4 roues motrices, le Duster 1.2 TCe 125 se satisfait pleinement des seules roues avant motrices. Sans transmission intégrale, ses performances sont correctes mais la faible valeur de couple peut vite être débordée par le surpoids. Dans les conditions de notre premier essai, sur de petites routes grecques, à vide, l'attelage s'est montré plutôt dynamique et alerte. La tenue de route reste saine mais le freinage manque

toujours de mordant. La consommation de 6,2 l/100 km paraît dans tous les cas difficile à tenir. À titre de comparaison, selon nos mesures réalisées sur l'ancien modèle, la moyenne s'établit à 8,3 l/100 km. Un chiffre qui ne devrait pas beaucoup progresser malgré un poids plus important.

PLUS

Insonorisation et direction en progrès
Niveau d'équipements
Prix toujours attractif

MOINS

Moteur un peu juste
Certains assemblages un peu trop légers

Les kilos supplémentaires se situent dans les éléments de confort, mais aussi la recherche de rigidité.

Quelques renforts au niveau de la structure sont destinés à améliorer la résistance à la torsion et tenter d'obtenir au moins le même score que l'ancien modèle au test EuroNCAP. Insonorisants et équipements en plus complètent le tableau. Les matériaux n'évoluent qu'à la marge. La plupart des plastiques restent durs, les tapis



Caméras multivues Tellement Duster

Quatre caméras (une à l'avant, une à l'arrière, une sous chaque rétroviseur) permettent d'obtenir une vision périphérique autour du Duster. Contrairement aux systèmes les plus évolués, aucun logiciel ne se charge de reconstituer une vue de dessus. Ici, il faut au préalable sélectionner l'image de la caméra que l'on souhaite visionner. À l'usage, ce système nous est apparu très pratique dans au moins deux cas : pour se garer au plus près d'un trottoir et en tout-terrain pour apprécier l'emplacement des obstacles.

LE DUSTER REPREND LA BASE TECHNIQUE DE L'ANCIEN MAIS CHANGE DE STYLE EN PROFONDEUR. TOUT A ÉTÉ FAIT POUR RENFORCER LE CÔTÉ BAROUDEUR ●●●



LA GAMME DUSTER

Motorisations	DUSTER	ESSENTIEL	CONFORT	PRESTIGE
sCe 115	11 990 €	13 850 €	—	—
sCe 115 GPL	12 790 €	14 650 €	—	—
Tce 125 ⁽¹⁾	—	15 550 €	16 650 €	17 750 €
dCi 90	14 000 €	15 850 €	—	—
dCi 110 ⁽¹⁾⁽²⁾	—	16 450 €	17 550 €	18 650 €

⁽¹⁾4x4 : + 2 000 €. ⁽²⁾Boîte EDC : + 1 300 €



Je ne vibre toujours pas vraiment à son volant. Mais, si je devais acheter une voiture neuve...



Sans transmission intégrale mais avec des pneus adaptés et une bonne garde au sol, le Duster peut s'aventurer hors bitume.

s'épaississent légèrement et quelques touches moussées font leur apparition au niveau des contre-portes avant. Le coffre perd un peu de volume (445 dm³ contre 475 dm³ selon le constructeur et pour les versions 4x2), les contre-portes arrière se dotent de bacs de rangement et un tiroir prend place sous le siège passager. La mousse des sièges se densifie mais la sellerie manque toujours de maintien. Les tapis sont au demeurant plus résistants, mais la qualité perçue n'est toujours pas hors de critique et l'assemblage par agrafage au niveau de l'entrée de porte arrière fait vraiment "cheap".

Vendu 500 € de plus que l'ancien à finition équivalente, le nouveau embarque un certain nombre d'équipements supplémentaires. Le constructeur les valorise à plus de 700 €. C'est d'autant plus vrai que l'on monte en gamme. Sur la finition Prestige, outre les rangements, la climatisation automatique et l'aide au démarrage en côte, citons l'allumage automatique des phares, les haut-parleurs supplémentaires... Mais, c'est surtout par ses options que le nouveau Duster acquiert ses nouvelles lettres de noblesse. Après la carte mains-libres, nous vous conseillons le système de caméras multivues (*voir encadré*) et l'avertisseur d'angle mort. Avant de s'emballer et d'opter pour la sellerie cuir (500 €) et les sièges chauffants (200 €), il est conseillé de jeter un œil sur le malus. À partir de 2018, le Duster 1.2 TCe devra s'acquitter de 860 €. ■



❶ À l'arrière, les occupants bénéficient dorénavant de bacs dans les portières.
❷ Ce petit tiroir se cache sous le siège passager. ❸ Le volume de coffre perd quelques dm³ et le plancher n'est toujours pas plat. Les tapis sont censés être plus résistants. Ce qui ne paraît pas évident à l'œil.



DACIA DUSTER 1.2 TCe 125 Prestige

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 125 ch à 5300 tr/mn
Couple maxi	■ 205 Nm à 2300 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 197 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,2 m ⁽¹⁾
Pneumatiques AV/AR	215/60 R 17 (1) Entre trottoirs.

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,34/1,81/1,70/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 200/1 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 10,4 s
Vitesse maxi	■ 177 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 445 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 17 450 €
Malus (CO ₂)	■ 860 € (138 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	19 640 €
Garantie	■ 3 ans, 100 000 km

(2) Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, allumage auto des phares, antibrouillards, caméra de recul, panneaux de portes revêtus de similicuir, sellerie spécifique, jantes alliage 17 pouces, pack look extérieur, ordinateur de bord avec écran TFT, haut-parleurs sur planche de bord, accoudoir siège conducteur, climatisation auto, réglage lombaire siège conducteur, tiroir sous siège passager, régulateur/limiteur de vitesse, écran multimédia avec système de navigation cartographie France, rétroviseurs ext. à réglage électrique, lève-vitres électriques, prise 12 V à l'arrière, volant réglable en hauteur et profondeur.

Options

Pack City Plus : caméra multivues + avertisseur d'angles morts (400 €), roue de secours + cric (130 €), Cartographie Europe (100 €), peinture métallisée (500 €), sellerie cuir (600 €), sièges avant chauffants (200 €), carte mains libres (200 €).

Consommations

Mixte	■ 6,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 7,3/5,5 l/100 km
Réservoir	■ 50 l

Note EuroNCAP

en cours

Pays de fabrication

Roumanie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Les reproches que l'on peut aujourd'hui formuler à l'encontre du Duster tiennent du détail. Rapportés au prix de vente qui reste très inférieur au moins cher des SUV compacts, on les oublie rapidement.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SORTIE DE CRISE

Dans la famille DS, il était attendu comme le Messie. D'abord parce que c'est un SUV. Ensuite parce qu'il est la première « vraie » nouveauté de la gamme depuis... six ans! Beau cadeau de Noël pour la marque...

Par Stany Meurer Photos Florian Grout





Presque autonome

Le DS Connected Pilot est un des premiers pas de PSA vers la conduite autonome. Cette fonction permet, grâce à l'aide au maintien de voie et du régulateur adaptatif de vitesse combiné au stop/start, d'assister le conducteur dans des conditions bien précises (il fonctionne sur la plage depuis l'arrêt complet jusqu'à 180 km/h). À noter pour l'aide au positionnement dans la voie, que le système ne centre pas obligatoirement la voiture dans son couloir, favorisant ainsi le passage pour les deux-roues remontant les files.



PSA



Premier modèle né DS (l'émancipation de la marque remonte à 2014), le DS 7 Crossback n'a pas vraiment droit à l'erreur : il doit permettre au constructeur de stopper la chute catastrophique des ventes. Sa mission consiste donc à redresser la barre, du moins lui permettre de repartir progressivement du bon pied (une reprise significative ne devrait pas intervenir avant 2019). L'enjeu pour le DS 7 Crossback est donc de taille. Raison pour laquelle les petits plats ont été mis dans les grands pour maximiser les chances de réussite de l'entreprise. Pour son nouveau départ, DS aborde donc la piste du SUV, un marché en vogue. Sur le

papier, l'idée est bonne et le moment, propice pour lancer le DS 7 Crossback dont le format le place près d'un Audi Q5 alors que son prix se situe plutôt au niveau de celui du Q3. Pour le style, la consigne était claire : il fallait faire différent, se montrer original sous peine de lancer un produit condamné à mener une existence dans l'anonymat.

De toute évidence, les designers en charge du produit ont bien entendu le message et suivi le cahier de charges. Par rapport à ses concurrents allemands, le DS 7 Crossback affiche une silhouette plus baroque, soulignée ici et là par quelques accessoires distinctifs. Parmi ceux-ci, il y a bien entendu les feux arrière mais surtout les blocs optiques avant dont les phares

tournants et actifs selon 5 modes sont un clin d'œil à la célèbre DS. Puisse leur complexité ne pas engendrer autant de soucis que leurs devanciers ! Et je n'ose même pas penser à leur coût de remplacement en cas d'accident ou de réglage dans l'hypothèse d'une anomalie de fonctionnement...

Si l'extérieur se veut déjà différent, que penser de l'intérieur où, de toute évidence, la forme n'a pas forcément servi la fonction.

DS a pris le parti de l'originalité à tous crins obtenue parfois au détriment de l'ergonomie, de la lisibilité ou encore du caractère intuitif. Deux exemples pour illustrer le propos. Tout d'abord, ➔



LE DS 7 CROSSBACK A DEUX ARGUMENTS FORTS POUR SÉDUIRE : SON CONFORT ET SON EXPRESSION DU LUXE À LA FRANÇAISE ●●●



CHARGÉ À BLOC

Branché, le DS 7 Crossback dispose d'un système de charge par induction d'un smartphone. Non utilisé, le système est abrité sous un portillon.



BIJOU DE FAMILLE

La jolie montre BRM est un petit chef-d'œuvre de l'horlogerie française. De nuit, la lisibilité des aiguilles est hélas tributaire de l'éclairage extérieur.



DU BOUT DES DOIGTS

Le conducteur pressé, ou encore celui qui juge insuffisante la réactivité de la boîte auto, appréciera ces deux manettes à vocation plus ludique qu'autre chose.



CEIL POUR ŒIL

Pour détecter la somnolence éventuelle du conducteur, le DS 7 Crossback s'est équipé de deux "petits yeux" chargés de surveiller les mouvements suspects.



BROUILLARD

Difficilement accessible, la commande de réglage des rétroviseurs extérieurs ne permet pas d'actionner le dégivrage de ceux-ci, souvent nécessaire.

Esprit Citroën

Exubérante ou (relativement) classique et sobre, la présentation varie énormément en fonction des Inspirations. On peut donc habiller l'habitacle en fonction de ses critères, et c'est heureux. Dans l'ensemble, l'habitacle présente bien et l'impression qui se dégage est cosue. En détaillant certains éléments (comodos, par exemple) et autres plastiques, cette première impression très favorable est légèrement revue à la baisse, sans pour autant qu'il y

ait matière à critique. Le design a malheureusement pris le pas sur l'ergonomie de certaines commandes. L'équipement est complet, mais on ne peut s'empêcher de déplorer la disparition d'un affichage tête haute et regretter le côté timide de l'éclairage d'ambiance. Ainsi, aux accoudoirs rétroéclairés, nous aurions préféré trouver des points lumineux orientés vers les puits de jambes. L'installation stéréo Focal Electra offre un son digne d'un auditorium.

MONTÉ LE SON

La commande pour monter ou descendre le volume de la radio est rotative, mais son maniement dans l'axe de l'écran n'est pas très logique.

SOUTE À CLÉS

Pour vider vos poches, le DS 7 Crossback assure : les rangements sont nombreux, bien étudiés et généreux, comme en témoigne celui incorporé sous la console centrale.



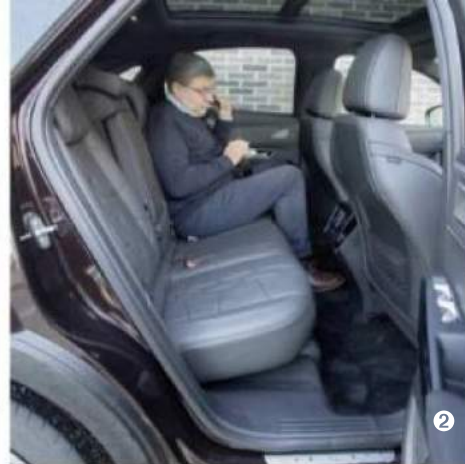
Avalanche de carrés installés sur pointe et de lignes droites placées de façon inclinée : le designer s'est régalé, l'utilisateur... un peu moins ! Passe encore le style, mais la lisibilité du bloc instrumental laisse à désirer.

la jolie montre BRM dont les aiguilles peuvent devenir invisibles de nuit selon l'incidence de l'éclairage extérieur. Ensuite, le compte-tours (dont, il est vrai, l'utilité n'est pas primordiale sur ce genre de véhicule équipé d'une boîte automatique) semble avoir davantage été retenu pour décorer le bloc instrumental qu'autre chose...

Vous l'avez compris, l'aménagement intérieur, pour spectaculaire qu'il est, s'est davantage plié aux caprices de la mode qu'aux règles de la fonctionnalité. Par conséquent, s'il ne laisse personne sans opinion, il risque de vieillir prématurément, datant de surcroît inutilement le véhicule qui souffrira inéluctablement de ce choix stylistique à la revente.

Bon point en revanche pour la qualité des matériaux qui, si elle n'égale toujours pas celle des meilleurs premium, mérite une distinction.

Conducteur comme passagers se retrouveront séparés par une imposante console haute qui n'est pas sans rappeler celle de Porsche d'une génération révolue, touches comprises. À l'arrière, les passagers trouveront refuge sur une banquette à l'assise fixe mais dont le dossier peut s'incliner de 9°, plus précisément entre 23 et 32°. Comme le plancher est débarrassé d'un tunnel de servitude, le bilan aurait pu être parfait... avec une assise un peu moins basse.



❶ L'inflation continue: notre DS 7 Crossback reposait sur des roues en 20 pouces. ❷ Peu importe l'inclinaison du dossier, la banquette arrière reste confortable. ❸ Le volume du coffre est généreux. Dommage que la banquette arrière ne coulisse pas, ce qui aurait amélioré la modularité.



**LE DS 7
CROSSBACK EST
LE FER DE LANCE
DU RENOUVEAU
DE LA MARQUE :
IL PORTE PAR
CONSÉQUENT
BEAUCOUP
D'ESPOIR ●●●**

PLUS

Compromis confort/agrément de conduite
Présentation originale
Équipement très complet

MOINS

Ergonomie perfectible
Visibilité vers l'arrière



L'avis de Stany Meurer



J'adore le conduire mais sa présentation trop "bling-bling" m'empêche de lui accorder une meilleure note.



1

❶ S'il fallait choisir un angle pour illustrer le côté baroque du DS 7 Crossback, la face avant serait celui-ci. ❷ La position de conduite est parfaite. Tout au plus aurait-on pu souhaiter un maintien latéral renforcé. Les différentes ambiances (ou Inspirations dans le jargon du constructeur) permettent de personnaliser l'habitacle.



2

Éco haut de gamme

Il faudra patienter jusqu'en 2019 pour découvrir la version hybride qui viendra coiffer la gamme par le haut. Modèle à transmission intégrale permanente, celle-ci reçoit, à l'avant, un moteur thermique 1.6 Puretech de 200 ch couplé à un moteur électrique développant 100 ch, coïncé entre ce dernier et la boîte auto à 8 rapports et, à l'arrière, un second moteur électrique fort de 100 ch. Limitée par les batteries, la puissance totale affiche 300 ch et un couple de 450 Nm. Capable de rouler 50 km en tout électrique, l'E-Tense est toujours en phase de développement.

Pour son grand retour, DS ne pouvait se contenter de proposer un produit à faible contenu technologique. Et c'est à un véritable feu d'artifice que nous assistons avec la présence de raffinements comme le DS Connected Pilot (conduite semi-autonome, voir encadré p. 54), le DS Night Vision (vision de nuit permise grâce à une caméra infrarouge) ou encore le DS Driver Attention Monitoring (surveillance de somnolence), pour n'en citer que quelques-uns. Sans nier l'intérêt de tous ceux-ci, l'équipement qu'il nous tardait le plus d'essayer était le DS Active Scan Suspension, un dispositif utilisant la caméra placée derrière le pare-brise ainsi que 4 capteurs et 3 accéléromètres pour analyser

la nature de la route et transmettre en temps utile l'information à l'amortissement piloté. Avec une caméra qui opère, de jour uniquement, dans la plage comprise entre 5 et 25 m devant la voiture, le système fonctionne jusqu'à 90 km/h et uniquement avec le mode confort. Le DS Active Scan Suspension se révèle particulièrement bluffant lors du franchissement d'un casse-vitesse, en calmant le train arrière qui absorbe la difficulté sans manifester la moindre tendance au rebond. Rien que pour cela, le mode de conduite Confort est à privilégier au Sport, inutilement ferme à basse vitesse et dont l'action sur le passage des rapports est tout aussi inappropriée que la (fausse) sonorité ronflante du moteur.

Pour l'avoir essayé dans la foulée du Jaguar E-Pace, le DS 7 Crossback se montre aux antipodes de celui-ci, avec son moteur onctueux parfaitement secondé par la boîte automatique à 8 rapports et le châssis qui parvient à tirer la quintessence des roues de 20 pouces sans dégrader le confort.

Armogan est un terme de marine utilisé par le passé en Méditerranée pour décrire des conditions météorologiques favorables à la navigation. Il pourrait très bien s'appliquer au DS 7 Crossback qui non seulement vous pousse à lâcher les amarres mais devrait permettre à la marque de (re-)prendre le large... ■



DS 7 CROSSBACK 2.0 BlueHDi 180 Grand Chic Opéra

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 180 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 997 cm³/10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,9 m
Pneumatiques	235/45 R 20

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,58/1,90/1,63/2,74 m
Poids/tractable freiné	1 690 kg/1 550 kg

Performances

1 000 m départ arrêté	■ 31,3 s
0 à 100 km	■ 9,9 s
90-130 km/h en Drive	■ 9,2 s
Vitesse maxi	■ 202 km/h

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/150 cm
Volume de coffre	■ 542 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 50 500 €
Malus (CO ₂)	■ 210 € (128 g/km)
Prix du modèle essayé*	58 800 €
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

8 airbags, banquette AR 60/40, bloc instrumentel virtuel 12 pouces, clim auto bizona, DS Active Scan Suspension, hayon motorisé, jantes alliage, projecteurs à LED, reconnaissance des panneaux de signalisation, sellerie cuir, système de nav. etc.

Options

DS Connected Pilot + freinage d'urgence (1 150 €), DS Night Vision (1 250 €), DS Sensorial Drive (250 €), installation hi-fi Focal Electro (1 000 €), jantes 20 pouces (1 090 €), peinture spéciale (de 790 à 1 000 €), toit ouvrant pano. (1 450 €), etc.

Consommations

Moyenne	■ 7,4 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8/7,1/7,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 743 km/55 l + 18 l AdBlue

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le moteur est remarquablement secondé par la boîte auto. Le châssis avec les roues de 20 pouces est parfaitement abouti en mode confort, mais plutôt sec en mode sport. La finition est très correcte. Beau volume de coffre.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Face au raz-de-marée des petits SUV urbains, Citroën ne pouvait pas être en reste. D'autant qu'avec son air rondouillard et ses airbumps, la C3 berline se prête facilement à la transformation. Pas sûr toutefois que nos Experts soient séduits.

Le C3 Aircross soigne son look : sur Shine, les barres de toit, les coques de rétros, le décor sur les custodes et les vitres arrière surteintées sont offerts.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

Citroën a estimé que le C3 Aircross avait un style suffisamment baroudeur pour se dispenser des airbumps, qui auraient pourtant mieux protégé ses flancs.



Bien suspendu, le C3 Aircross assure un bon confort de suspension sans pour autant se montrer trop pataud. Moins agile qu'un 2008, il maîtrise assez bien le roulis.

CITROËN C3 AIRCROSS

1.2 PureTech 110 ch Shine - **21 350 €**
Malus écologique : 0 € (115 g/km CO₂)



Faute de transmission 4x4, il peut être équipé d'un ESP optimisé pour les terrains difficiles, le Grip Control, moyennant 300 €. Pas mal pour un petit SUV.



Franck Lagorce n'est pas tombé sous le charme de l'habitacle du C3 Aircross, mais il a apprécié le côté pétillant du petit 1.2 PureTech.



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Méline Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

“
Citroën est fidèle à sa réputation en confort, mais je sors mon carton jaune pour le freinage!
”

L'avis du pilote



Il a une bonne bouille! Plus généralement, je trouve d'ailleurs que Citroën a pris un joli virage stylistique. Mais la planche de bord est trop massive à mon sens et le rétroviseur intérieur trop encombrant. Il obstrue un peu la visibilité vers l'avant. Je n'aime pas non plus l'ergonomie du volant: les branches sont trop grosses et je ne sais pas où positionner mes mains. C'est fâcheux pour conduire! **Sans cela, le moteur est plaisant et assez tonique.** Dommage que la commande de boîte soit si dure. En plus, elle a du jeu. Je retrouve bien la patte Citroën dans les suspensions, prévenantes, et la direction, douce. Mais gros bémol au freinage: il entre trop tôt dans l'ABS et cela nuit à l'efficacité. En appui, c'est pire encore, avec un sous-virage très prononcé. Les pneus M+S de cette version n'aident pas non plus (NDLR: impression confirmée par nos mesures: 73 m pour s'arrêter à 130 km/h).

“
Je ne comprends pas pourquoi le C3 Aircross n'a pas droit aux airbumps. Ils sont pourtant bien dans l'esprit d'un petit SUV.
”

L'avis de la journaliste



Franck et Ghislain sont un peu sévères avec ce C3 Aircross. Certes, le 1.2 PureTech a cette sonorité de "trois-pattes", mais il est nerveux au démarrage **et présente l'avantage d'être plutôt économique (6,9 l/100 km).** En revanche, en relance, il gagnerait à être secondé par une boîte à 6 rapports et non 5. Comme Ghislain, je trouve que la présentation manque de piment. Pourtant, le dessin est original, il manque juste de couleur sur cette version. C'est exact aussi que les plastiques sont moins élégants que ceux d'un Peugeot 2008 par exemple, mais Citroën a mis l'argent dans les équipements technos. Et au final, le rapport prix/équipement est plutôt avantageux. En revanche, je regrette que les airbumps ne soient pas au programme. S'il y a un modèle sur lequel leur présence a du sens, c'est bien un petit SUV urbain! Citroën aurait au moins pu laisser le choix au client, comme sur la C3!

“
Je suis déçu par l'ambiance intérieure: elle manque de fun et les plastiques me déçoivent.
”

L'avis du taxi



Je ne suis vraiment pas sensible aux charmes des 3 cylindres! Je n'aime pas leur sonorité et, du coup, je trouve le bruit du moteur trop présent à l'intérieur. Mais je suis surtout déçu par l'ambiance à bord. C'est très personnel... mais je ne me retrouve pas dans cette voiture: la sellerie pied-de-poule me paraît vieillotte, les plastiques durs font assez bas de gamme et l'ensemble manque de fantaisie. Pourtant, l'ergonomie est évidente, les compteurs très simples – trop peut-être? – et lisibles. C'est un petit SUV que l'on prend vite en mains, malgré une visibilité arrière moyenne pour ce type d'engin. Même si les sièges manquent un peu de maintien, je suis plutôt bien installé. À l'arrière, la banquette est accueillante, mais c'est un peu juste pour voyager à trois. Rien à dire du côté du coffre, correct pour le gabarit de l'auto, et **il y a de l'idée au niveau de la modularité grâce à la banquette coulissante.**

Fauve de ville

Le succès planétaire du F-Pace ne pouvait que donner des idées à Jaguar. Comme celle de créer un "bébé E-Pace" davantage taillé pour la ville. Mais que vaut-il sur les petites routes de campagne ?

Par Stany Meurer



Designer talentueux (nous lui devons notamment l'Aston Martin Vanquish), Ian Callum peut être fier de sa dernière création. Pourtant, l'accouchement de la silhouette de l'E-Pace ne s'est pas fait sans douleur. Tout d'abord, contrairement au F-Pace où il est disposé longitudinalement en arrière du train avant, le bloc propulseur devait être positionné ici de manière transversale. Avec pour conséquence un allongement du porte-à-faux avant et un capot moins plongeant. Autre souci : signer une silhouette élancée et bien posée sur ses roues avec un cahier des charges faisant état d'un véhicule haut et relativement

étroit. Concernant la proue, l'équipe de Ian Callum a décidé de biseauter les flancs afin de la rendre visuellement moins proéminente. S'il avoue qu'il aurait aimé des ailes arrière plus musclées, et donc plus larges et saillantes, ce dernier reconnaît qu'il a été contraint de modifier le dessin initial afin de ne pas sacrifier exagérément les cotes d'habitabilité arrière.

Sir William Lyons, le fondateur de la marque, aimait les voitures aux formes fluides et sensuelles. Ses dessins se caractérisaient par une sorte d'élégance aussi naturelle qu'intemporelle offerte par la simplicité et la pureté des lignes où aucun galbe n'était ni exagéré ni superflu. En observant l'E-Pace depuis le paradis des designers, il doit

être admiratif du travail de Ian Callum ! Plus que beau – ce qui relève d'un jugement entièrement subjectif –, l'E-Pace apparaît comme un engin équilibré grâce à des proportions exquises et une ligne qui semble avoir été tracée d'un seul trait. Quand on sait que le seul positionnement de la calandre a été l'objet de multiples esquisses et de nombreuses discussions, on ne peut qu'applaudir le résultat de l'exercice...

Sur le plan technique, le projet de l'E-Pace s'appuie sur la base du Range Rover Evoque.

Il s'en écarte toutefois en allongeant l'empattement, en modifiant le berceau avant et en adoptant une autre suspension arrière. Autre différence : alors que l'Evoque se contente de rouler sur des jantes de 20 pouces maximum, l'E-Pace pousse l'impudence jusqu'à pouvoir chausser du 21 pouces, une exclusivité qu'il partage avec le Porsche Macan. Plus modestement, notre véhicule d'essai était équipé d'une monte en 20 pouces enrubannée de Pirelli P Zero en 245/45.

Sous le capot en revanche, les mécaniques sont similaires, ou presque. Le client aura le choix entre un diesel 2 l développé selon trois configurations (150, 180 et 240 ch) ou un essence de ➔

Bonjour la confusion !

Avoir baptisé E-Pace le bébé du F-Pace n'est probablement pas la meilleure idée qui soit. En effet, la lettre "E", non seulement se prononce "i" en anglais, mais laisse supposer qu'on a affaire à un SUV électrique. Ce qui n'est absolument pas le cas. Pour rajouter encore à la confusion, **un véhicule de ce type viendra bien compléter la gamme Jaguar dès l'année prochaine et s'appellera I-Pace (ci-contre) !** Sacrés farceurs, ces Anglais...



PLUS

Ligne superbe
Agrément de conduite
Efficacité en tout-terrain

MOINS

Suspension trépidante
Moteur très sonore
Finition indigne du prix



LE DESSIN DE L'E-PACE EST AUX ANTIPODES DE CELUI DE L'EVOQUE.
LIGNES TENDUES POUR LE RANGE CONTRE COURBES SENSUELLES ●●●



❶ La position de conduite vous installe étrangement haut. Face à vous, un bloc de présentation classique... en apparence. ❷ Les rangements ne manquent pas, les diverses prises non plus : connecté, l'E-Pace ! ❸ La molette rétractable pour sélectionner la position de la boîte de vitesses automatique, présente sur pratiquement toutes les Jaguar, a laissé la place à un levier hérité de la F-Type.

cylindrée identique livrable en 250 et 300 ch (240 et 290 ch sur l'Evoque). Seul le modèle diesel de 150 ch est disponible en traction, tous les autres étant couplés à une transmission intégrale permanente; la boîte mécanique n'est accessible qu'avec les deux diesels les moins puissants.

Si le coffre revendique un volume de chargement appréciable (577 dm³), l'habitacle en revanche présente des cotes dans la moyenne.

Au volant, curieusement, la position de conduite vous installe haut, plus haut en tout cas qu'imaginé de l'extérieur. Le moteur 2 l Ingenium ne convainc toujours guère sur le plan sonore, comme sur l'aspect du raffinement. À froid, il se montre aussi bruyant que rocailleux. Bref, peu séduisant et très éloigné de l'image qu'on se fait d'un produit estampillé Jaguar. À l'usage, ce n'est guère mieux et ne constitue en aucune façon un point fort de l'E-Pace. Tout au plus se montre-t-il un peu plus discret lorsqu'il est chaud et que le pied droit ne le sollicite guère. Plutôt bien secondé par la boîte automatique à 9 rapports dont



①

❶ L'E-Pace est beaucoup plus étroit et haut que sa silhouette ne le suggère. Beau travail, Mr Callum! ❷ La banquette ne coulisse pas et les passagers ne sont pas vraiment logés façon 5 étoiles. ❸ Le volume du coffre est généreux et ses formes sont rationnelles. Seul souci: le seuil de chargement s'avère élevé.



②



③



LE CONFORT DES
SUSPENSIONS ET
L'AGRÉMENT DU
MOTEUR N'ÉTAIENT
PAS PRIORITAIRES
SUR LE CAHIER
DES CHARGES ●●●

JAGUAR E-PACE

D180 180 ch BVA9 AWD

Première Édition

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 180 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 430 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 999 cm³/11 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,5 m
Pneumatiques	245/45 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,40/1,99/1,65/2,69 m
Poids/tractable freiné	1 843/1 800 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 9,3 s
Vitesse maxi	■ 205 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 577 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

Prix	■ 63 700 €
Malus (CO ₂)	■ 1 873 € (147 g/km)
Prix du modèle essayé*	65 573 €
Garantie	■ 3 ans, kilométrage illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, affichage tête haute, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, assistance au maintien dans la voie, banquette AR 60/40, Bluetooth, caméra de recul, capteurs de pluie/luminosité, clé loisirs, climatisation automatique, compteurs digitaux, ESP, hayon motorisé, jantes alliage 20 pouces, lecture des panneaux de signalisation, phares à LED, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseur intérieur jour/nuit auto, sellerie cuir, sièges AV chauffants, système multimédia avec écran tactile 10 pouces/autoradio CD-mp3/GPS/prise USB, système Torque Vectoring, toit panoramique fixe, volant réglable en hauteur et profondeur...

Options

Peinture spéciale (893 €).

Consommations

Mixte	■ 5,6 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 6,5/5,1 l/100 km
Réservoir	■ 56 l + 16 l AdBlue

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Rutriche

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**L'E-Pace est charmant... à l'arrêt !
Car son moteur diesel manque de raffinement pour l'écusson porté et le stop/start n'est pas assez transparent. La boîte à 9 rapports est aussi douce qu'efficace. Le châssis avec les roues de 20 pouces privilégie le plaisir de conduite au confort. La finition n'est pas exceptionnelle rapportée au prix.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Stanu Meurer



Avec un moteur plus soyeux et des suspensions plus conciliantes, l'E-Pace aurait affolé mon QE.

70%
Quotient Emotionnel



①

la commande abandonne le bouton rotatif pour un levier plus classique emprunté à la F-Type, ce 4 cylindres réalise le job, sans plus. À basse vitesse, les suspensions s'avèrent trépidantes et filtrent mal les difficultés. Pour ne rien arranger, elles fonctionnent elles aussi bruyamment et, pour tout dire, dans la logique du F-Pace. Jaguar nous avait habitués à mieux par le passé – sur des engins qui, il est vrai, n'étaient pas des SUV et dont les contraintes étaient bien différentes.

Plus l'allure augmente, plus le bilan s'améliore.

Il n'est d'ailleurs pas stupide de franchir un obstacle plus rapidement que pensé. Quoi qu'il en soit, et quel que soit le mode de conduite, les suspensions restent fermes. Ce choix technique présente au moins l'avantage d'offrir un comportement routier plaisant, procurant volontiers au conducteur une sensation de sportivité sans pour autant que celui-ci ait besoin d'adopter un rythme (très) élevé.

Enfin, sur un véhicule dépassant largement les 60 000 €, il est légitime d'avoir quelques exigences en matière de finition, de qualité des matériaux et de soin d'assemblage. Comment ne pas être déçu dès lors par l'emploi de nombreux plastiques durs pour habiller les parties basses (mais pas seulement) ou encore par des ajustages approximatifs ? ■

① Pas facile d'essayer un véhicule en Grande-Bretagne : la faute au volant du mauvais côté et aux routes étroites. ② Les optiques de phares s'inspirent de celles de la F-Type. Il y a pire source... ③ L'E-Pace chausse grand : si notre véhicule d'essai "se contentait" de 20 pouces, une monte en 21 pouces figure bien au programme.



②



③

LE TIGUAN PASSE AU XXL

Plus sexy que les traditionnels monospaces, les crossovers familiaux ont le vent en poupe. Le Skoda Kodiaq et, surtout, le Peugeot 5008 ont boosté le marché. Au point de donner des idées à la concurrence, VW en tête.

Par **Stéphane Martin** Photos **Arnaud Saunier**



INÉGALITÉ DE TRAITEMENT

Par rapport au Tiguan "court", l'Allspace s'allonge de 21 cm, dont 11 cm pour le seul empattement. De quoi proposer une belle habitabilité au deuxième rang avec la présence d'une banquette 2/3-1/3 coulissante sur 18 cm, mais aussi loger deux sièges supplémentaires au troisième rang. Hélas, ces strapontins peu confortables (assises très basses et dossiers trop droits) restent des assises d'appoint. Pour vraiment voyager à sept, un Touran ou un Peugeot 5008 restent plus recommandables.

EXCÉDENT DE BAGAGES ACCEPTÉ

Si la séance d'étirements profite aux passagers, elle permet aussi d'augmenter la capacité de chargement. En configuration 5 places, le coffre varie de 608 à 768 dm³ selon la position de la banquette, soit un volume comparable à celui de ses rivaux, le Peugeot 5008 (639/779 dm³) et le Skoda Kodiaq (589/754 dm³). Et quand tous les sièges sont occupés, il est encore possible de profiter de 294 dm³. Seul son cousin le Kodiaq en propose autant.



PASSAGE ÉTROIT

Le Tiguan Allspace a beau adopter des portes arrière plus larges que celles de son petit frère, l'accès à la dernière rangée est peu aisé. Faute de sièges indépendants au deuxième rang, impossible en effet de basculer totalement les fauteuils. Par conséquent, le passage est étroit et la "marche" haute. Les contorsionnistes vont adorer; les autres beaucoup moins.



TIRÉ À QUATRE ÉPINGLES

La présentation est un copier-coller de celle du Tiguan "court". Le dessin est classique, mais la finition ne souffre d'aucune critique, les matériaux sont cossus et les assemblages soignés.

De plus, sur cette version haut de gamme Carat Exclusive, l'équipement de série est ultra-complet. Un minimum au regard du prix ! Il est toutefois possible d'opter encore pour quelques options, comme la direction dynamique (à 240 €) ou l'amortissement piloté (à 1 190 €) afin d'améliorer encore l'agrément de conduite.

L'avis de Stéphane Martin



Aussi réussi soit-il, ce Tiguan Allspace fait payer bien trop cher ses places de dépannage.

60%
Quotient
Émotionnel



COMME LE PETIT FRÈRE...

Animé par le 2.0 TDI de 150 ch, et bien aidé par la boîte DSG à sept rapports (2090 €), notre Tiguan Allspace s'est montré doux et alerte. Et malgré un malus carabiné (1 740 €), l'appétit reste raisonnable. Toutefois, quand on roule chargé, les 150 ch ne sont pas de trop. Malgré un gabarit en hausse et un poids assez élevé (64 kg de plus qu'un Tiguan, comparable), les prises de roulis sont bien maîtrisées et le comportement reste proche de celui de son frangin. Enfin, la transmission intégrale 4Motion (1 500 €) se révèle toujours aussi efficace en tout-terrain.



TIGUAN ALLSPACE

2.0 TDI 150 ch DSG7
4Motion Carat Exclusive

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 150 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	■ 340 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 968 cm ³ / 9 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,9 m
Pneumatiques	235/50 R 19

Dimensions / Poids

L/I/h/empattement	4,71/1,84/1,68/2,79 m
Poids/tractable freiné	1 858/2 500 kg

Performances

1 000 m d.a.	■ 32,6 s
0 à 100 km	■ 10,8 s
90-130 km/h en Drive	■ 10,9 s
Vitesse maxi	■ 190 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/63 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 12/29 cm*
Largeur aux coudes AV/AR	■ 153/150 cm
Volume de coffre 7/5 p	■ 294/768 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 49,8/63,5/66,9 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 48 490 €
Malus (CO ₂)	■ 1 740 € (153 g/km)
Prix du modèle essayé**	■ 56 055 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Selon position de la banquette. ** Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

9 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, détecteurs pluie/luminosité + fonction codes/phares auto, ESP, GPS, hayon élec., jantes 18 pouces, régl./lim. de vitesse adaptatif, siège conducteur électrique, sellerie cuir, syst. multimédia avec écran tactile 9,2 pouces...

Options

Caméra à 360° (390 €), pack Offroad (190 €), peinture métal. (650 €), susp. pilotée (1 190 €)...

Consommations

Moyenne	■ 7,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,8/7,2/7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 821 km/60 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Mexique

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En s'allongeant, le Tiguan Allspace ne perd rien des qualités du Tiguan. L'agrément de conduite est préservé, la présentation soignée et l'équipement au top. Mais à ce niveau de prix, nous attendions aussi sept vraies places.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



ans vouloir offenser quiconque, il est difficile de parler de franc succès pour qualifier la carrière de feu la Série 5 Gran Turismo. Au mieux pourrions-nous lui accorder un succès d'estime. Mais BMW n'en démord pas, ce croisement atypique entre un break et... on ne sait pas trop quoi d'ailleurs, a son sens. Simplement, il intéresserait ceux qui recherchent une voiture plus luxueuse.

Plus luxueuse qu'une Série 5 ? Oui, monsieur ! Donc une Série 6. Et voilà comment une équipe marketing vous emballe tout cela. Bref, exit la Série 5 Gran Turismo qui souffrait de la comparaison trop directe avec la Série 5 Touring, et bienvenue à la Série 6 Gran Turismo, laquelle, c'est certain, ne crée pas de confusion avec les Coupé, Gran Coupé et Cabriolet de sa lignée.

En pratique, cela nous donne une auto qui, en effet, change de classe.

Plus longue de 9 cm, la 6 GT s'étire joliment sur un petit 5,09 m, soit peu ou prou le gabarit d'une Série 7 et non plus d'une 5. D'ailleurs, elle

partage le même empattement que la grande berline. Sur la route, elle en impose sacrément. Pourtant, à la voir passer, la Série 6 GT paraît moins massive que sa devancière. Le secret ? Une question de proportions. Elle est certes plus longue, mais pas plus large et, surtout, plus basse de 2,1 cm au total – moins 6,4 cm de haut en particulier au niveau de la poupe. Dans l'ensemble, sa silhouette semble plus élancée et fluide. Preuve qu'un bon coup de crayon peut presque vous faire prendre des vessies pour des lanternes. Au moment d'effectuer un créneau, le gabarit se rappelle toutefois à votre bon souvenir. Mais, pas de stress : pour gérer cette

UNE BMW ENTRE 5 ET 7

Pour tenter de trouver enfin son public, la Gran Turismo change de calibre et passe de taille 5 à 6. Cette évolution se traduit par une progression dans tous les domaines: confort, habitabilité équipements et... prix!

Par Méline Priam Photos Yann Lefebvre



La clé "intelligente" (300 €) permet de consulter à distance certaines infos, de programmer le chauffage ou la clim ou encore de garer sa voiture sans être au volant (600 €).

situation, l'option stationnement autonome télécommandé (600 €) à partir de la clé intelligente (300 €) est là! Un détail d'équipement qui prouve que la Série 6 GT a droit aux mêmes raffinements que la limousine.

Son gabarit et la masse qui l'accompagne inévitablement vous rappellent aussi à l'ordre au moment d'aborder un petit enchaînement de virages bien sinueux. BMW a beau annoncer avoir grappillé 150 kg de-ci de-là, il reste 1 910 kg à vide et donc sans doute plus de 2 tonnes sur notre balance. Si vous attendez de la 6 GT agilité, dynamisme, voire tempérament sportif, vous risquez fort d'être déçus. Certes, le 6 cylindres

en ligne turbo essence de cette 640i dispose de ressources plus que suffisantes pour donner le sourire. 340 ch et, surtout, un couple de 450 Nm disponible sur une large courbe d'exploitation sont l'assurance de performances, d'une disponibilité et d'un agrément dignes du statut revendiqué. À lui seul, son velouté justifie de s'arrêter un peu plus souvent à la pompe qu'avec une 630i ou un 630d. Mais, malgré tous les dispositifs proposés tels la direction ActiveDrive avec les roues arrière directrices (1 900 €) qui offrent un supplément d'agilité, les réglages du châssis privilégient le confort de suspensions. Même en mode Sport, la Série 6 GT semble évoluer sur ➔



❶ La Série 6 GT n'est pas loin d'offrir aux passagers arrière le confort et le luxe d'une Série 7. ❷ Le coffre est tout simplement immense. Il dispose en prime d'un plancher plat, du hayon électrique et de l'accès mains-libres dès le deuxième niveau de finition. ❸ Position parfaite, sièges confortables avec un bon maintien, ergonomie exemplaire : le rêve ! Désormais, l'écran du GPS est tactile, une nouvelle façon de piloter le système multimédia en plus de la molette iDrive et des commandes gestuelle et vocale.

un coussin bien moelleux. Si, en plus, vous avez coché l'option suspension pneumatique avant (2 000 €) pour compléter celle, livrée de série, sur l'essieu arrière, c'est royal ! Mais le compromis se révèle plus adapté pour partir à l'assaut d'un long ruban autoroutier que pour se lancer dans une spéciale du Tour de Corse. Grâce à l'Executive Drive (3 950 €), les prises de roulis ne sont pas trop prononcées – compte tenu une fois encore de l'engin – et la direction n'est pas imprécise, mais elle n'offre pas toujours un ressenti suffisamment informatif. L'acoustique

a aussi fait l'objet d'une attention particulière. Pour coller au standing de l'auto, le 6 cylindres en ligne doit savoir se tenir. Pas question de se laisser aller à quelques vibratos métalliques. Au point que l'on n'aurait pas été contre quelques dérapages de décibels supplémentaires.

Puisqu'elle change de catégorie, la Série 6 entend bien sûr en offrir plus !

Plus de place, plus de luxe, plus d'équipements. La Série 6 n'est pas encore au niveau de la 7, mais pas loin ! D'une certaine manière,



La caméra de recul (ou plutôt les caméras devrions-nous écrire) offre désormais une vue à 360° hyper réaliste et précise.

Sur Luxury, les dossiers de la banquette s'inclinent électriquement, mais la climatisation 4 zones reste en option (500 €).





❶ La livrée M Sport rime avec pneus de 19 pouces et freins Sport aux étriers bleus. ❷ Elle privilégie le confort. Un choix qui se justifie. Avec un empattement de plus de 3 m et 2 tonnes à déplacer, difficile de jouer les sportives, même avec 340 ch.

elle incarne une sorte de limousine/break de chasse ! À l'arrière, la place ne manque pas et, même si la ligne de toit est fuyante, les grands gabarits ne seront pas incommodés. Le coffre est, lui, tout simplement immense : 610 dm³ particulièrement accessibles grâce au hayon, avec quelques astuces pratiques comme la fonction Cargo qui permet l'inclinaison des dossiers arrière.

En revanche, la banquette coulissante de la Série 5 a disparu ! On ne peut pas tout avoir. Mais, rassurez-vous, en ce qui concerne

les équipements de confort et les aides à la conduite, tout est là, ou du moins peut être là... moyennant une petite rallonge. Car si vous voulez vous offrir les dernières technologies, il faudra piocher parmi la liste des options, comme le pack Innovation (clé intelligente, Park Assist, affichage tête haute...) ou encore le pack Advanced Safety (avertisseurs d'angle mort, de franchissement de ligne, de risque de collision, lecture des panneaux, etc.) assortis du pilote semi-automatique. Avec, à l'arrivée, une addition qui change elle aussi de catégorie. ■

L'avis de Mélina Priam



La 6 GT est entre deux chaises. Je préfère une Série 5 Touring plus pratique ou une 7 plus statutaire !

80%
Quotient
Émotionnel



PLUS
Confort
Agrément du 6 cylindres
Coffre immense,
aspects fonctionnels

MOINS
Prix
Comportement routier
ampoulé
Pas au niveau d'une
Série 7 sur certains détails

BMW SÉRIE 6

Gran Turismo 640i xDrive

340 ch M Sport

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	340 ch de 5 500 à 6 500 tr/mn
Couple maxi	450 Nm de 1 380 à 5 200 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	2 998 cm ³ /23 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	12,5
Pneumatiques	245/45 R 19

Dimensions/Poids	
L/I/h/empattement	5,09/1,91/1,54/3,07 m
Poids/tractable freiné	1 910/2 100 kg

Performances	
0 à 100 km/h	7,3 s
Vitesse maxi	250 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	610 dm ³

LE BUDGET

Prix	82 900 €
Malus (CO ₂)	7 890 € (183 g/km)
Prix du modèle essayé*	120 815 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aides au parking AV/AR + caméra de recul, antibrouillards LED, Bluetooth, clim auto, détecteurs de pluie/luminosité, dossiers sièges AR électriques, ESP, freins M Sport, jantes alliage 19 pouces, phares full LED, régl./lim. de vitesse, rétros ext. et vitres AV élec., suspensions arrière pneumatiques avec correcteur d'assiette, sellerie cuir, sièges AV Advanced Comfort électriques, syst. multimédia avec écran tactile/prises USB/GPS Professional et pack BMW ConnectedDrive...

Options

Pack Advanced Safety avec pilote semi-automatique et régulateur de vitesse actif (2 850 €), pack Innovation : BMW Display Key + Park Assist + affichage tête haute... (2 400 €), peinture métallisée (1 150 €), stationnement autonome télécommandé (600 €), suspension pneumatique avant (2 000 €), toit ouvrant (1 850 €)...

Consommations	
Mixte	8 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	10,8/6,4 l/100 km
Réservoir	68 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En passant du 5 au 6, la Gran Turismo gagne ses galons de noblesse. Surtout cette 640i qui doit beaucoup au 6 cylindres en ligne. Plus statutaire, plus luxueuse, elle devient une sorte de Série 7 version break de chasse. Mais son prix aussi subit une belle inflation.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

DEEJO

Couteau

Prix de vente indicatif :
de 25 à 65 € selon les modèles



Cette marque française de coutellerie vous invite à personnaliser un couteau de poche en un exemplaire unique. Choisissez parmi 5 essences de bois, 8 couleurs ou de la fibre de carbone puis sélectionnez un poids/taille et une finition. La lame, en acier inoxydable, peut être décorée d'un « tatouage » au moyen d'une fine technique de gravure, à choisir parmi les 70 motifs que propose la marque. La personnalisation ultime !

01 43 60 10 09 ou www.deejo.fr



IZAC

Chemise Seville

Prix de vente indicatif : 75.99 €

Cette chemise en jean est un must have du vestiaire masculin. Intemporel, il sera le meilleur ami de vos basiques, avec jean ou chino, il peut s'allier à des pièces plus excentriques. www.izac.fr



LACOSTE & M/M (Paris)

Sweat shirt

Prix de vente indicatif : 190 €

Mathias Augustyniak et Michael Amzalag, le duo d'artistes et designers français, ont conçu un alphabet géométrique bicolore pour réinterpréter le crocodile le plus connu au monde. Une collection capsule dont est issu ce sweat qui sera un incontournable dans votre tenue du weekend.

www.lacoste.com/fr



ISKN

La Slate 2+

Prix de vente indicatif : 179 €

C'est l'ardoise innovante pour le plaisir du dessin numérique. Elle est unique et n'a pas d'équivalent : on dessine avec n'importe quel outil de dessin (crayon, stylo, feutre...) sur n'importe quel papier et cela numérise votre création. 260 points de vente en France (Fnac, Boulanger, Darty, Cultura...). <https://store-fr.iskn.co/products/slate>

NEED FOR SPEED
Payback

Jeu video

Prix de vente indicatif : 69.99 € sur PS4 et XBOX1 et 49.99 € sur PC avec Origin

Jeu de course développé par Ghost Games. Vous pouvez y affiner vos performances à travers les cinq catégories de voitures et prendre votre revanche sur la concurrence dans n'importe quelle course, mission ou défi.

www.ea.com/fr-fr/games/need-for-speed

LAURENT-PERRIER

Brut Millésimé 2007

Prix de vente indicatif : 50 €

Fondée en 1812, cette célèbre Maison est aujourd'hui reconnue pour son excellence dans le monde entier. Un vin rare et délicat qui exprime le caractère d'une année dans le style de la Maison : fraîcheur, finesse et élégance. Idéal pour accompagner les viandes blanches comme un chapon.* www.laurent-perrier.com

PHILIPS LivingColors Berry
Lampe Nomade

Prix de vente indicatif : 39.99 €

Dernière lampe ludique et nomade avec sa silhouette contemporaine, elle habille avec élégance toutes les pièces de la maison. 64 couleurs que l'on peut sélectionner, ou bien, tout simplement en activant le changement de couleur automatique. Six heures d'autonomie, lumière intégrée LED, rechargeable via port USB, effet flamme bougie.

Biographie

SITE DE PRODUCTION

SUNDERLAND (Royaume-Uni)

pour les voitures vendues

en Europe depuis 2014

(Japon auparavant).

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2016, il s'est vendu

3 917 Leaf en France, contre

2 230 douze mois plus tôt :

l'électricité a le vent en poupe...

MOTORISATIONS

ÉLECTRIQUE: 109 ch,

3 générations de batterie

(1^{re} : 24 kWh avec chargeur

placé dans le coffre/autonomie

175 km ; 2^e : 24 kWh avec

intégration du chargeur au bloc

motopropulseur/autonomie

199 km ; 3^e : 30 kWh, en option,

avec implantation du chargeur

identique/autonomie 250 km).

MODÈLE LE PLUS VENDU

LEAF ACENTA. Sur les

12 100 voitures livrées en

France, 59 % étaient équipées

de batteries 24 kWh.

Sa seconde vie
en occasion

Forcément la dernière,

les voitures électriques,

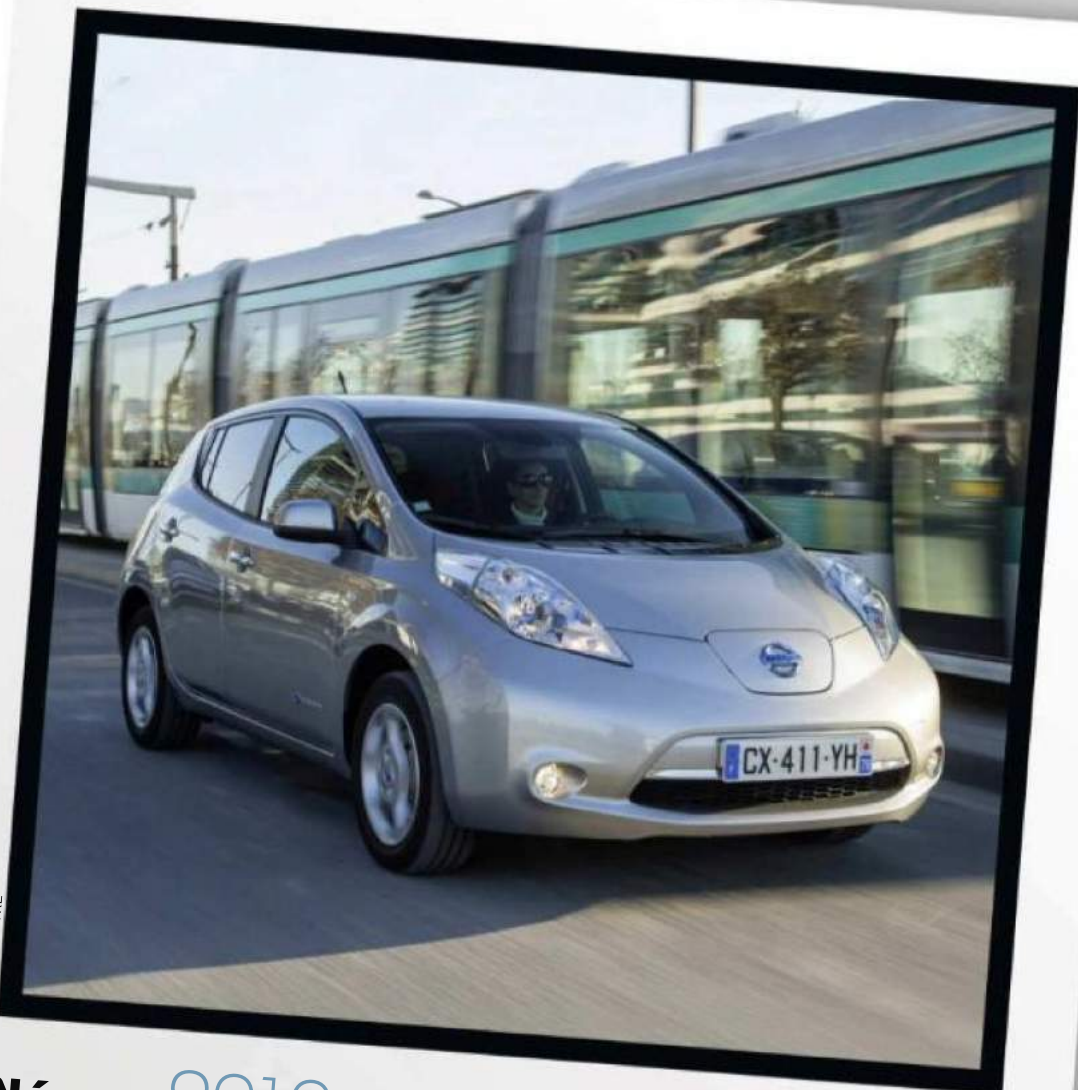
comme les smartphones,

s'améliorant au fil des

générations au point de

déclasser les précédentes.

YANN LEFEBVRE



Née en 2010
Fin de carrière: 2017

Nissan Leaf

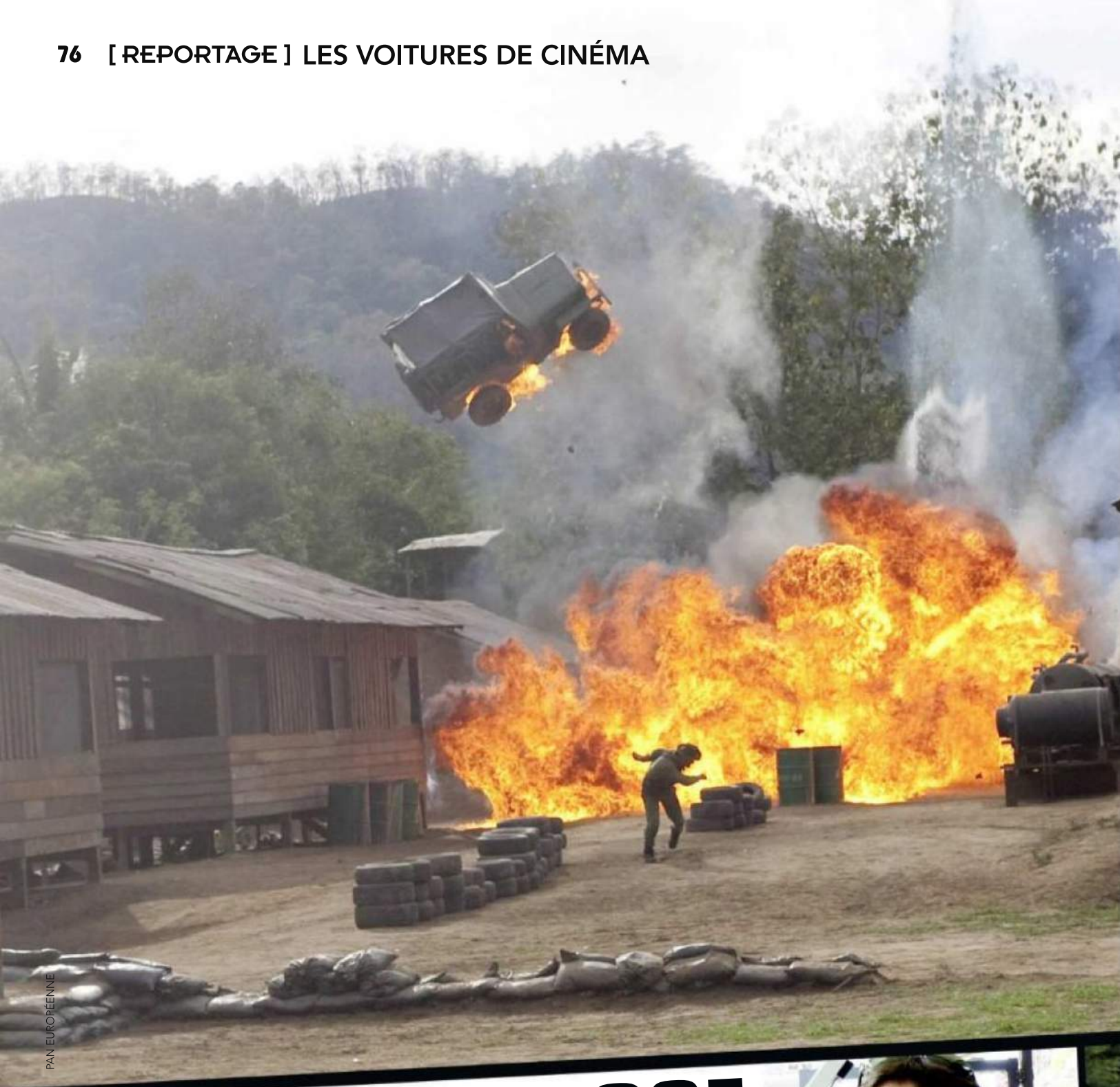
Il fallait avoir une certaine audace pour passer commande d'une Nissan Leaf. Pourtant, vous avez été plus de 280 000 à travers le monde (12 100 en France) à franchir le pas. Explication. Par Stany Meurer

Comme la Toyota Prius originelle, la Nissan Leaf ne passera pas à la postérité comme un canon de beauté. En revanche, l'histoire retiendra qu'elle fut la première voiture de série électrique à connaître une dimension industrielle et à signer une (jolie) carrière mondiale. Ce double exploit n'est pas mince.

Lorsqu'elle apparaît en Europe au début de l'année 2011, la Leaf surprend, avec ses lignes

insolites, et dérange parfois, avec son tableau de bord "futuriste". Si l'autonomie de ses batteries est suffisante pour une utilisation strictement urbaine, elle s'avère en revanche trop faible pour s'aventurer hors des villes et peut devenir anxiogène, sachant que toute panne électrique entraîne une immobilisation totale sans possibilité de "faire l'appoint" et de ravitailler. Bref, il faut vivre avec le fil à

la patte. Pionnier de la cause électrique, Nissan a équipé la Leaf d'un port de charge CHAdeMO, qui permet de l'alimenter de 0 à 80 % sur une borne en trente minutes à peine. Pour l'anecdote, l'appellation CHAdeMO est un jeu de mots en japonais, issu de la phrase "O cha demo ikaga desuka", qui signifie : "Vous prendrez bien un thé pendant que la voiture recharge ?" ■



PAN EUROPEENNE

DANS LE GARAGE D'UN CASCADEUR



Moteur, action! Préparateur de cascades spécialisé dans l'automobile, Stéphane Boulay nous a ouvert les portes de son atelier. Par Antoine Grenapin Photos Yann Lefebvre



②

③



①

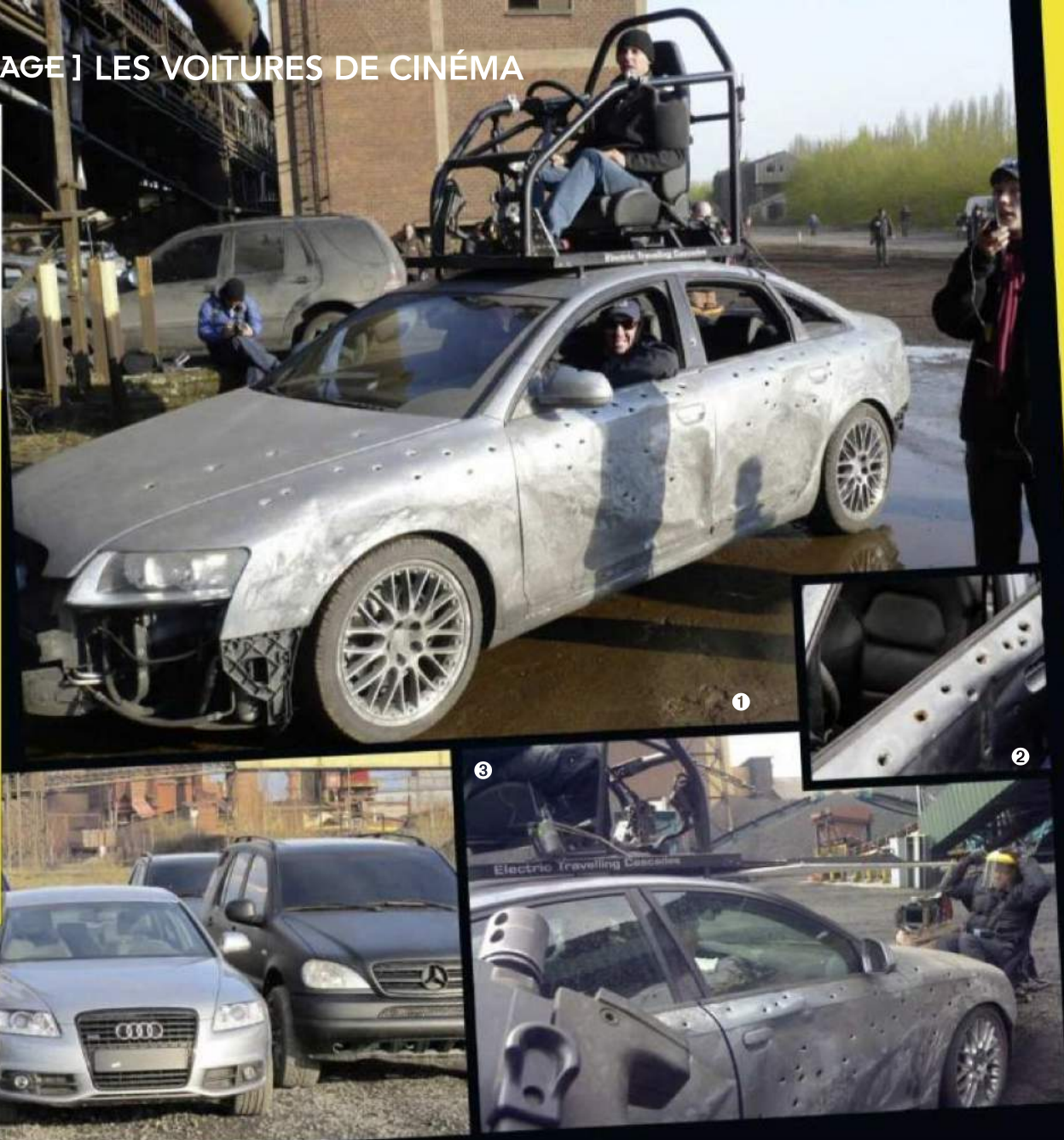
① Dans *Largo Winch*, une Jeep enflammée s'envole. "Au cinéma, rien n'est impossible", souligne Stéphane Boulay. ② Sur le tournage de *La Fille de Brest* d'Emmanuelle Bercot. ③ Pour réaliser les scènes de tonneaux, les voitures sont parfois fixées à une tête rotative. ④ Bus, fourgonnettes et voitures portant les séquelles des tournages s'entassent chez le cascadeur.

④





❶ Pour les besoins du tournage, Stéphane a confectionné un poste de pilotage au-dessus des véhicules. Les raccords sont cachés dans les montants et tout fonctionne à l'hydraulique. ❷ et ❸ Pour simuler les impacts de balles, la carrosserie est creusée au préalable et de petits explosifs sont placés et déclenchés à distance. Le résultat est stupéfiant de réalisme. ❹ Une vingtaine de véhicules ont été utilisés pour le tournage.



Lancée à pleine vitesse sur un terrain vague, l'Audi est prise en tenaille entre deux Mercedes ML. Des hommes en armes tirent en rafale sur la berline et les impacts de balles criblent la carrosserie. Une poignée de secondes plus tard, un des ML percute un camion-citerne, déclenche une explosion avant de retomber sur le toit. Pas de mort, pas de blessé. Bienvenue au cœur de *Largo Winch 2* ! Ce film musclé, sorti en 2011, a été salué par la critique pour ses effets spéciaux et ses cascades made in France qui ont convaincu les amateurs habitués des productions américaines.

L'une des Audi ayant servi au tournage en porte toujours les séquelles : des dizaines de vrais faux impacts de balles ont anéanti sa carrosserie. Ce modèle se trouve en bonne place chez Stéphane Boulay. À 48 ans, le cascadeur, qui a suivi une formation de carrosserie dans sa jeunesse et compte plus de 600 films à son actif, "s'est fait tout seul". Bricoleur à n'en plus compter ses heures, il nous a ouvert les portes de son corps

de ferme de deux hectares, un musée insoupçonné dédié à l'automobile dans le cinéma français, situé à une heure au sud de Paris.

"DE NOMBREUX ACTEURS N'ONT PAS LE PERMIS"

"Dans *Largo Winch*, le réalisateur voulait absolument que l'acteur, Tomer Sisley, soit au volant, explique Stéphane. Il n'y avait plus qu'une solution : installer le poste de pilotage ailleurs." Stéphane est le premier à proposer en France un *top rider*, un siège et un volant que l'on peut fixer partout, notamment sur le toit de la voiture. Les raccords sont cachés dans les montants et tout fonctionne à l'hydraulique. À l'image, l'acteur semble conduire, mais le véritable pilote est au-dessus de sa tête.

"On ne soupçonne pas le nombre d'acteurs qui n'ont pas leur permis", s'amuse Stéphane, qui enchaîne les films depuis *Les Ripoux* de Claude Zidi, en 1984. "Il faut parfois se creuser la tête avec le réalisateur", ajoute-t-il, lui qui a déjà installé un double poste de conduite discret sur le siège passager dans *Un prophète* de Jacques Audiard,



Sur le tournage d'*Une famille à louer*. Stéphane met à disposition une longue remorque hydraulique sur laquelle une douzaine de techniciens peut prendre place.

COLLECTION PERSONNELLE

SUNRISE FILMS/LES PRODUCTIONS DU TRÉSOR



Stéphane a préparé l'ensemble des véhicules des années 70 dans ce film où Guillaume Canet joue le rôle du "tueur de l'Oise".



Stéphane prépare parfois des véhicules afin qu'une partie de l'équipe technique soit au plus près des acteurs.



COLLECTION PERSONNELLE

et qui en a aussi implanté un dans le coffre lors de certaines scènes d'*Happy End* de Michael Haneke.

DES VOITURES TÉMOINS DES GRANDES HEURES DU CINÉMA

Stéphane Boulay est un gros consommateur de voitures. Il assure "en emmener une trentaine par an à la casse", même si plus de 80 modèles trônent toujours autour de ses ateliers. Elles sont toutes les témoins

fugaces de quelques grandes heures du cinéma : la Mégane de Catherine Deneuve dans *Sage Femme*, la Peugeot 607 ayant servi à Monica Bellucci et Vincent Cassel dans *Agents secrets* ou la Volvo 240 break avec laquelle Guillaume Canet traque ses victimes dans *La prochaine fois je viserai le cœur*.

D'autres véhicules portent encore les séquelles des tournages. C'est le cas d'une Citroën Xsara, le pare-brise explosé, utilisée lors d'une scène de ➤

// On ne soupçonne pas le nombre d'acteurs qui n'ont pas leur permis. //

La Tête haute d'Emmanuelle Bercot. "Nous avons fait des tonneaux à Montlhéry, à environ 80 km/h, explique Stéphane. On renforce les montants et on utilise du caoutchouc pour ajouter du grip et, à l'intérieur, le cascadeur est bien attaché pour ne pas trop bouger." Pour multiplier les plans, il arrive aussi qu'une voiture soit fixée à une tête rotative installée sur un engin télescopique. Chaque film est un nouveau défi technique pour s'adapter au désir des réalisateurs. Pour *Cloclo*, le biopic de Claude François, Stéphane a dû couper tout l'arrière d'une Mercury Cougar pour installer un cameraman et le réalisateur derrière le conducteur.

DES VOITURES ÉLECTRIQUES POUR FILMER EN TOUTE QUIÉTUDE

Mais Stéphane ne passe pas son temps à détruire des voitures, il en construit aussi. C'est le cas de deux véhicules électriques qu'il a

entièrement façonnés et dotés de planchers adaptés où peuvent prendre place cameraman et preneur de son. "Ces voitures embarquent 494 kg de batteries et peuvent atteindre les 100 km/h." À quelques mètres de là, une longue remorque à commandes hydrauliques peut accueillir n'importe quel véhicule ainsi qu'une douzaine de techniciens. "Nous sommes complètement au service du film. Par exemple, il nous arrive d'enlever le pare-brise et d'entourer l'avant de la voiture d'une bulle pour que la caméra filme à l'intérieur sans laisser passer le vent."

Derrière le hangar, une ambulance et des véhicules de police avec gyrophare sont prêts à l'usage, comme un authentique camion d'intervention des pompiers. "On peut l'utiliser sans autorisation, mais il ne faut pas qu'un accident se produise et qu'on soit obligé d'intervenir", sourit Stéphane.



❶ Stéphane conserve plus de 80 véhicules ayant servi à des tournages récents. ❷ Dans son atelier, il possède également de nombreux deux-roues. "Il faut être le plus réactif possible à chaque fois qu'un producteur me sollicite."



Malgré ses trente-trois ans d'expérience, le stress fait partie du métier. Un métier de plus en plus précaire, où il convient de s'adapter à vitesse grand V aux besoins des producteurs, tout en faisant face à la réduction des coûts de tournage mais aussi aux risques inhérents à la profession.

LE CAUCHEMAR DE L'ACCIDENT SUR UN TOURNAGE

Un acteur qui ne parvient plus à arrêter une voiture lancée à pleine vitesse, un autre qui se blesse en étant accidentellement touché par

une détonation visant à reproduire un impact de balle, le danger est partout. Lorsqu'on simule poursuites et fusillades en voiture, l'erreur est interdite et les cascadeurs sont logiquement les plus exposés. "On est obligé de doubler l'acteur principal sur certaines scènes. S'il se blesse, c'est la fin du tournage et le chômage pour tout le monde." Alors, Stéphane se tient prêt et s'active dans son atelier pour préparer de nouvelles scènes, guidé par son leitmotiv : "En matière automobile dans le cinéma, rien n'est impossible !" ■

On est souvent obligé de doubler l'acteur principal. S'il se blesse, c'est la fin du tournage et le chômage pour tout le monde.



❶ Stéphane dispose aussi de véhicules de police, d'ambulances et d'un camion de pompiers. ❷ Le top rider peut être fixé partout, notamment sur le toit de la voiture. ❸ Dans le film *Un prophète* de Jacques Audiard, un double poste de conduite a été installé sur le siège passager.



COLLECTION PERSONNELLE



COLLECTION PERSONNELLE



❶ Pour le besoin du tournage, Stéphane a dû couper tout l'arrière d'une Mercury Cougar pour installer derrière le conducteur un cameraman et le réalisateur. ❷ Une plate-forme, à l'arrière, permet de réaliser des travellings.

HAMILTON ET MERCEDES EN MAÎTRES DU JEU

Quatre titres,
62 victoires,
72 pole positions
(record),
Lewis Hamilton
règne sur la F1.

FLORENT GODEN/DPPI



Hamilton devant Vettel, puis Bottas, Räikkönen et les Red Bull de Ricciardo (à dr.) et Verstappen. La "Champions League" de la F1 a toujours laissé le peloton très loin, trop loin, tout au long de la saison.

DPPI

Achevée sur une quatrième couronne pour Lewis Hamilton et pour Mercedes, la saison 2017 de F1 aura aussi été marquée par le réveil de Ferrari. Par François Dauré

Monoplaces aux pneus plus larges, à l'appui aérodynamique accru de 30 %, plus puissantes et a priori plus rapides de 3 à 5 secondes au tour, la F1 2017 promettait beaucoup. Après le dernier drapeau à damier, sur Abu Dhabi, elle laisse une sensation mitigée. Oui, cela roule plus vite, mais l'émotion et le spectacle n'auront existé qu'en quelques pics pour le public et les téléspectateurs. Et pour finir, Lewis Hamilton et la machine de guerre Mercedes se sont imposés. Comme attendu. Le constat chiffré est sans équivoque : neuf victoires, onze pole positions et zéro abandon en vingt courses pour le Britannique, désormais quadruple champion du monde. Un bilan aux allures de marche triomphale, fondé sur les performances et la fiabilité quasi infaillible des Mercedes W08, sans oublier le talent XXL d'Hamilton.

S'il a fallu attendre la fin de l'été pour assurer cette emprise et si Mercedes a beaucoup moins gagné qu'en 2016 (12 victoires contre 19), c'est parce que les "Rouges" ont repris des couleurs. Un brillant début de saison – trois victoires et trois deuxième places sur les six premiers Grands Prix pour Sebastian Vettel – a permis au pilote allemand de tenir les rênes du championnat jusqu'à la mi-septembre. Mais le crash du départ à Singapour entre Vettel, Verstappen et Räikkönen a fait basculer la balance du côté d'Hamilton. D'autant que la Scuderia était soudain prise d'une épidémie de pannes lors des manches en Malaisie et au Japon. Une grippe asiatique mécanique fatale aux espoirs italiens. Avec cinq victoires (toutes à l'actif de Vettel), Ferrari aura quand même donné du fil à retordre aux champions.

Les valeurs établies au printemps ont donc peu évolué au fil de l'année : Mercedes et Ferrari sur les deux premières lignes, puis les Red Bull à bonne distance, devant les Force India plus loin, mais à la pointe d'une sorte de "Ligue 2" de la F1 regroupant les Williams, Renault, Toro Rosso et Haas, auxquelles se sont jointes les McLaren en fin d'exercice. Un ordonnancement évident à la lecture du classement final du championnat 2017 et des résultats : un seul pilote n'appartenant pas aux trois équipes majeures sera monté sur le podium, le débutant canadien Lance Stroll

(Williams), troisième du rocambolesque grand prix d'Azerbaïdjan. Handicapées par un moteur Renault trop souvent en défaut et encore un peu juste en puissance pure, les Red Bull n'ont que rarement bousculé l'ordre établi, malgré les prouesses de Daniel Ricciardo et Max Verstappen.

De bonnes surprises

En "Ligue 2", Force India s'est hissée à la quatrième place du classement des constructeurs, comme l'an passé. Tirant le maximum du budget le plus faible du plateau (moins de 100 millions d'euros) et d'un propulseur Mercedes, l'équipe aux monoplaces roses a conclu l'exercice avec plus de 100 points d'avance sur son premier poursuivant, Williams. Seule formation d'usine dans ce peloton, Renault a progressé par rapport à 2016. Pouvait-il en être autrement au vu des moyens engagés (300 millions d'euros, personnel accru de 150 individus) ? Arracher la sixième place des constructeurs lors de l'ultime course, grâce à une manœuvre déloyale (dépassement d'Hülkenberg sur Perez en coupant un virage et sanctionné au minimum), n'ajoute rien à la gloire du Losange. Les honneurs du carré français iraient plutôt à Esteban Ocon, désigné par Alain Prost comme *"la révélation de l'année"*. Après une demi-saison chez Manor fin 2016, le champion de F3 2014 (devant Verstappen) a exposé vitesse, fiabilité (un seul abandon), intelligence et beaucoup de caractère face à son expérimenté et teigneux équipier chez Force India, Sergio Perez.

Impossible de clore ce bilan sans parler de Fernando Alonso. Saoulé par les avanies issues du moteur Honda de sa McLaren, il a zappé Monaco pour courir aux 500 Miles d'Indianapolis. En tête pendant 27 tours, il a été lâché par son moteur... Honda ! Séduit, en revanche, par le nouveau partenariat de McLaren avec Renault, il a rempilé pour 2018, en agrémentant son programme de courses d'endurance : 24 Heures de Daytona sur une Ligier et probablement Le Mans avec Toyota, prochaine cible dans sa quête de la triple couronne. Le charisme et la pugnacité d'Alonso opèrent toujours et même Hamilton souhaite le voir retrouver le volant d'une F1 capable de jouer la victoire. Cela ajouterait du piment à la saison prochaine. ■

Le fossé entre la "Ligue des champions" et la "Ligue 2" s'est creusé.



❶ Protégé de Mercedes, Esteban Ocon a brillé avec la Force India : 8^e du classement final, 18 fois dans les points. ❷ Soutenu par McLaren, Fernando Alonso s'est attaqué aux 500 Miles d'Indianapolis, avec panache.





C'était en
avril 1974
dans *L'Auto-Journal...*



EN MESURES

L/l/h:
3,05/1,41/1,35 m

Poids: 650 kg

Puissance:
51 ch DIN
à 5 600 tr/mn

1000 m d.a.:
30,8 s

V. max.:
137,3 km/h

**Consommation
à 90 km/h:**
6,5 l/100 km

En près de quarante ans de carrière, la Mini n'a guère évolué sur la forme... et c'est tant mieux!
Cette version Innocenti reçoit une calandre spécifique.

LA MINI INNOCENTI 1001 À L'ESSAI

Petite par la taille mais immense par le talent, la Mini est passée du stade de citadine populaire à coqueluche des beaux quartiers, sans oublier ses exploits en compétition pour les versions Cooper. En 1974, elle retrouve même un second souffle grâce à... l'italien Innocenti !

Par **André Costa** (1974) / **Thomas Riaud** (2017)

Extraits...

■ "La Mini a connu tous les destins : pensée par un éminent ingénieur d'origine grecque, Alec Issigonis, elle fut créée pour les rues pleines et les bourses plates, avant d'envahir la grande route et la piste."

■ "Hopkirk, Mäkinen... Ses amants devinrent célèbres avec elle, en inventant ensemble un style de conduite qui n'accordait plus d'importance à la ligne droite. Trois victoires absolues à Monte-Carlo, un palmarès long comme le déficit budgétaire anglais de cette année puis, peu à peu, l'oubli, ou du moins la pénombre sereine, du devoir accompli."

■ "Aujourd'hui, elle est la Mini. C'est probablement sous ce nom qu'elle entrera dans l'histoire de

l'automobile, aux côtés de la Traction, de la Coccinelle, de la 2CV..."

■ "En cette année 1974, par la grâce de l'habileté italienne et des maladresses de l'époque, voici que la Mini Innocenti revient à la mode. Brave Mini que Walt Disney n'eût pas refusé de doter d'un Mickey à sa manière, qui es-tu à l'époque du disque ventilé, du piston rotatif et de l'injection électronique ?"

■ "Le moteur transversal surmontant une boîte-pont à carter commun, ce n'est plus tellement original, mais c'était une révolution au temps où la Mini fut présentée."



La planche de bord de la Mini Innocenti est un modèle de simplicité, directement hérité de la version anglaise. Les Innocenti Cooper auront droit à un tableau spécifique, avec de nombreux compteurs.

“ Née en 1959, la Mini a aujourd'hui 15 ans, âge canonique pour une voiture en cette fin de siècle. ”

↑ Ses qualités

VOITURE VIVE ET AMUSANTE À CONDUIRE

“La Mini 1001 surprend agréablement en raison de son tonus. Elle est plutôt souple et reprend bien en ville, tandis qu’elle fait montre sur route d’une agressivité hors de proportion avec ses dimensions.”

ENSEMBLE TRÈS COMPACT ET PRATIQUE EN VILLE

“La Mini fait preuve d’une mobilité toute particulière. Minuscule – 3,05 m de long sur 1,41 m de large –, elle se faufile et virevolte sans efforts apparents.”

BONNES QUALITÉS ROUTIÈRES

“Travers précis, enfilades négociées au millimètre, épingles escaladées en toupie... Cette vieille demoiselle sait encore se retrousser les dentelles et peut essouffler plus d’un engin moderne.”

↓ Ses défauts

SUSPENSION INCONFORTABLE

“La 1001 Innocenti n’est pas à proprement parler un modèle de confort. Sa suspension à éléments en caoutchouc absorbe correctement les fréquences élevées à faible amplitude, mais les dos-d’âne sont d’autant plus aisément remarqués que les marges de débattement des roues sont faibles.”

FONCTIONNEMENT BRUYANT

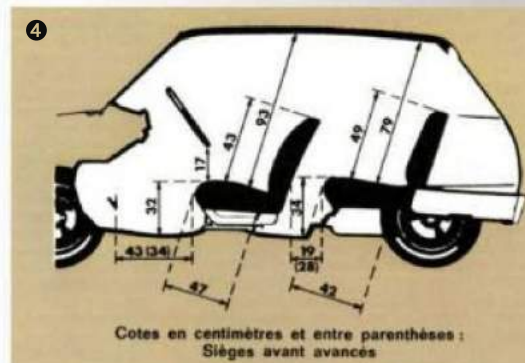
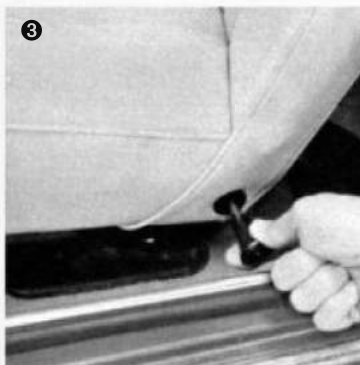
“Nullement dépassée côté performances, la Mini est moins convaincante en ce qui concerne la douceur de fonctionnement et l’insonorisation.”

TRÈS PETIT COFFRE

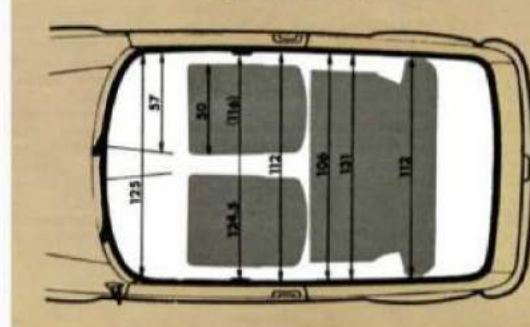
“La Mini souffre d’un coffre minuscule et de l’absence du hayon, désormais quasi inséparable de l’idée que l’on se fait d’une voiture moderne.”



❶ Malgré un encombrement réduit au minimum, la Mini offre une habitabilité étonnante pour 4 adultes. Un miracle en partie dû à la taille de ses roues. ❷ Les contre-portes reçoivent des vide-poches. ❸ Pour basculer les sièges avant, il faut actionner en même temps cette tirette. ❹ Cet éclaté fait apparaître l’architecture de la citadine idéale et met en avant son exceptionnel rapport encombrement/habitabilité. Tous les constructeurs s’inspireront de la géniale Mini!



“ La maniabilité est très supérieure à la moyenne, et l’on se remémore comment la Mini se jouait de ses rivales à l’époque de sa splendeur sportive. ”





- ❶ Mieux vaut prévoir de voyager léger en Mini, le coffre étant limité à... 115 dm³!
 ❷ La Mini Innocenti dispose d'un embouti rectangulaire pour accueillir la plaque minéralogique. ❸ L'un des signes particuliers de la Mini est le format réduit de ses roues.
 ❹ Placé transversalement, cet inépuisable 4 cylindres en fonte de 998 cm³ développe ici 51 ch DIN à 5 600 tr/mn. En réalisant le bloc à 1 275 cm³, John Cooper en tirera plus de 100 ch!



Extraits...

■ "Sur l'anneau de Montlhéry, notre Mini a tourné, conducteur seul à bord, à 137,3 km/h. On peut donc compter sur un vrai 140 km/h sur route."

■ "La consommation varie dans des proportions très importantes en fonction du style de conduite. Nous avons noté 5,8 l aux 100 km en consommation de croisière à la moyenne de 70 km/h et 11,6 l aux 100 km en menant la voiture au maximum de ses possibilités. Sur un itinéraire sinueux, cela correspond à peu près aux performances de la Capri II, essayée récemment dans les mêmes conditions."

■ "La présentation générale est satisfaisante, avec une jolie moquette de sol, dont l'aspect cossu contribue à ranger la Mini parmi les séduisantes petites voitures féminines."

■ "Malgré son âge, l'Innocenti 1001 n'est pas dépassée en matière de performances et de qualités routières. Elle est rapide, vive, très maniable, fort amusante à conduire et parfaitement sûre."

■ "Il semble que les italiens aient réussi à lui insuffler une seconde jeunesse, bien que son fonctionnement bruyant et l'inconfort de sa suspension constituent deux handicaps sérieux aux yeux d'une clientèle soucieuse avant tout de confort."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Certes, la Mini a bien des défauts, mais ce sont précisément ces handicaps qui participent pleinement à son plaisir de conduite "sans filtre", plus proche d'un kart homologué pour la route que d'une auto. Malins, les allemands de BMW ont parfaitement su préserver les qualités du modèle originel, tout en gommant, en partie, ses faiblesses. Cela marche d'ailleurs tellement bien que la Mini est devenue une marque premium à part entière, avec de nombreux dérivés inédits, dont un SUV tendance...

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ TOYOTA

«Mon épouse a acheté chez le concessionnaire de Saverne, en 2015, une Yaris Hybride qui avait 2 ans et 15 800 km. Nous avons fait environ 7 000 km. J'ai constaté que la consommation dépassait 6 l/100 km. J'ai signalé le problème en 2016, aucune amélioration n'a pu être apportée. La voiture est repassée chez le concessionnaire récemment pour le même problème et on me l'a rendue en précisant qu'elle était conforme. Le réceptionniste de l'atelier m'a dit que cela arrivait avec certaines Yaris et que personne n'y comprenait rien. J'ai écrit au service Relation clientèle de Toyota France et j'ai obtenu une réponse rapide du style « Circulez, il n'y a rien à voir. » J'ai par ailleurs un C4 Picasso 110 ch et je ne consomme pas plus qu'avec la Yaris Hybride... »

Jean-Claude Knecht

Michaël de Saint-Léger nous parle de son Renault Espace IV 2.0 dCi



**ACHETÉ D'OCCASION (2012, 47 000 km)
EN SEPTEMBRE 2017**

«J'ai changé pour la taille supérieure: vu que chez Mercedes il n'existe pas de Classe B «long» et que la BMW Série 2 Gran Tourer est encore trop chère... Je suis passé de la Mercedes avec le 1,5 l dCi Renault, à la Renault avec le 2 l Nissan! J'apprécie le couple à bas régime, mais aussi le confort de roulement et la luminosité intérieure. Et les enfants raffolent du système DVD avec écran, installé d'origine dans les appuie-tête.»

Stéphane Condamine nous parle de sa BMW 320d BVA Luxe

«Elle est sobre, performante et offre du plaisir de conduite, comme toutes les BMW.»



«J'ai eu affaire à un vendeur très professionnel. À l'usage, cette voiture ne cause pas de souci. C'est une auto très confortable pour toute la famille, elle ne souffre d'aucun bruit parasite, et vieillit très bien. L'érgonomie est parfaite, tout tombe sous les doigts. J'habite dans une région enneigée l'hiver, et je n'ai jamais eu de problème. Par ailleurs, cette Série 3 n'a jamais eu de panne, contrairement à mes véhicules précédents, Peugeot et Renault, aux SAV infects! Au chapitre défauts, c'est une voiture d'égoïste: tout pour le conducteur. Si c'était à refaire? Oui! Je regarde pour la remplacer par une 330e. Après

l'avoir essayée, je suis convaincu. Sur 20 km parcourus, 18 km en électrique, et lorsqu'on appuie sur la pédale de droite, on sent bien les 252 ch. La concession que je fréquente, Patrick Metz à Besançon et Dôle, est parfaite. Personnel à l'écoute, très sympathique et très professionnel. Contrairement à Mercedes où un vendeur a demandé à mon fils de sortir d'une Classe C au motif qu'un client pouvait vouloir l'acheter. Je lui ai montré la clé BMW en lui disant que quand mon fils montait dans une M6 à 140 000 €, le vendeur lui demandait s'il la trouvait belle! N'est pas premium qui veut...»

ACHETÉE NEUVE EN DÉCEMBRE 2010. 115 000 km PARCOURUS.

CONSO. MOYENNE: ENTRE 5 ET 5,7 l/100 km. SES PANNES: durits rongées par un animal!
SON ENTRETIEN: 300 € la révision, en moyenne tous les 30 000 km ou 2 ans; 4 roues avec pneus hiver (800 €); plaquettes de freins à 100 000 km (150 €); mise à jour du GPS (90 €).



aj L'avis de Brice Perrin

La Série 3 diesel sait allier performance, frugalité et agrément. Elle a certes peu roulé, mais d'autres autos de cette trempe rencontrent des avaries dans un laps de temps bien plus court. Bravo donc à BMW pour la fiabilité de cet exemplaire et, comme le souligne Stéphane, pour le point de vente mentionné.

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Citroën C4 Picasso ou VW Golf Sportsvan ?

Ma 307 HDi 90 de 2006, achetée neuve, arrivant à 200 000 km sans souci particulier, le remplacement de celle-ci par une berline compacte d'occasion récente aussi spacieuse n'est pas évident. C'est pourquoi je porterai mon choix sur un véhicule de type monospace ou SUV : C4 Picasso PureTech 130 ch EAT6, Golf Sportsvan 1.4 TSI DSG7... Quel serait selon vous le meilleur compromis, tenant compte du comportement routier, de la conduite, la consommation, le coût, pour un kilométrage annuel de 16 000 km ? Peut-on espérer de bonnes remises en fin d'année sur le Sportsvan ? **D. B.**

Le C4 Picasso sera davantage typé confort que la Golf Sportsvan, plus dynamique. En ce qui concerne la consommation, avantage au monospace français (7,2 l/100 km en moyenne contre 7,6 l/100 km). Dans les deux cas, vous pouvez espérer une bonne remise. Sans doute meilleure encore chez Volkswagen, sur un modèle en stock. Car le restylage (*notre photo*) du modèle est imminent.



VW Golf Sportsvan

VOLKSWAGEN

Audi A5 cabriolet: dois-je passer à l'essence ?

Actuellement possesseur d'une Audi A5 cabriolet 3.0 TDI S tronic de 245 ch de 2014, j'envisage en 2018 de changer pour une A5 cabriolet 2.0 TFSI de 252 ch. Que pensez-vous de cette motorisation ? Bien que de puissance équivalente, le passage d'un V6 diesel à un 4 cylindres essence ne s'accompagnera-t-il pas quand même d'une perte d'agrément ? **J.-M. D.**

Il est certain que vous allez perdre en valeur de couple (370 Nm contre 500 Nm), mais plaisirs et performances devraient progresser si vous optez pour l'A5 2.0 TFSI de 252 ch. Seules les reprises restent à l'avantage du V6 TDI. Grâce à son aisance à haut régime, le cabriolet A5 essence prend toujours les devants en accélération. Attention toutefois à la consommation qui peut s'envoler en conduite rapide.



Audi A5 Cabriolet

YANN LEFEBVRE

Plus de confort en CrossClimate ?

Je suis possesseur d'un Peugeot 2008 130 ch équipé de pneus Goodyear M+S 205/50 R17 avec Grip Control. Je trouve le confort un peu "sec". Pour apporter un peu plus de souplesse, puis-je monter (par exemple) des Michelin CrossClimate mais de dimensions 205/55/17 ou 205/60/17 ? **R. D.**

À condition que ces dimensions soient bien homologuées sur votre modèle (à vérifier sur le carnet d'entretien), vous pouvez espérer un gain en confort. Notamment parce que les dimensions choisies augmentent la hauteur de flanc, ce qui favorise le confort. C'est surtout vrai pour les 205/60 qui permettent de passer de 102 à 123 mm.



Peugeot 2008

YANN LEFEBVRE

OPEL CROSSLAND X

Proche du Peugeot 2008 sur le plan technique, le Crossland X propose un rapport prix/équipement séduisant. Ça vous tente ? Par **Pascal Richard** Photos **Thomas Antoine/Ace Team**

Avant que Peugeot et Opel ne lient leur sort, il existait déjà des accords de collaboration entre les deux constructeurs. Le Crossland X, élaboré sur la base du 2008, en est l'illustration. Ce petit SUV propose une ligne assez sage et un habitacle plus classique que le SUV Peugeot. Point de petit volant ici, et le dessin de la planche de bord est

somme toute assez convenu. Reste que l'ergonomie générale n'appelle pas de critique et que la qualité de finition est tout à fait correcte. Parmi les petits plus proposés par le Crossland X on trouve, en option sur toutes les finitions, une banquette arrière coulissante. Techniquement, la gamme s'articule autour de trois blocs essence (de 81 à

130 ch) et deux diesels (99 et 120 ch). Ces moteurs sont bien sûr tous des blocs Peugeot. Côté châssis, le Crossland X n'est pas la copie conforme du 2008 puisque les ingénieurs d'Opel ont suivi leur propre programme de développement dans ce domaine. Reste à savoir ce que cela donne et quelle est la version la plus intéressante de la gamme.

En tout-chemin, n'attendez pas des miracles de la part du Crossland X. Mais, sur route, son bilan est honorable.



LA GAMME

	Moteurs/Prix	Édition	Innovation	Ultimate	Malus écologique
Diesel	1.6 Ecotec Diesel 99 ch	21 150 €	23 000 €	–	0 €
	1.6 Diesel 120 ch	–	♥ 24 000 €	26 900 €	0 €
Essence	1.2 - 81 ch	18 350 €	20 200 €	–	0 €
	1.2 Ecotec Turbo 110 ch	19 850 €	♥ 21 700 €	–	0 €
	1.2 Turbo 110 ch automatique	21 150 €	♥ 23 000 €	25 900 €	0 €
	1.2 Turbo 130 ch	–	♥ 22 700 €	♥ 25 600 €	0 €



- ❶ Pour se donner un petit air de fête, le Crossland X propose un pavillon contrasté (noir, blanc ou gris). Ce dernier implique un surcoût de 400 € sur Edition (sans supplément sur Innovation et Ultimate).
- ❷ La position de conduite ne pose pas de problème. La finition de l'ensemble est d'un bon niveau.



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Les blocs essence de 81 et 110 ch, mais aussi le diesel de 99 ch, sont équipés d'une boîte à cinq rapports. Cette dernière propose une commande assez moyenne, et son étagement est un peu long. La transmission à six vitesses qui équipe les versions essence 130 ch et diesel 120 ch est bien plus convaincante.

AUTOMATIQUE

Le moteur essence de 110 ch peut être associé à une boîte automatique à six rapports. Facturée 1 300 €, elle manque de réactivité mais sa douceur est réelle.

INTÉGRALE

Comme le 2008, le Crossland X ne dispose pas de transmission intégrale mais, ici, point non plus de dispositif type Grip Control. Son aptitude au tout-chemin est donc plus limitée.

L/I/h/empattement: 4,21/1,82/1,60/2,60 m

MOTEURS DIESEL

	1.6 D Ecotec 99 ch	♥ 1.6 D 120 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	99 à 3750	120 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	254 à 1750	300 à 1750
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	170	175
Accélération 0-100 km/h (s)	12,4	10,4
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	14,1	10,4
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	5,4	5,7

MOTEURS ESSENCE

	1.2 81 ch*	♥ 1.2 Turbo 110 ch	♥ 1.2 Turbo 130 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	81 à 5750	110 à 5500	130 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	118 à 2750	205 à 1500	230 à 1750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	170	177	187
Accélération 0-100 km/h (s)	14	11,2	10,7
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	12,4	9,8
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,2	6,7	6,7

*Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 Ecotec

Diesel 99 ch

Ce petit diesel ne démérite pas et sa polyvalence d'utilisation est réelle. Reste qu'en matière d'agrément de conduite, il lui manque un petit quelque chose. Côté consommation, le bilan est plutôt flatteur.

♥ 1.6 D 120 ch

Vingt chevaux de plus et une boîte de vitesses qui passe de cinq à six rapports, ça change tout ! Alerte, ce bloc met à profit un couple plus généreux (300 Nm, contre 254 pour la version 99 ch) afin d'offrir une plus grande souplesse à mi-régime. À noter que, si les performances progressent assez nettement, la consommation, elle, se montre toujours très sage.

ESSENCE

1.2 81 ch

Ce petit 3 cylindres manque d'allonge pour s'éloigner des centres-villes. Mais si l'on s'en tient à de petits parcours, principalement urbains, ce bloc fera parfaitement l'affaire.

♥ 1.2 Turbo 110 ch

La présence d'un turbo change bien sûr la donne en matière d'agrément d'utilisation. Davantage de couple disponible plus tôt, c'est la garantie d'une meilleure disponibilité, et donc de relances nettement plus franches. À l'aise en ville comme sur route, ce bloc revendique une consommation tout à fait raisonnable.

♥ 1.2 Turbo 130 ch

Avec 20 ch de plus, on gagne encore en polyvalence d'utilisation. La meilleure santé de la mécanique se traduit par des performances plus solides, en accélération comme en reprise. La consommation, pour sa part, reste stable par rapport à la version 110 ch.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette AR fractionnable, climatisation manuelle, déclenchement automatique des phares, ensemble audio avec écran tactile et point d'accès wi-fi 4G, ordinateur de bord, projecteurs antibrouillard, reconnaissance des panneaux (Opel Eye), régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Édition	Innovation	Ultimate
Affichage tête haute	350 €	350 €	série
DAB+ (réception radio numérique terrestre)	200 €	200 €	200 €
Climatisation automatique	500 € ⁽¹⁾	série	série
Déclenchement automatique des essuie-glaces	500 € ⁽¹⁾	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	350 € ⁽²⁾	350 € ⁽²⁾	série
Toit vitré panoramique	—	♥ 700 €	série
Toit contrasté peint (noir, blanc, gris)	—	série	série

⁽¹⁾ Options groupées. ⁽²⁾ Inclut la recharge de votre smartphone par induction (si compatible).



- ❶ Le pack City, de série à partir d'Innovation, est un avantage si vous évoluez souvent en ville. ❷ L'affichage tête haute propose un bon confort de lecture. Ce petit plus est de série sur la finition Ultimate. ❸ La présentation de l'habitacle est sérieuse, mais quelques touches de chrome viennent réchauffer l'atmosphère. ❹ La protection du bouclier arrière n'est qu'un élément de déco car le Crossland X n'a pas vocation à s'aventurer sur les chemins de traverse. ❺ La boîte 6 vitesses possède une commande correcte. ❻ La banquette arrière coulissante est un vrai plus (300 €). ❼ Le volume du coffre est assez vaste (422 dm³).



LES FINITIONS

ÉDITION

Dès le premier niveau de finition, le Crossland X met en avant une solide panoplie d'équipements incluant notamment la climatisation (manuelle), l'accès wi-fi 4G, la reconnaissance des panneaux et l'alerte de changement de voie. Les quatre vitres électriques (à impulsion à l'avant) et le siège conducteur réglable en hauteur sont également de la fête. Côté moteurs, on trouve le diesel de 99 ch ainsi que les blocs essence de 81 et 110 ch.

♥ INNOVATION

Passer de la finition Edition à la finition Innovation implique un surcoût de 1 850 €. La somme est moindre mais le gain en matière d'équipement est significatif avec l'arrivée, de série, de radars de stationnement AV/AR associés à une caméra de recul, de la peinture biton, de vitres arrière (+ lunette arrière) surteintées, d'une climatisation automatique et d'une présentation plus soignée (instrumentation cerclée de chrome...). Cette finition peut être associée à l'ensemble des motorisations.

ULTIMATE

La plus huppée des finitions impose un effort financier significatif puisque l'écart de prix avec l'exécution Innovation est de 2 900 €. C'est beaucoup mais, à ce stade, le Crossland X se pare de l'affichage tête haute, du GPS, de projecteurs full LED, de l'ouverture des portes et du démarrage sans clé ainsi que du toit en verre panoramique. Côté moteurs, on trouve le diesel de 120 ch, le 1.2 Turbo 110 ch avec la transmission automatique et le 1.2 Turbo 130 ch.

OPEL

OPEL

ADRIEN CORTESI

ADRIEN CORTESI



Le compromis confort/efficacité proposé par les trains roulants du Crossland X mériterait d'être encore peaufiné. Au pire, il n'est pas interdit de loucher sur la copie du 2008...

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK CITY (600 €)

La visibilité périphérique offerte par l'Opel Crossland X n'est pas exceptionnelle. La présence d'un radar de stationnement n'est donc pas un luxe. Problème, rien n'est prévu en entrée de gamme, et il faut passer par la case options. A minima, on trouve un radar de stationnement arrière facturé 300 €. Plus complet, le pack City regroupe les radars avant/arrière et la caméra de recul. Si vous circulez souvent en ville, ce pack se justifie. Pour les autres usages, le radar arrière "tout simple" s'avère suffisant.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (RADAR SEUL)

♥ PACK ADVANCED CITY

(DE 250 À 850 €)

À partir de là, la manœuvre de stationnement est prise en charge de manière presque automatique, le conducteur se chargeant uniquement de la gestion de l'accélération. Pour le reste, détection de l'emplacement, calcul de la trajectoire, tout est automatique. Le détecteur d'angle mort est inclus dans ce pack, qui est facturé 850 € sur la finition Edition et 250 € sur les exécutions Innovation et Ultimate.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (SAUF EDITION)

♥ PACK SÉCURITÉ (350 €)

Destiné aux finitions Edition et Innovation (série sur Ultimate), ce pack regroupe

l'alerte anticollision, le freinage automatique d'urgence (avec détection des piétons), actif de 5 à 85 km/h, et l'alerte de somnolence du conducteur. Utile en ville comme sur route, ce pack est sans conteste un vrai plus en matière de... sécurité.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

♥ PACK MODULARITÉ

(DE 300 À 350 €)

Comme tous les SUV, ou presque, le Crossland X fait la part belle à la vie de famille. Afin d'accueillir les passagers des places arrière dans les meilleures conditions, ce pack propose une banquette coulissante (sur 15 cm). Fractionnable, elle intègre une trappe à skis, un troisième appui-tête et, pour le coffre, un double plancher qui facilite le chargement (Flex Floor).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

MULTIMÉDIA

(DE 500 À 600 €)

De série, les finitions Edition et Innovation reçoivent un ensemble multimédia qui se pilote via un écran tactile de 7 pouces. En option, ce dernier peut être remplacé par un modèle plus abouti intégrant un écran de 8 pouces et un GPS. Baptisé Navi 5.0 IntelliLink, il est monté de série sur la finition Ultimate.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX 1.2 Turbo 130 ch Innovation

22 700 € hors options - Malus écologique : 0 €

Moins dynamique et confortable que le Peugeot 2008 dont il est dérivé, le Crossland X a pour lui un habitacle plus classique qui peut séduire les réfractaires à l'ensemble planche de bord/petit volant du Peugeot. Pour notre part, c'est à la version essence de 130 ch que va notre préférence. Côté finition, nous opterions pour l'exécution Innovation, qui présente un très bon rapport prix/équipement.

LES TEINTES

Peintures gratuites



Bleu Roi

Peintures spéciales 220 €



Blanc Glacier



Rouge Éclat

Peintures métallisées 550 €



Gris Minéral



Gris Acier Satiné



Gris Quantum



Noir Profond



Bleu Intense



Bleu Lune Marine



Rouge Basque

Peintures métallisées spéciales 750 €



Ambre

LES JANTES



Jantes alliage de série sur Edition.



Jantes alliage de série sur Innovation et Ultimate.



Jantes alliage en option sur Edition (350 €).

RENAULT KADJAR

Le SUV compact de Renault est arrivé tardivement sur le marché. Confortable, bien équipé et original, le Kadjar a tout pour plaire. Mais est-il fiable ? Par Pascal Serres

Le segment des SUV compacts a le vent en poupe et la plupart des constructeurs y sont présents. Si Renault a un peu tardé, il dispose aujourd'hui d'une offre intéressante avec son Kadjar. Assez flatteur au premier coup d'œil, l'habitacle pêche par de petits défauts d'ajustement sur la partie supérieure de la planche de bord, un couvercle de boîte à gants et des entourages de grilles d'aération mal finis. On regrette aussi que les revêtements rigides de la partie inférieure du tableau de bord et les contre-portes manquent de tenue. Heureusement, les éléments sont bien assemblés et ne génèrent aucune vibration. Côté mécanique, bien

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Ess. 1.2 TCe	130	8,5	Un bloc essence appréciable et efficace mais qui s'avère un peu gourmand.
Diesel 1.5 dCi	110	7	Un diesel sans prétention mais qui se montre assez efficace dans la plupart des situations.
Diesel 1.6 dCi	130	6,7	Avec ce bloc diesel performant et fiable, le Kadjar prend tout son sens, surtout en 4x4.

qu'utilisant une nouvelle plate-forme, le Kadjar semble bien né. Certes, des soucis de jeunesse sont à noter, mais rien de vraiment dramatique dans l'ensemble. ➔



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 16 900 €

Diesel : à partir de 15 500 €

Génération : actuelle (1^{re})

Commercialisation : depuis juin 2015

Restylage : aucun

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 82 338



Testé et approuvé par les spécialistes, le procédé FlexBack® est recommandé pour tous ceux qui souffrent de sciatique qui leur provoque des douleurs du bas du dos jusqu'aux chevilles.

Stoppez la douleur instantanément du bas du dos jusqu'aux chevilles

Sans médicament, sans effort, sans de coûteux massages ni gymnastique.

Oui, vous pouvez de nouveau tout faire: marcher, courir, jouer au tennis, sans ressentir la moindre douleur juste en portant FlexBack®, un tout nouveau procédé qui permet de réaliser un point d'acupressure à l'endroit précis qui commande la douleur. Ce procédé est tellement confortable, que vous pouvez même le garder en dormant.

Comment est-ce possible de supprimer instantanément la douleur?

La réponse est simple. Les problèmes de dos et, particulièrement au niveau des lombaires, proviennent dans la plupart des cas du nerf sciatique qui diffuse une douleur du bas du dos jusqu'aux chevilles, en passant par les fessiers. Alors, comme pour des millions de personnes en France, votre vie est gâchée par des douleurs incessantes dès que vous bougez et même peut aller jusqu'à vous empêcher de dormir.

Supprimer la douleur à la racine!

En quelques secondes, grâce à son système velcro, vous enflez votre FlexBack® en dessous du genou et un coussinet de 3 cm d'épaisseur incorporé va faire le travail instantanément (en réalité, il faut compter une minute pour que la douleur commence à disparaître). L'action d'acupressure mise en place au niveau du muscle du mollet va intercepter la douleur en pressant le nerf sciatique juste en dessous du genou. Ainsi, la douleur sera neutralisée au lieu qu'elle n'irradie une zone qui peut aller du bas du dos jusqu'aux chevilles.

Testé et approuvé

Ce procédé a été testé de façon indépendante. Des physiothérapeutes sont formels: «FlexBack® supprime les douleurs lombaires dès la première utilisation». C'est pourquoi déjà des millions d'utilisateurs l'ont choisi.



Seulement 29,90 €

GARANTIE 1 an

FlexBack® a fait ses preuves sur des millions de personnes. Nous pouvons donc vous faire une garantie de 1 an: pendant 1 an vous pouvez essayer FlexBack® sans risquer un euro. Si vous n'êtes pas satisfait, renvoyez à n'importe quel moment durant cette longue période de 1 an votre ou vos FlexBack® et, dès réception, nous vous rembourserons le montant de votre (vos) FlexBack® par chèque à votre nom.

Le soulagement peut être rapide. Grâce à son système velcro, il s'adapte à toutes les morphologies et aussi bien à la jambe gauche que droite.



Le SECRET est ici



A l'intérieur de FlexBack®, un coussinet de 3 cm va réaliser un point d'acupressure qui stoppe la douleur.

Conçu pour ne pas bouger, FlexBack® vous permet de faire tous les mouvements que vous voulez sans gêne (du vélo au tennis en passant par la marche ou même le ski).



COMMUNIQUÉ



CONVIENT A TOUS

Les 10 AVANTAGES de FlexBack®

1. Fini les anti-inflammatoires ✓
2. Testé par des spécialistes indépendants ✓
3. Recommandé par les physiothérapeutes ✓
4. Pas de massages coûteux ✓
5. Confortable à porter ✓
6. Une seule taille convient à tous ✓
7. S'enfile en quelques secondes ✓
8. Peut se porter sous les vêtements ✓
9. Lavable. 90% néoprène 10% nylon ✓
10. Système velcro pour fixation stable ✓

Bon d'essai sans risquer un euro

À renvoyer à **Perfoline, 12/14 Rond Point des Champs Élysées, 75802 PARIS CEDEX 08**

www.perfoline.fr 04 89 08 84 53 Service gratuit + prix appel

- ☐ Oui, je suis intéressé(e) d'essayer le procédé d'acupressure FlexBack® pour en finir avec mes douleurs.
- ☐ Je bénéficie d'une garantie de 1 an satisfait ou remboursé.
- ☐ Sous ces conditions, je vous commande:

☐ 1 FlexBack® pour seulement 29,90 € (au lieu de 59,90 prix vu à la TV) **j'économise 30 €**

☐ 2 FlexBack® pour seulement 49,90 € (au lieu de 119,90 €) **j'économise 70 €**

☒ Frais d'envoi et de préparation du colis → **+7,90 €**

Total de ma commande →

Montant de mon paiement →

► Je règle le montant de ma commande:

☐ Par chèque à l'ordre de Perfoline

☐ Par carte bancaire: ☐ VISA ☐ Mastercard

Numéro: Expire fin:

Je note les 3 derniers chiffres du numéro au verso de ma carte

bancaire: Signature:

► J'indique ci-dessous mes coordonnées pour recevoir mon colis:

Nom: Prénom:

No de rue: Rue:

Code Postal: Ville:

En application de la loi n°78-17 du 06/01/1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition aux informations vous concernant que vous pouvez exercer en adressant à Perfoline. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours ouvrables à compter de la réception de votre commande. Pour éviter de faire l'objet de démarchage téléphonique par des sociétés dont vous n'êtes pas client, vous pouvez vous inscrire sur: <http://bloctel.gouv.fr> RCS Paris B517909495 FR MG 18/1712 AUTJ



NOTRE CHOIX 1.6 dCi 130 4WD EDITION ONE

de 2015
1^{er} prix prospecté: **18 900 €**
12 000 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	130 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³/7 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,7 m
Pneumatiques	215/60 R 17

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,45/1,84/1,62/2,65 m
Poids/tractable freiné	1536/1800 kg

Performances

1000 m d. a.	33,2 s
0 à 100 km	11,3 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10,6/12,4/14,9 s
Vitesse maxi	190 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/147 cm
Volume de coffre	520 dm³

LE BUDGET

Assurance*: 990 €	Carte grise**: 233,10 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,1/6,4/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	970 km/65 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	400 €	Kit de distribution	350 €
Amortisseurs AR	180 €	Embrayage	460 €
Disques AV	160 €	FAP	450 €
Disques AR	120 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	120 €	Feu AV	430 €
Plaquettes AR	98 €	Feu AR	195 €
Filtre à air	32 €	Boudier AV	500 €
Filtre à huile	17 €	Boudier AR	400 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/ PÉNALISANTES

SUSPENSION

Tendance du véhicule à tirer à droite.

Les ressorts de suspension avant sont en cause et sont remplacés en usine par un modèle modifié début 2017. Les ressorts peuvent également être changés en après-vente moyennant une participation financière.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR

Le support-moteur droit défectueux peut engendrer des claquements à l'avant. La cause n'est pas toujours bien identifiée et peut donner lieu à de multiples visites et interventions inappropriées: remplacement des coupelles d'amortisseurs, d'un cardan...

FREIN DE STATIONNEMENT

Difficulté de déblocage du frein de stationnement et du système de démarrage en côte. Mise à jour logiciel nécessaire.

ÉLECTRONIQUE

Nombreux bugs du système R-Link (écran noir, arrêt inopiné du système, impossibilité de connecter un téléphone en Bluetooth...). Des mises à jour résolvent ces divers problèmes. Affichage erroné et extravagant de l'autonomie (plusieurs milliers de kilomètres) pour les modèles antérieurs à novembre 2015.

Une mise à jour corrige ce défaut. Affichage de la caméra de recul inopérant ou défectueux (mise à jour).

CARROSSERIE

Bruits aérodynamiques au niveau des portes avant et du toit panoramique. Des réglages peuvent résoudre le souci.

LES RAPPELS

MAJEURS

STRUCTURE (AVRIL 2016)

Sur les modèles construits entre le 16 octobre et le 25 novembre 2015, l'absence de certains points de soudure sur les longerons arrière peut les fragiliser et affecter les fixations des ceintures de sécurité arrière.

AIRBAG (AOÛT 2017)

Sur les Kadjar fabriqués entre le 11 mars 2015 et le 11 octobre 2016, l'airbag frontal peut ne pas se déployer en cas d'accident – ou se déployer de manière incorrecte –, en raison d'un problème avec le module de commande.

AIRBAG (JUIN 2017)

Sur les Kadjar construits entre le 29 septembre et le 30 novembre 2016, les airbags rideaux risquent de ne pas se déployer correctement en cas de choc. Le problème vient d'un mélange défectueux des produits chimiques d'allumage dans les gonfleurs.

FREINAGE (JANVIER 2016)

Le rotor d'entraînement de la pompe à vide pourrait se briser, conduisant à son arrêt immédiat, à la perte de l'assistance de freinage et à une baisse de la puissance du moteur.

& MINEURS

POLLUTION (MARS 2017)

Sur les Kadjar 1.5 dCi 110 produits jusqu'à début juillet 2015, en raison d'une erreur d'étalonnage de la gestion du moteur, le piège à NOx (oxydes d'azote) se sature en soufre et ne fonctionne plus correctement.

LE BILAN FIABILITÉ

Malgré quelques rappels, le bilan fiabilité du Renault Kadjar est plutôt positif et les pannes immobilisantes sont, au final, assez rares. Les plus gros dysfonctionnements concernent l'électronique, et notamment le système d'infotainment R-Link. Des soucis désormais aux oubliettes grâce aux multiples mises à jour.

Abonnez-vous à

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

L'OFFRE BONUS

1 an - 25 n°
de L'Auto-Journal

+ 5 Guides

+ Le casque  Bluetooth™
(valeur : 23 €)

+ La version numérique
offerte

= **50%**
de réduction !

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

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

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

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

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

L'OFFRE CLASSIQUE

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

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

☐ L'OFFRE BONUS

L'Auto journal (25 n°) + 5 Guides + le casque  Bluetooth™ pour
6€²⁹ par mois au lieu de **12€⁶⁹** soit 50 % de réduction. (909077).
Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de
suspendre mon abonnement à tout moment. Je remplis le mandat de prélèvement
SEPA ci-dessous auquel je joins un RIB.

☐ L'OFFRE CLASSIQUE

L'Auto journal (25 n°) + 5 Guides à **79€** au
lieu de **130€³⁴** soit 39 % de réduction. (909085)

☐ Je commande le casque  seul à **23€**
(654400)

1 - MES COORDONNEES :

Nom :

Prénom :

Adresse :

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

Code postal :

Ville :

E-mail :

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

Tél. :

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

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

2 - JE CHOISIS MON MODE DE REGLEMENT :

☐ OFFRE BONUS : PAR MANDAT SIMPLIFIE

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

Numéro d'identification international du compte bancaire - IBAN :

Code international d'identification de votre banque - BIC :

(8 ou 11 caractères
selon votre banque)

FAIT à :

LE : / /

Référence unique du mandat (zone réservée à nos services)

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

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

☐ CB N°

Offre classique
uniquement)

Date de validité :

Cryptogramme :

Signature obligatoire

KIOSQUE
mag

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

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



— Du 1^{er} au 31 décembre 2017 —

VOTRE VOITURE D'OCCASION RECONDITIONNÉE

GARANTIE 3 ANS*



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

* Offre proposée par BNP Paribas Personal Finance, réservée aux particuliers et subordonnée à la souscription d'un crédit accessoire à une vente, 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.orian.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. Durée du crédit comprise entre 36 et 60 mois avec un montant minimum emprunté de 6 000 € au Taux Annuel Effectif Global (TAEG) fixe de 5,95%. Exemple pour un crédit accessoire à une vente de 10 000 € sur 48 mois au TAEG fixe de 5,95 % (taux débiteur fixe de 5,79%), vous remboursez hors assurance facultative 48 mensualités de 234 €. Coût total du crédit : 1 228 € dont 0 € de frais de dossier et 1 228 € d'intérêts. Montant total du hors assurance facultative : 11 228 €. L'extension de garantie de trois ans est composée d'un an de contrat « Garantie Étendue Aramis » souscrit auprès de CAR-GARANTIE GMBH (conditions générales disponibles sur le site www.aramisauto.com) suivi par deux ans de contrat « Pack Garantie Aramis » souscrit auprès d'ICARE ASSURANCE. Le contrat « Pack Garantie Aramis » est souscrit auprès d'ICARE ASSURANCE, 93 rue Nationale, 92100 Boulogne-Billancourt, société anonyme au capital de 1276416 euros, R.C.S. Nanterre, B 327 061 339, entreprise régie par le Code des assurances et soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution. La gestion des prestations du contrat « Pack Garantie Aramis » est assurée par ICARE, 93 rue Nationale, 92100 Boulogne-Billancourt, société anonyme au capital de 7000020 euros, immatriculée au R.C.S. Nanterre B 378491690. Cette offre est valable pour toute commande entre le 1^{er} décembre et le 31 décembre 2017 d'une voiture d'occasion reconditionnée disponible sur le site www.aramisauto.com, âgée de plus d'1 an et de moins de 8 ans le jour de la commande, avec moins de 150 000 kms au compteur (puissance réelle maximale autorisée : 265 ch DIN). Publicité diffusée par ARAMIS SAS au capital de 1 036 461 € - RCS Créteil n° B 439 289 265 - 23 avenue Aristide Briand 94110 Arcueil, en qualité de Mandataire non exclusif en opération de banque et en services de paiement (MOBSP) 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

ALFA ROMEO

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

Surcoût Super: "base" + 1 900 €

Surcoût Lusso: Super + 1 800 €

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

Surcoût Super: "base" + 2 060 €

Surcoût Lusso: Super + 2 750 €

GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M 353	37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M 1 153	54 190
Quadrifoglio	40	M 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 Sport: Super + 4 600 €

Surcoût Lusso: Super + 300 €

NOUVEAU STELVIO			
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M 2 940	43 700
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M 2 940	51 700
2.2 Diesel 150 ch Auto.	8	0	39 300
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10	0	41 700
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11	M 50	49 600

Surcoût Super: "base" + 4 000 €

Surcoût Lusso: Super + 4 500 €

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

ASTON MARTIN

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

AUDI



Audi

Premium Murat

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

Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI Ultra 82 ch	4	0	18 000
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 450
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 520
S1	14	M 3 113	35 770
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	20 200
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 550

Surcoût Ambiente: "base" + 2 100 €

Surcoût Ambition: Ambiente + 600 €

Surcoût S line: Ambition + 2 800 €

Surcoût Ambition Luxe: S line + 700 €

A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 800 €			
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 ch	5	0	27 050
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	0	33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	M 53	35 510

Surcoût Sport: "base" + 2 800 €

Surcoût Design: Sport + 0 €

Surcoût S line: Design + 3 400 €

Surcoût Design Luxe: S line + 2 400 €

A3 BERLINE (4 PORTES)			
1.0 TFSI 115 ch	6	0	26 670
1.5 TFSI CoD 150 ch	8	0	28 710
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	0	32 900
S3 Quattro S tronic	19	M 1 260	54 930
RS3 Quattro S tronic	29	M 9 353	62 900
1.6 TDI 116 ch	6	0	28 200
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 240

Surcoût Sport: "base" + 2 600 €

Surcoût Design: Sport + 0 €

Surcoût S line: Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe: S line + 2 600 €

A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
e-tron Design	6	B 1 000	42 230
Beeline - 550 € à -1 400 €			

A3 CABRIOLET			
1.4 TFSI 115 ch	6	0	31 920
1.5 TFSI 150 ch	7	0	33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M 90	38 150
S3 S tronic	20	M 1 740	59 150
1.6 TDI 116 ch	5	0	33 450
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 490
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M 73	41 830

Surcoût Sport: "base" + 2 600 €

Surcoût Design: Sport + 0 €

Surcoût S line: Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe: S line + 2 600 €

TT			
1.8 TFSI 180 ch	10	M 173	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	M 300	41 830
S Quattro S tronic	20	M 2 010	59 560
RS Quattro S tronic	28	M 9 050	74 800
2.0 TDI 184 ch	9	0	41 220

Surcoût S line: "base" + 4 500 €

TT ROADSTER			
Surcoût: coupé + 3 000 €			
Q3			
1.4 TFSI 125 ch	7	M 150	30 960
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	M 50	32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M 1 373	38 940

RS Quattro S tronic

23 M 10 000 63 420

RS Performance Quattro S tronic

26 M 10 000 66 960

2.0 TDI 120 ch

6 0 30 930

2.0 TDI Ultra 150 ch

8 0 32 710

2.0 TDI 150 ch Quattro

8 M 50 34 910

2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic

10 M 113 40 160

Surcoût Ambiente: "base" + 2 950 €

Surcoût S line: Ambiente + 2 600 €

Surcoût Ambition Luxe: S line + 2 400 €

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

Surcoût Design: "base" + 4 150 €

Surcoût S line: Design + 3 600 €

Surcoût Design Luxe: S line + 2 100 €

A4 AVANT (BREAK)			
RS 4 Avant Tiptronic	34	M 10 000	92 000
Surcoût: berline + 1 700 €			

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

Surcoût Design Luxe: Design + 5 350 €

NOUVELLE A5 COUPE			
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	0	29 130
2.0 TFSI 190 ch	11	M 50	40 370
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M 113	46 500
SS Tiptronic	24	M 4 673	75 700
RS 5 Tiptronic	34	M 10 000	95 000
2.0 TDI 150 ch	7	0	39 200

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

Surcoût Design: "base" + 4 150 €

Surcoût S line: Design + 3 900 €

Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €

Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €

NOUVELLE A5 SPORTBACK			
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	0	39 130
2.0 TFSI 190 ch	10	M 60	40 370
2.0 TFSI 252 S tronic	15	M 253	46 500
SS Tiptronic	24	M 4 673	75 700
2.0 TDI 150 ch	7	0	39 200
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 235
3.0 TDI 218 S tronic	12	0	48 550
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	16	M 90	54 510

Surcoût Design: "base" + 4 150 €

Surcoût S line: Design + 3 900 €

Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €

Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €

NOUVELLE A5 CABRIOLET			
Surcoût: coupé + 4 600 €			
NOUVEAU Q5			
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic	15	M 1 873	49 750
SQ5 Tiptronic	24	M 9 660	75 000
2.0 TDI 150 ch	8	0	40 750
2.0 TDI 163 ch Quattro S tronic	9	M 60	46 550
2.0 TDI 190 ch Quattro	10	M 140	45 750
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	18	M 1 260	56 550

Surcoût Design: "base" + 4 150 €

Surcoût S line: Design + 5 200 €

Surcoût Design Luxe: S line + 1 500 €

Surcoût Avus: Design Luxe + 3 300 €

A6			
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M 173	49 860
S6 Quattro S tronic	34	M 10 000	94 560
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7	0	41 460
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10	0	46 160
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12	0	50 520
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tr.	16	M 113	56 790
3.0 BITDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	M 2 610	67 050

Surcoût S line: Ambiente + 7 200 €

Surcoût Ambition Luxe: S line + 0 €

Surcoût Avus: Ambition Luxe + 5 300 €

A6 AVANT (BREAK)			
RS6 Quattro Tiptronic	47	M 10 000	126 450
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	M 10 000	135 160
Surcoût: berline + 1 400 € à + 2 600 €			
A6 ALLROAD QUATTRO			
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	M 860	57 700
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	M 860	60 020
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	M 1 260	63 390
3.0 BITDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	M 5 113	73 650

Surcoût Ambition Luxe: Ambiente + 7 200 €

Surcoût Avus: Ambition Luxe + 4 300 €

A7 SPORTBACK			
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M 300	61 240
S7 Quattro S tronic	34	M 10 000	106 780
RS7 Quattro Tiptronic	47	M 10 000	135 870
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	M 10 000	144 550
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	10	0	60 970
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambiente S tronic	12	0	63 460
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	16	M 253	70 150
3.0 BITDI 320 ch Ambiente Quattro Tiptronic	21	M 3 113	74 290

Surcoût S line: Ambiente + 5 200 €

Surcoût Avus: S line + 7 300 €

NOUVELLE A8			
55 TFSI Quattro Tiptronic	23	M 4 890	97 900
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 860	92 600
Surcoût Avus: "base" + 14 10 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 5 600 €			
Q7			
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	M 773	62 000
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	M 1 260	66 380
SQ7 TDI Tiptronic	32	M 9 660	107 860
e-tron	13	0	83 260

Surcoût S line: "base" + 4

xDrive25d Lounge Auto.	13	M	140	45 950
Surcoût Lounge : Première + 1 600 €				
Surcoût Sport : Lounge + 4 350 €				
Surcoût xLine : Sport + 450 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 € à + 3 300 €				

NOUVEAU X2				
sDrive20i Première	NC	NC	39 700	
xDrive20d Première	NC	NC	43 600	
xDrive25d Première	NC	NC	46 000	
Surcoût Lounge : Première + 1 450 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 6 700 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				

SÉRIE 3 BERLINE				
318i Lounge	7		0	34 300
320i Lounge	10	M	53	37 750
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	353	48 300
340i Lounge Plus	21	M	5 113	49 300
M3	32	M	10 000	85 950
M3 Pack Compétition	34	M	10 000	92 650
330e Lounge	8	B	1 000	46 500
318d Lounge	6		0	34 300
318d Lounge	7		0	36 900
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8		0	40 350
320d Lounge	10		0	40 350
330d Lounge Auto.	12	M	60	49 400
335d xDrive Lounge Auto.	20	M	690	56 100
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €				
Surcoût Luxury : Sport + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Sport + 3 250 €				

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €				

SÉRIE 3 GRAN TURISMO				
320i Lounge Auto.	10	M	113	42 250
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	860	50 150
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	4 253	56 350
318d Lounge	8		0	39 350
320d Lounge	10		0	42 800
330d Lounge Auto.	15	M	613	51 850
335d Lounge xDrive Auto.	20	M	1 153	57 950
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €				
Surcoût Luxury : Sport + 5 350 €				
Surcoût M Sport : Sport + 3 450 €				

NOUVELLE SÉRIE 4 COUPE				
420i Lounge	10	M	173	41 200
430i Lounge	15	M	690	45 800
440i Lounge	20	M	5 113	52 800
M4	32	M	10 000	87 300
M4 Pack Compétition	34	M	10 000	94 100
420d Lounge	10		0	43 200
430d Lounge Auto.	15	M	60	52 500
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	690	58 700
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €				
Surcoût Luxury : Sport + 5 850 €				
Surcoût M Sport : Sport + 4 850 €				

NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE				
Surcoût : coupé + 0 €				

NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET				
Surcoût : 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	M	9 353	72 900
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	113	51 900
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	1 260	58 400
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €				
Surcoût xLine : xLine + 3 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 2 500 €				

X4				
xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	M	3 113	58 550
M40i Auto.	25	M	10 000	71 100
xDrive20d Lounge Plus	10	M	210	53 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	M	1 260	62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	66 450
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €				

NOUVELLE SÉRIE 5				
520i Lounge Auto.	10		0	48 400
530i Lounge Auto.	14		0	55 600
540i Lounge Auto.	22	M	1 260	62 400
M550i xDrive Auto.	35	M	10 000	92 300
M5 Auto.	52	M	10 000	126 500
530e Lounge	13	B	1 000	56 800
520d Lounge	10		0	47 100
520d EfficientDynamics Auto.	10		0	49 900
530d Lounge Auto.	15		0	59 850
540d Lounge xDrive Auto.	20	M	353	67 500
M550d xDrive Auto.	38	M	1 873	90 050
Surcoût Sport : Lounge + 4 400 € à + 4 800 €				
Surcoût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 450 € à + 1 950 €				

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 800 €				

NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
630i Lounge Auto.	16	M	613	63 900
640i Lounge xDrive Auto.	23	M	6 300	73 550
630d Lounge Auto.	16	M	60	68 150
640d Lounge xDrive Auto.	20	M	1 740	76 050
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 150 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 3 850 €				

SÉRIE 6 GRAN COUPE				
640i Lounge Plus Auto.	21	M	5 573	88 950

650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	102 600
M6 DKG	47	M	10 000	144 000
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 000	152 900
640d Lounge Plus Auto.	30	M	690	91 600
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €				

SÉRIE 6 CABRIOLET				
Surcoût : Gran Coupé + 5 150 € à + 7 950 €				

X5				
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	M	10 000	87 850
M Auto.	49	M	10 000	129 800
xDrive40e Lounge Plus	13		0	75 150
sDrive25d Lounge Auto.	13	M	410	56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 153	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	10	M	2 300	75 150
M50d Auto.	36	M	5 340	98 800
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €				
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €				
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €				
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €				

X6				
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	75 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	24	M	10 000	91 600
M Auto.	49	M	10 000	137 700
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 300	73 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	3 290	78 900
M50d Auto.	36	M	5 573	103 700
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €				

SÉRIE 7				
740i Auto.	21	M	1 873	93 800
750i xDrive Auto.	34	M	10 000	110 900
M760 Li xDrive Auto.	34	M	10 000	187 200
740e	13	B	1 000	96 050
725d Auto.	13		0	84 800
730d Auto.	15		0	89 150
740d xDrive Auto.	10	M	60	99 500
750d xDrive Auto.	18	M	1 260	110 900
Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €				
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €				

i8				
Hybride rechargeable	11	B	1 000	138 950

CITROËN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
C-ZERO				
C-Zero Comfort	1	B	6 000	26 900
E-MEHARI				
Électrique	1	B	6 000	25 000
C1 (3 PORTES)				
1.0 VTI 68 ch Live	4		0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Shine	4		0	14 150
Surcoût Feed : Live + 1 800 €				
Surcoût Shine : Feed + 1 400 €				
C1 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 500 €				
C3				
1.2 PureTech 68 ch Live	4		0	12 950
1.2 PureTech 82 ch Live	4		0	13 750
1.2 PureTech 110 ch Feel	5		0	16 900
1.6 BlueHDi 75 Live	4		0	15 550
1.6 BlueHDi 100 Feel	5		0	18 300
Surcoût Feed : Live + 1 550 €				
Surcoût Shine : Feed + 1 800 €				

NOUVEAU C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 82 Live	4		0	15 950
1.2 PureTech 110 Feel	6		0	19 250
1.2 PureTech 130 Shine	7		0	22 350
1.6 BlueHDi 100 Live	5		0	18 950
1.6 BlueHDi 120 Feel	6		0	21 950
Surcoût Feed : Live + 1 850 €				
Surcoût Shine : Feed + 1 900 €				

C4 CACTUS (5 PORTES)				
1.2 PureTech 82 ch Live	4		0	15 200
1.2 PureTech 110 Feel	5		0	19 000
1.6 Blue HDi 100 ch Feel	5		0	20 450
Surcoût Feed : Live + 1 850 €				
Surcoût Shine : Feed + 1 750 €				

NOUVELLE C-ELYSEE				
1.2 PureTech 82 ch Live	4		0	13 750
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5		0	16 750
Surcoût Feed : Live + 1 850 €				
Surcoût Shine : Feed + 1 750 €				

C4 BERLINE (5 PORTES)				
1.2 PureTech 110 ch Millennium	6		0	22 750
1.2 PureTech 130 ch Millennium	6		0	24 150
1.6 BlueHDi 100 ch Millennium	5		0	25 000
1.6 BlueHDi 120 ch Millennium	6		0	26 200

NOUVEAU C4 PICASSO				
1.2 PureTech 110 ch Live	6		0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7		0	25 950
1.6 THP 165 ch Feel Auto.	8	M	73	30 700
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5		0	26 800
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6		0	27 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feel	7		0	31 500
Surcoût Feed : Live + 2 050 €				
Surcoût Shine : Feed + 2 800 € à + 2 950 €				

NOUVEAU GRAND C4 PICASSO				
Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €				

BERLINGO MULTISPACE				
1.2 PureTech 110 ch Feel	6		0	21 550
1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4		0	21 550

1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	22 250
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6		0	24 400
E-Berlingo Taille M Feel	1		6 000	30 100
Surcoût XTR : Feel + 700 €				
Surcoût Shine : Feel + 1 800 € à + 3 000 €				

DACIA

DACIA PARIS

Tel : 01 80 18 00 44

www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SANDERO				
1.0 ScE 75	4		0	7 990
0.9 Tce 90 ch Ambiance	5		0	10 400
1.5 dci 75 ch Ambiance	4		0	11 350
1.5 dci 90 ch Lauréate	4		0	13 050
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €				

SANDERO STEPWAY				
0.9 Tce 90	5		0	12 720
1.5 dci 90	5		0	14 270

LOGAN				
1.0 ScE 75	4		0	7 790
0.9 Tce 90 ch Ambiance	5		0	10 200
1.5 dci 75 ch Ambiance	4		0	11 150
1.5 dci 90 ch Lauréate	4		0	12 850
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €				

LOGAN MCV				
1.0 ScE 75			0	8 990
0.9 Tce 90 Silverline	5		0	11 950
1.5 dci 75 Silverline	4		0	12 900
1.5 dci 90 Silverline	4		0	13 500

NOUVELLE LOGAN MCV STEPWAY				
0.9 Tce 90 ch	5		0	13 700
1.5 dci 90 ch	4		0	15 050

NOUVEAU LODGY				
1.6 ScE 100 ch	6	M	410	10 150
1.2 Tce 115 ch Silver Line	6		0	13 350

NOUVELLE TIPO STATION WAGON			
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €			
124 SPIDER			
1.4 MultiAir 140 ch	8	M	1 153 26 290
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €			
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €			
ABARTH 124 SPIDER			
1.4 Turbo 170 ch Scorpione	9	M	1 153 37 000
Surcoût "base" : Scorpione + 3 000 €			
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
Surcoût Trekking : Lounge + 1 000 €			
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 95 ch Ultimate	5		0 11 690
NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)			
1.1 70 ch Essential	5		0 13 950
1.1 85 ch Essential	5		0 14 550
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0 16 550
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line	6		0 18 650
1.5 TDCi 85 ch Essential	4		0 16 950
1.5 TDCi 120 ch ST-Line	6		0 20 350
Surcoût Trend : Essential + 800 €			
Surcoût ST-Line : Trend + 1 300 €			
Surcoût Titanium : ST-Line + 0 €			
Surcoût Vignale : Titanium + 1 450 €			
FIESTA (5 PORTES)			
Surcoût : 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 EcoBlue 125 ch Executive	7		0 26 200
Surcoût Executive : Trend + 2 400 € à + 3 300 €			
Surcoût ST-Line : Executive + 1 300 €			
Surcoût B&O Play Edition : ST-Line + 600 €			
FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	M	410 18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0 20 600
1.0 EcoBoost 125 ch Executive	5		0 23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	M	50 25 700
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	M	2 610 29 200
RS	24	M	5 810 39 700
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0 22 600
1.5 TDCi Ecotonic 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
Surcoût Executive : Trend + 1 250 €			
Surcoût Titanium : Executive + 1 450 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 0 €			
FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût : 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 Ecotonic 105 ch Trend	5		0 25 900
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0 26 700
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8		0 30 200
2.0 TDCi 170 ch Titanium X PowerShift	8	M	60 34 400
Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €			
Surcoût Titanium X : Titanium + 1 700 €			
GRAND C-MAX			
Surcoût : C-MAX + 1 300 €			
KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	690 23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	690 25 250
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M	4 810 33 100
1.5 TDCi 120 ch Trend	8		0 26 500
2.0 TDCi 150 ch Trend	8		0 28 750
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	10	M	210 35 000
Surcoût Titanium : Trend + 3 050 €			
Surcoût ST-Line : Executive + 1 900 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €			
MONDEO			
Hybrid 187 ch Executive (4 portes)	9		0 35 450
2.0 TDCi Ecotonic 120 ch Executive	6		0 32 550
2.0 TDCi 150 ch Executive	7		0 33 650
2.0 TDCi 180 ch Executive PowerShift	9		0 36 950
Surcoût ST-Line : Executive + 2 450 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 650 €			
MONDEO SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			
S-MAX			
2.0 TDCi 150 ch Executive	8		0 38 200
2.0 TDCi 180 ch Executive	10	M	60 39 700
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch ST-Line PowerShift	12	M	773 44 500
Surcoût ST-Line : Executive + 1 600 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €			

GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	1 260 40 350
2.0 TDCi 120 ch Trend	6		73 38 150
2.0 TDCi 150 ch Trend	8		73 39 650
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10		73 45 050
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773 47 050
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €			
EDGE			
2.0 TDCi 180 Titanium	10	M	1 260 45 900
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12	M	1 260 49 400
Surcoût ST-Line : Titanium + 3 400 €			
Surcoût Vignale : Sport + 3 300 €			
MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost 317 ch	21	M	8 173 38 900
5.0 GT 418 ch	33	M	10 000 43 900
MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût : Fastback + 4 400 €			
TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5		0 13 420
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4		0 14 420
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	5		0 14 920
Surcoût Trend : Ambiente + 750 €			
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €			
Surcoût Titanium : Trend + 1 200 €			
TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6		0 20 725
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	5		0 21 225
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		0 21 825
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0 24 325
Surcoût Trend : Ambiente + 1 400 €			
Surcoût Titanium : Trend + 2 100 €			
GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcoût : "court" + 600 €			


HONDA


GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-monthlery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
JAZZ			
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5		0 16 380
Surcoût Executive : Elegance + 800 €			
Surcoût Exclusive Navi : Executive + 2 200 €			
NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)			
1.0 i-VTEC Elegance	6		0 22 900
1.5 i-VTEC Sport	10	M	113 27 300
Type-R GT	NC		NC 38 910
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 2 600 €			
Surcoût Sport Plus : Sport + 2 000 €			
Surcoût Prestige : Sport Plus + 1 000 €			
NOUVELLE CIVIC (4 PORTES)			
1.5 i-VTEC Elegance	10	M	73 25 600
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 2 300 €			
HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	73 21 760
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0 24 100
Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €			
Surcoût Exclusive Navi : Executive + 2 500 €			
CR-V			
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	M	4 253 29 930
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6		0 28 280
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	M	73 36 380
Surcoût Elegance : Comfort + 2 700 €			
Surcoût Executive Navi : Elegance Navi + 2 250 € à + 6 800 €			
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 2 100 €			
Surcoût Innova : Exclusive Navi + 1 800 €			
NSX			
3.5	41	M	10 000 192 500

HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 66 ch Initia	4		0 10 950
1.2 87 ch Intuitive	5		0 12 900
Surcoût Intuitive : Initia + 1 350 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 000 €			
i20 (5 PORTES)			
1.2 84 ch Intuitive	4		0 15 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5		0 16 050
1.0 T-GDi 120 ch Creative	6		0 19 400
1.1 CRDi 75 ch Intuitive	4		0 17 100
1.4 CRDi 90 ch Intuitive	4		0 17 800
Surcoût Creative : Intuitive + 2 750 €			
i20 COUPE			
Surcoût : berline + 0 €			
i20 ACTIVE			
1.0 T-GDi 100	6		0 18 850
1.4 CRDi 90	NC		NC 20 600
ix20			
1.4 90 ch Intuitive	5	M	73 18 700
1.6 125 ch Intuitive	7	M	410 19 950

1.6 CRDI 115 ch Intuitive	6		0	21 500
Surcoût Executive : Intuitive + 3 300 €				
NOUVEAU KONA				
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	NC		0	21 400
1.6 T-GDI 177 ch Executive 4WD DCT	NC	M	1 740	29 900
Surcoût Executive : Intuitive + 4 500 €				
NOUVELLE i30				
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	6		0	22 550
1.4 T-GDI 140 ch Creative	7		0	27 950
N	NC		NC	34 800
1.6 CRDI 110 Intuitive	5		0	24 650
1.6 CRDI 136 ch Creative	7		0	29 850
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €				
NOUVELLE i30 SW				
1.4 T-GDI 140 Creative	7		0	28 950
1.6 CRDI 136 Creative	7		0	30 850
NOUVELLE IONIQ				
Hybrid Intuitive	5		0	26 100
Electric Creative	NC	B	6 300	35 850
Surcoût Creative : Intuitive + 3 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 1 500 €				
i40				
1.7 CRDI 141 ch Creative	7		0	34 800
i40 SPORT WAGON (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 400 €				
TUCSON				
1.6 GDI 132 ch Initia	7	M	1 050	22 950
1.6 T-GDI 177 ch Executive DCT	10	M	3 660	37 400
1.7 CRDI 115 ch Initia	6		0	25 450
2.0 CRDI 136 ch Creative	8	M	50	32 400
1.7 CRDI 141 ch Intuitive DCT	7	M	60	30 500
2.0 CRDI 185 ch Executive 4WD Auto.	11	M	4 673	42 350
Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 250 € à + 3 800 €				
SANTA FE				
2.2 CRDI 200 ch Creative	11	M	1 260	45 350
Surcoût Executive : Creative + 7 450 €				
INFINITI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Q30				
1.6t	7	M	140	26 300
2.0t Sport AWD DCT	12	M	2 153	41 030
1.5d	5		0	27 650
2.2d DCT	9		0	31 800
Surcoût Premium : "base" + 2 950 €				
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 750 €				
Surcoût Sport : Premium + 3 600 €				
QX30				
2.0t Premium AWD DCT	NC	M	2 010	40 350
2.2d Premium AWD DCT	9	M	53	39 800
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 570 €				
Q50				
2.0t Premium Auto.	NC	M	953	42 750
3.0t Sport Auto.	NC	M	10 000	56 050
Hybrid Sport	19	M	773	56 050
2.2d 170 ch	9		0	37 200
Surcoût Premium : "base" + 3 350 €				
Surcoût Premium Tech : Premium + 7 950 €				
Surcoût Sport : Premium + 4 450 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 000 €				
NOUVEAU Q60				
2.0t Premium Auto.	12	M	2 153	44 390
3.0t Sport Auto. AWD	29	M	10 000	56 950
Surcoût Premium Tech : Premium + 6 500 €				
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 500 €				
Q70				
3.7 Sport Tech	22	M	10 000	62 400
Hybrid Premium	19	M	860	58 300
2.2d	NC		0	46 400
Surcoût Premium : "base" + 3 450 €				
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 200 €				
Surcoût Sport : Premium + 4 150 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 3 000 €				
QX70				
3.7 GT	23	M	10 000	55 150
5.0 S Premium	30	M	10 000	74 810
Surcoût GT Premium : GT + 5 720 €				
Surcoût S : GT + 3 010 €				
Surcoût S Premium : S + 5 720 €				
Surcoût Design : S Premium + 900 €				
JAGUAR				
Marne La Vallée				
Véhicules Neufs et Occasions				
Tél : 01 64 68 40 00				
www.jaguar-marne-la-vallee.fr				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
XE				
2.0 200 ch Pure Auto.	12	M	773	37 360
2.0 250 ch Pure Auto.	15	M	773	43 060
2.0 300 ch Pure AWD Auto.	19	M	2 300	50 300

GRAND CHEROKEE			
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	M	8 000 68 400
SRT Auto.	39	M	10 000 84 700
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M	3 600 56 900
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
Surcoût Summit Signature : Summit + 4 000 €			

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

NOUVELLE RIO			
1.2 84 ch Motion	4		0 13 490
1.0-Ti 100 ch Active	5		0 16 190
1.4 100 ch Active Auto.	M	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	M	73 16 100
1.6 125 ch Active	7	M	410 19 800
1.6 CRDi 115 ch Active	6		0 21 800
Surcoût Active : Motion + 2 500 €			
Surcoût Premium : Active + 1 300 €			

NOUVEAU STONIC			
1.4 100 ch Motion	5		0 16 990
1.0-Ti 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	M	1 153 20 600
Sport DCT	12	M	2 153 27 600
1.6 CRDi 136 ch Active	7	M	50 23 100
Surcoût Premium : Active + 3 000 €			

SOUL EV			
EV	1	B	6 000 36 400
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €			

PRO CEE'D			
1.0-Ti GDI 120 ch Active	6		0 21 990
GT	12	M	4 673 29 290
1.6 CRDi 136 ch Active	7		0 23 290
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			

CEE'D			
1.4 100 ch Motion	6	M	353 17 990
1.0-Ti GDI 120 ch Active	6		0 22 290
1.6 GDI 135 Active DCT	7	M	253 23 290
1.4 CRDi 90 ch Motion	5		0 19 990
1.6 CRDi 110 ch Active	5		0 23 590
1.6 CRDi 136 ch Active	7		0 23 590
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
Surcoût Premium : GT Line + 1 800 €			

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

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

NIRO			
Motion	5		0 27 150
Rechargeable Active	4	B	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	M	1 050 23 090
1.6-Ti GDI 177 ch GT Line Pk Pr. 4x4 DCT	10	M	5 810 37 590
1.7 CRDi 115 ch Motion	6		0 25 090
2.0 CRDi 136 ch GT Line	7	M	50 32 990
1.7 CRDi 141 Active DCT	7	M	60 30 990
2.0 CRDi 185 ch GT Line Pk Prem. 4x4 Auto.	11	M	3 853 40 790
Surcoût Active : Motion + 3 900 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €			
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €			
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €			

OPTIMA			
Hybride Rechargeable Premium		B	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	M	10 000 42 990
Hybride Rechargeable Premium	6	B	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	M	1 260 37 000
Surcoût Premium : Active + 4 000 €			
Surcoût Ultimate : Premium + 4 000 €			

NOUVELLE STINGER			
GT	27	M	10 000 59 900
2.2 CRDi 200 ch GT Line Auto.	11	M	1 050 44 400
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 900 €			

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

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPE			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M	3 660 45 150
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC	M	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	M	1 740 53 200
Surcoût SE : Pure + 3 900 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 600 €			
Surcoût HSE : SE Dynamic + 3 850 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €			

EVOQUE CABRIOLET			
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	M	8 460 58 850
2.0 Si4 290 ch SE Dynamic Auto.			49 550
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11		0 57 850
Surcoût SE Dynamic : SE Dynamic + 5 100 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE Dynamic + 5 850 €			

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

DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M	7 613 41 800
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	M	8 753 53 500
2.0 eD4 150 ch Pure	8		0 34 700
2.0 TD4 180 ch Pure	10	M	173 39 400
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	M	4 460 51 900
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à 4 800 €			
Surcoût HSE : SE + 5 600 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 200 €			

NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	NC	M	5 340 57 500
P380 Auto.	NC	M	10 000 68 300
D180 Auto.	NC	M	613 57 500
D240 Auto.	NC	M	1 873 61 700
D300 Auto.	NC	M	4 050 67 600
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Surcoût S : R-Dynamic + 3 800 €			
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €			
Surcoût SE : R-Dynamic S + 1 700 €			
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE : R-Dynamic SE + 4 800 €			
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €			

RANGE ROVER SPORT			
3.0 S/C HSE Auto.	NC	M	10 000 76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43	M	10 000 96 700
SVR Auto.	NC	M	1 000 131 400
2.0 SD4 S Auto.	NC	M	3 473 63 300
3.0 TDV6 S Auto.	14	M	7 613 67 500
3.0 SDV6 SE Auto.	19	M	8 460 77 400
4.4 SDV8 HSE Auto.	24	M	10 000 89 600
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	M	3 473 91 600
Surcoût SE : S + 4 900 €			
Surcoût HSE : SE + 5 500 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 1 600 € à 2 500 €			
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 11 600 € à 12 200 €			

RANGE ROVER			
5.0 S/C Vogue Auto.	44	M	10 000 123 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	16	M	7 613 98 600
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22	M	10 000 117 400
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18	M	3 473 136 500
Surcoût Vogue : HSE + 10 200 €			
Surcoût Autobiography : Vogue + 14 100 €			
Surcoût SV Autobiography : Autobiography + 55 300 € à 61 200 €			

LEXUS			
TYPE	CT	CV	B/M* PRIX
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			
200t F-Sport		15	M 4 253 56 690
F Auto.		8	M 10 000 79 790

300h Luxe		10		0 51 690
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 4 400 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 200 €				
Surcoût Luxe : Pack + 8 100 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 200 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 4 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 500 €				

NOUVEAU NX				
300h	8	0	41 690	
Surcoût Pack : "base" + 2 700 €				
Surcoût Luxe : Pack + 8 100 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 200 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 4 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 500 €				
	GS			

GS			
F Auto.		9	M 10 000 99 900
300h Pack		9	0 51 600
450h Pack		18	M 300 61 600
Surcoût F GT : F + 9 000 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 € à 8 800 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 7 000 € à 8 100 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 0 € à 2 200 €			

RX			
450h Pack	16	0	65 200
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €			
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €			

NOUVEAU LC			
500 Executive		39	M 10 000 109 000
500h Executive		19	M 860 109 000
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €			

MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHIBLI			
3.0	23	M	10 000 72 300
S	31	M	10 000 85 300
Diesel	17	M	2 453 68 600
Surcoût GranSport + : "base" + 9 550 €			
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €			

NOUVEAU LEVANTE			
Q4	25	M	10 000 78 100
S Q4	33	M	10 000 91 500
Diesel	18	M	9 660 73 200
Surcoût GranSport + : "base" + 10 200 €			
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €			

GRANTURISMO			
Sport Auto.		18	M 10 000 126 500
MC Auto.		18	M 10 000 151 850

GRANCABRIO			
Sport Auto.		16	M 10 000 145 800
MC Auto.		18	M 10 000 157 350

QUATTROPORTE			
S	30	M	10 000 110 700
GTS GranSport	44	M	10 000 161 500
Diesel	17	M	3 290 99 500
Surcoût GranSport + : "base" + 11 200 €			
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €			

MAZDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MAZDA2 (5 PORTES)			
1.5 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4		0 14 450
1.5 Skyactiv-G 90 ch Elegance	5		0 16 350
1.5 Skyactiv-G 115 ch Sélection	5		0 19 750
1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection	5		0 20 800
Surcoût Dynamique : Elegance + 1 150 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 300 €			

43 AMG Auto.	25	M	6 553	66 000
250 d Auto.	11		0	45 200
Surcoût Executive: "base" + 4 700 €				
Surcoût Sportline: Executive + 3 000 €				
Surcoût Fascination: Sportline + 3 500 €				

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

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

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

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

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

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

NOUVELLE CLASSE E BREAK				
Surcoût: berline + 2 800 €				

NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d 4Matic Auto.	11	M	300	63 200
250 d 4Matic Auto.	NC	M	6 300	72 100

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

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

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût: coupé + 6 400 €				

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

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

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE				
Surcoût: Classe CLS + 800 €				

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

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

NOUVELLE CLASSE S COUPÉ				
450 Executive 4Matic Auto.	NC	M	10 000	118 500
560 Executive 4Matic Auto.	NC	M	10 000	144 500
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	10 000	194 700
65 AMG Auto.	NC	M	10 000	255 500

NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET				
65 AMG Auto.	NC	M	10 000	271 000

SL				
400 Auto.	25	M	5 810	105 700
500 Executive Auto.	30	M	10 000	136 600
63 AMG Auto.	45	M	10 000	181 400
65 AMG Auto.	46	M	10 000	256 900

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

NOUVELLE AMG GT ROADSTER				
GT	NC	M	10 000	139 400
GT C	NC	M	10 000	171 200
CLASSE G				
500 Auto.	31	M	10 000	107 100
63 AMG Auto.	47	M	10 000	145 100
65 AMG Auto.	57	M	10 000	272 500
350 d Auto.	15	M	10 000	92 500

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

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

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

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

GLS				
400 4Matic Auto.	16	M	10 000	94 250
500 Executive 4Matic Auto.	23	M	10 000	119 750
63 AMG 4Matic Auto.	36	M	10 000	146 750
350 d 4Matic Auto.	11	M	8 460	88 750

Surcoût Executive: "base" + 7 000 €				
-------------------------------------	--	--	--	--

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

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

CITAN TOURER EXTRA-LONG				
111 CDI Pure	NC		0	26 916
Surcoût Plus: Pure + 1 962 €				
Surcoût Prime: Plus + 2 796 €				

MINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4		0	16 700
One 102 ch	5		0	18 150
Cooper 136 ch	7		0	21 100
Cooper S 192 ch	11	M	140	26 000
John Cooper Works	13	M	1 050	33 100
One D 95 ch	4		0	19 100
Cooper D 116 ch	5		0	22 550
Cooper SD 170 ch	9		0	27 450

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

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

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

NOUVEAU COUNTRYMAN				
One	8		0	25 300
Cooper	8		0	27 300
Cooper S	11	M	540	32 000
John Cooper Works All4	14	M	4 460	40 300
e-All4	NC		NC	38 900
One D	8		0	28 300
Cooper D	8		0	30 350
Cooper SD	11		0	36 000

MITSUBISHI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
I-MIEV				
Électrique	1	B	6 000	23 350
NOUVELLE SPACE STAR				
1.2 Miev 80 ch Invite	4		0	13 800
Surcoût Intense Navi Connect: Invite + 2 200 €				
ASX				
1.6 115 ch Invite	6	M	90	22 500
1.6 Di-D 115 ch Invite	6		0	25 600
2.2 Di-D 150 ch Intense Navi Conn. 4x4 Auto.	8	M	1 613	32 600
Surcoût Intense Navi Connect: Invite + 2 500 €				

OUTLANDER				
2.0 150 ch Inform	9	M	2 010	29 900
2.2 Di-D 150 ch 2WD Invite	8		0	32 300
Surcoût Intense Navi: Invite + 2 700 €				
Surcoût Instyle: Intense Navi 4WD + 7 800 €				
PHiEV Intense	5	B	1 000	39 900
Surcoût Intense Style: Intense + 4 000 €				
Surcoût Instyle: Intense Style + 7 000 €				

NISSAN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE MICRA				
1.0 71 Visia	4		0	13 590
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5		0	15 490
1.5 dCi 90 Visia Pack	5		0	17 690
Surcoût Visia Pack: Visia + 1 000 €				
Surcoût Acenta: Visia Pack + 1 200 €				
Surcoût N-Connecta: Acenta + 1 600 €				
Surcoût Tekra: N-Connecta + 1 100 €				

JUKE				
1.6 94 ch Visia	7	M	353	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	M	53	19 700
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	M	410	20 600
1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta	11	M	410	23 200
Nismo RS	13	M	4 253	28 200
1.5 d110 ch Visia Pack	6		0	19 900
Surround Visia Pack: Visia + 1 400 €				
Surround Acenta : Visia Pack + 1 450 €				
Surround N-Connecta : Acenta + 1 700 €				
Surround Tekno : N-Connecta + 2 100 €				

1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 400
1.6 THP 205 ch GT	11	M	73 32 150
GTi by Peugeot Sport	16	M	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 : Active + 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	M	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	6	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 : Active + 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	M	140 36 050
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	28 200
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	32 200
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 : Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €			

508			
1.6 THP 165 ch Allure	9	M	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 : Access + 2 900 €			
Surcoût GT Line : +2 050 €			
Surcoût Feline : 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

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	B	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	M	4 253 55 040
S	24	M	8 173 67 790
GTS	NC	NC	78 830
718 BOXSTER			
2.0	19	M	4 253 57 080
S	24	M	8 173 69 830
GTS	NC	NC	80 870
911 COUPE (TYPE 991 I)			
Carrera	25	M	9 973 100 295
Carrera 4	26	M	10 000 107 735
Carrera S	31	M	10 000 114 575
Carrera 4S	31	M	10 000 122 015
Carrera GTS	NC	NC	128 375
Carrera 4 GTS	NC	NC	135 815
Targa 4	26	M	10 000 120 935
Targa 4S	31	M	10 000 135 215
Turbo	44	M	10 000 179 975
Turbo S	49	M	10 000 208 415
GT3	NC	NC	155 255
GT2 RS	66	M	10 000 289 175

911 CABRIOLET (TYPE 991 I)			
Carrera	26	M	10 000 113 495
Carrera 4	26	M	10 000 120 935
Carrera S	31	M	10 000 127 775
Carrera 4S	31	M	10 000 135 215
Carrera GTS	NC	NC	141 575
Carrera 4 GTS	NC	NC	149 015
Turbo	42	M	10 000 193 175
Turbo S	49	M	10 000 221 615

NOUVELLE PANAMERA			
3.0	22	NC	93 407
4S	32	M	8 753 118 007
Turbo	46	M	10 000 159 047
4 E-Hybrid	31	B	1 000 111 902
Turbo S E-Hybrid	43	NC	189 062
4S Diesel	31	M	6 553 121 977

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			
4	22	NC	100 367
4S	33	NC	123 047
Turbo	45	NC	161 927
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	M	5 113 58 835
S	23	M	10 000 64 355
GTS	25	M	10 000 77 555
Turbo	29	M	10 000 87 350
Turbo Pack Performance	33	NC	94 790
S Diesel	16	M	3 473 63 755
NOUVEAU CAYENNE			
3.0	24	M	10 000 77 184
S	34	M	10 000 94 464
Turbo	NC	NC	141 744

RENAULT



40 000 Véhicules Neufs en stock

3 000 Occasions disponibles

Tel : 01 80 18 00 44

www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 ScE 70 ch Life	4	0	11 200
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 700
GT	6	0	17 200
Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			
ZOE			
Life	1	B	6 000 23 700
Charge rapide Life	1	B	6 000 24 200
Surcoût Zen : Life + 1 200 €			
Surcoût Intens : Zen + 800 €			

CLIO			
1.2 75 ch Life	4	M	50 13 900
0.9 TCe 90 Zen	5	0	16 700
1.2 Energy TCe 120 Intens	6	0	19 650
RS EDC	11	M	140 26 600
RS Trophy 220 ch EDC	12	M	210 29 600
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	17 000
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 600
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0	22 750
Surcoût Zen : Life + 1 800 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 950 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 450 €			

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
NOUVEAU CAPTUR			
0.9 Energy TCe 90 ch Life	5	0	17 100
1.2 TCe 120 ch Zen	6	0	19 900
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 600
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	24 800
Surcoût Zen : Life + 1 900 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 100 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 400 €			

MEGANE			
1.2 Energy TCe 100 ch Life	5	0	19 400
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7	0	23 800
1.6 Energy TCe 205 ch GT EDC	11	M	173 32 400
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 500
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	23 800
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	27 000
1.6 Energy dCi 165 ch Intens EDC	8	0	31 700
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 200 €			
Surcoût GT : Intens + 2 800 €			

MEGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €			
SCENIC			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M	60 24 200
1.2 Energy TCe 130 Zen	7	M	60 27 000
1.5 Energy dCi 95 Life	5	0	25 700
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 700
1.5 dCi 110 Hybrid Assist Intens	5	0	32 400
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 100
1.6 Energy dCi 160 Intens EDC	8	0	35 800
Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €			

NOUVEAU GRAND SCENIC			
Surcoût : Scenic + 600 €			
KADJAR			
1.2 Energy TCe 130 Life	7	0	24 500
1.6 Energy TCe 165 Intens	9	M	410 30 700
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 600
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 000
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 700 €			

TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	M	50 32 400
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	M	73 36 700
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 700
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	32 000
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 400

NOUVEAU GRAND SCENIC			
Surcoût : Scenic + 600 €			
KADJAR			
1.2 Energy TCe 130 Life	7	0	24 500
1.6 Energy TCe 165 Intens	9	M	410 30 700
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 600
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 000
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 700 €			

TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	M	50 32 400
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	M	73 36 700
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 700
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	32 000
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 400

TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			

NOUVEAU KOLEOS			
1.6 Energy dCi 130 Life	7	0	29 900
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10	M	473 36 300
Surcoût Zen : Life + 2 600 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 100 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 400 €			

ESPACE			
1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC	11	M	1 673 40 600
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	36 000
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	41 100
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 000 €			

KANGOO			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M	473 20 150
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	20 150
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 950
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 800
Surcoût Zen : Life + 1 350 €			
Surcoût Extrem : Zen + 850 €			
Surcoût Intens : Extrem + 400 €			

GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 550
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 500
Surcoût Intens : Zen + 850 €			

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

SEAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	9 765
Mii (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 490 €			

NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860

TIVOLI XLV			
160 e-XDi Sport Bi-ton	6	0	23 990
Surcoût Sport Bi-ton Safety Pack: Sport Bi-ton + 650 €			

NOUVEAU KORANDO			
220 e-XDi Pack Sport	10	M	410 25 990

RODIUS			
220 e-XDi	11	M	9 660 30 690

SUBARU			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7	M	1 490 26 990
2.0i 150 ch Premium	9	M	1 490 27 990
2.0D 147 ch Premium	8	M	540 30 990
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			

WRX STI			
S Aileron	21	M	10 000 44 990
Surcoût S Club Aileron: S Aileron + 5 000 €			

FORESTER			
2.0i 150 ch Premium	8	M	2 773 32 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15		10 000 44 990
2.0D 147 ch	8	M	1 153 31 990
Surcoût Premium: "base" + 3 000 €			
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			
Surcoût Exclusive: Luxury + 1 000 €			

LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	M	3 473 39 990

OUTBACK			
2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	M	2 940 49 990
2.0D 150 ch Premium	9	M	860 41 990
Surcoût Luxury Eyesight: Premium + 5 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 3 000 €			

BRZ			
2.0i 200 ch	12	M	7 073 32 990

SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

CÉLÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Advantage	4		0 8 990
1.0 VTT 68 ch Pack Plus	4		0 12 290
Surcoût Privilege: Advantage + 1 700 €			
Surcoût Pack: Privilege + 800 €			

NOUVELLE IGNIS			
1.2 Dualjet Advantage	5		0 12 790
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4		0 16 390
Surcoût Privilege: Advantage + 1 200 €			
Surcoût Pack: Privilege + 1 600 €			

NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Advantage	4		0 13 190
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4		0 16 690
1.0 Boosterjet Privilege	5		0 15 690
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5		0 17 890
Surcoût Privilege: Advantage + 1 300 €			

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

JIMNY			
1.3 VTT JX	6	M	3 113 13 860
Surcoût JX: JX + 1 750 €			

VITARA			
1.6 VTT 120 ch Advantage	6		0 17 590
S	7		0 22 990
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6		0 21 790
Surcoût Privilege: Advantage + 1 900 €			
Surcoût Pack: Privilege + 1 900 €			

NOUVEAU S-CROSS			
1.0 Boosterjet Advantage	6		0 19 490
1.4 Boosterjet Style	7		0 25 390
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6		0 23 990
Surcoût Privilege: Advantage + 2 400 €			
Surcoût Style: Privilege + 4 300 €			

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

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 VTT-1 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 VTT-1 69 ch Active	4		0 14 150
1.5 VTT-1 110 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 VTT-1 100 ch Tendence	5	M	53 20 700
1.2 Turbo 116 ch Design	6		0 23 950
136h Tendence	4		0 25 900
Surcoût Design: Tendence + 2 250 €			
Surcoût Lounge: Design + 2 200 €			

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût: berline 5 p + 1 100 €			

VERSO			
1.6 VTT-1 132 ch Tendence	8	M	1 873 24 300
1.8 VTT-1 147 ch Dynamic CVT	8	M	1 740 26 300
1.6 D-4D 112 ch Tendence	7		0 27 000
Surcoût Dynamic: Tendence + 500 €			

PRIUS			
Dynamic	4		0 30 500
Rechargeable	3	B	1 000 36 900
Surcoût Lounge: Dynamic + 3 300 €			

PRIUS +			
136h Active	4		0 32 300
Surcoût Dynamic: Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView: Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge: SkyView + 2 550 €			

AVENSIS			
1.6 VTT-1 132 ch Dynamic	8	M	613 29 400
1.8 VTT-1 147 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 VTT-1 151 ch Active AWD	9	M	2 010 31 000
Hybride Tendence	9		0 34 100
2.0 D-4D 143 ch Active	7		0 30 000
Surcoût Dynamic: Active + 2 200 €			
Surcoût Design: Dynamic + 3 000 € à + 3 200 €			
Surcoût Lounge: Design + 2 100 € à + 2 500 €			

LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	M	9 973 37 100
Surcoût Life: Le Cap + 4 950 €			
Surcoût Légende: Life + 2 500 €			
Surcoût Lounge: Légende + 4 400 €			

LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0 VTT-1 280 ch Lounge Auto.	10	M	10 000 61 950
Surcoût: 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €			
Surcoût Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € à + 8 400 €			

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
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8		0 26 200
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	7		0 24 820
1.5 TSI EVO 130 ch BlueMotion Confortline	7		0 25 670
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8		0 29 490
GTI Performance	14	M	1 153 36 300
R	20	M	7 073 41 380
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0 24 240
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0 29 580
GTD	10		0 35 800
Surcoût Confortline: Trendline + 2 520 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 370 €			

NOUVELLE GOLF VII (5 PORTES)			
GTE	6	B	1 000 40 500
e-Golf	4	B	6 000 39 350
Surcoût: berline 3 p. + 840 €			
Surcoût Carat Exclusive: Carat + 4 250 €			

NOUVELLE GOLF VII SW (BREAK)			
1.0 TSI 110 ch Trendline	6		0 23 730
1.4 TSI 125 ch Confortline	7		0 26 960
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8		0 31 700
R DSG	20	M	3 473 47 430
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0 26 970
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0 32 060
GTD	10		0 38 350
Surcoût Confortline: Trendline + 2 220 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 400 €			

LANCLEMENT

COLLECTIONNEZ LES PLUS BEAUX MODÈLES
DE LA MYTHIQUE

**Auto
Plus**
Collection

Renault 4

**Auto
Plus**
Collection

PASSION
Renault 4

Numéro 06

1985 La R4 Sixties

MINIATURE
1/43^e



Un petit coup
de jeune



Lancement de la Supercinq - Les Renault 4 de Brian



ATTENTION
CE NUMÉRO
SERA VENDU
SANS
AUTO PLUS



Le fascicule



Votre modèle de collection

La **Renault 4**
Sixties de 1985

14.99
seulement

hachette

ACTUELLEMENT EN VENTE

CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX OU SUR

www.renault4.autoplus.fr

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

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 01.12.2017, 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



CBF - Société de Courtage en Assurances - Siège
Social : 135, rue La Boétie (75008 Paris) - RCS Paris
N° 505 504 806 - AP (0000) - 07 60 71 702 - www.cbf.fr

Entrez en territoire



SUBARU


SUBARU XV
299 €/MOIS⁽¹⁾
 SEULEMENT

 FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS
 ET 40 000 KM AVEC UN PREMIER LOYER
 MAJORÉ DE 3 350 €

FORESTER
399 €/MOIS⁽²⁾
 SEULEMENT

 FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 40 000 KM
 AVEC UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 1 400 €

NOUVELLE LEVORG **399 €/MOIS⁽³⁾**
 SEULEMENT

 FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 40 000 KM
 AVEC UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 6 800 €

OUTBACK **499 €/MOIS⁽⁴⁾**
 SEULEMENT

 FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 40 000 KM
 AVEC UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 2 850 €


SUBARU

Confidence in Motion®

(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 BVM6 (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 40 000 km pour un SUBARU FORESTER 2.0D BVM6 : apport placé en 1^{er} loyer de 1 400 €, suivi de 48 loyers mensuels de 399,8 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). **Modèle présenté :** FORESTER 2.0D Exclusive BVM6 (PM incluse) : 39 600 € 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 1.6i GT-S Exclusive EyeSight Lineartronic : apport placé en 1^{er} loyer de 6 800 € suivi de 48 loyers mensuels de 399,1 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). **Modèle présenté :** LEVORG 1.6i GT-S 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 40 000 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 :** OUTBACK 2.0D 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 SCHA, SAS au capital de 10 000 000 €, 69, avenue de Flandre 59708 Marcq en Baroeul Cedex - SIREN 491 411 542 - RCS Lille Métropole. Tarifs TTC publics au 1^{er} août 2017. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 2 287 500 €. RCS Pontonne 387 829 922. PA Les Biffures - 1, avenue du Fiel - BP 10432 Saint-Ouen-Chaulmieu - 95005 Cergy-Pontoise Cedex.

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUR SUBARU.FR

REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



SAVOIE MOTORS
 515 avenue Joseph Fontanet
 Parc Olympique
 73200 ALBERTVILLE
 Tél : 04.79.37.19.99

SAVOIE MOTORS
 ZI La Trousse
 Rue Pierre et Marie Curie
 73490 CHAMBERY LA RAVOIRE
 Tél : 04.79.71.35.99

SAVOIE MOTORS
 13 Avenue des 3 Fontaines
 74600 SEYNOD/ANNECY
 Tél : 04.50.67.89.11

SAS RLC
 1094 Avenue A. Lasquin
 74700 SALLANCHES
 Tél : 04.50.47.94.73

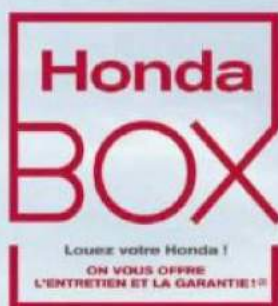
SAS RLC
 2 rue Gaspard Monge
 74100 ANNEMASSE
 Tél : 04.50.38.09.55

MOUCHEROTTE AUTOMOBILES
 117 cours Jean Jaurès
 38130 ECHIROLLES / GRENOBLE
 Tél : 04.76.09.16.24

HONDA
The Power of Dreams*

NOUVELLE
CIVIC

CHAQUE DÉFI VOUS REND UNIQUE



À PARTIR DE

279 € / MOIS ⁽¹⁾

SANS APPORT

LOA 60 mois, 60 loyers de 279 €

Coût total si achat : 26 247,89 €



UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

LOA : location avec option d'achat. (1) Offres réservées aux particuliers et professionnels jusqu'au 31 décembre 2017 pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'une Honda Civic neuve de 36 à 60 mois. Exemple pour une location avec option d'achat de 20 000 € pour une nouvelle Civic 1.0 i-VTEC Elegance (hors peinture métallisée), d'une durée de 60 mois et 50 000 km, 60 loyers de 278,81 €/mois hors assurance facultative. Montant total du option d'achat incluse 26 247,89 €. Coût mensuel de l'assurance facultative Dégâts, Pertes Totales et Inversibilité d'Autonomie, Incapacité temporaire Totale de travail soumise auprès de Cofaci Assurance Vie et Cofaci Assurances Risques Divers 22,69 €/mois en sus du loyer d'exclus. Coût total assurance 1 338,32 €. Modèle présenté : nouvelle Honda Civic 1.5 i-VTEC Sport Plus au prix de 29 900 €, 60 loyers de 406,99 €, hors assurance facultative. Montant total du option d'achat incluse 36 601,58 €. Option d'achat finale 12 182,94 €. Date de fin au 03/07/17. Consommation et émissions de CO2 : 5,8 l/100 km en cycle mixte et 133 g/km de CO2. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Citra Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 107 (www.orias.fr) soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Talbott 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (2) L'entretien et l'extension de garantie sont offerts pendant toute la durée de la location dans la limite de 10 000 km par an. Contrat Honda Box N°21701106 - produit de laire (RCS Nanterre 378 401 690) et laire Assurance (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance. *Département Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr *Donnez vie à vos rêves



HONDA
SAINT MAUR AUTO NATION

SAINT MAUR AUTO NATION - www.saintmaurautonation.fr

25 bis rue de la Varenne 94100 Saint Maur des Fossés - 01 48 83 08 68



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

**Nouvelle
Arona Xcellence.**
Do your thing.

**À partir de 219€/mois⁽¹⁾
3 ans d'entretien
et de garantie inclus⁽²⁾⁽³⁾**



Do your thing = Suivez vos envies.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2500€ suivi de 36 loyers de 219€. Exemple pour une Nouvelle SEAT Arona Xcellence 1.0 EcoTSI 95 ch BVM5 en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. (2) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie supplémentaire. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT présentant ce financement et valable jusqu'au 30/12/2017 pour toute commande d'une Nouvelle SEAT Arona Xcellence 1.0 EcoTSI 95 ch BVM5 passée avant le 30/12/2017 et livrée avant le 31/03/2018, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). Publicité diffusée par le Distributeur enregistré à l'ORIAS sous le n° en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank.

Modèle présenté : Nouvelle SEAT Arona Xcellence 1.0 EcoTSI 95 ch BVM5 avec options peinture Orange Eclipse et toit Gris Pyrénéen, Street Pack, Pack Easy et Pack Full LED à 23 245 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 2500€ suivi de 36 loyers de 219€ pour 30 000 km maximum au tarif n° 2017.2 du 20/10/2017.
Nouvelle SEAT Arona Xcellence 1.0 EcoTSI 95 ch BVM5 : consommation mixte (l/100 km) : 4,9. Émissions de CO₂ (g/km) : 112.

SEAT PARIS 17	75 PARIS	01.70.60.17.17	ALTO AUTOMOBILES	91 ETAMPES	01.69.78.19.00
B.N.A.	77 CHELLES	01.64.26.04.04	ARCO AUTOMOBILES	91 PARAY VIEILLE POSTE	01.60.48.03.02
METIN AUTOMOBILES	77 MEAUX	01.64.36.50.00	ATLANTICO SAS	91 STE GENEVIEVE DES BOIS	01.69.25.41.41
METIN AUTOMOBILES	77 CESSON	01.64.64.39.00	ADVANCE	92 RUEIL MALMAISON	01.47.93.02.09
ADVANCE	78 BUCHELAY	01.30.63.85.25	METIN EST AUTOMOBILES	94 VALENTON	01.45.10.60.00
VAUBAN DISTRIBUTION	78 CHAMBOURCY	01.30.06.35.00	B.N.A.	95 GARGES LES GONESSE	01.34.45.01.10
COIGNIERES AUTOMOBILES SA	78 COIGNIERES	01.34.82.03.30	B.N.A.	95 ARGENTEUIL	01.34.10.20.80
V.C.A SPORTING AUTOS	78 VERSAILLES	01.39.53.52.52	SOULIER AUTOMOBILES SAS	95 CERGY PONTOISE CEDEX	01.30.32.31.00
ADC-LACROIX AUTOMOBILES	91 CORBEIL ESSONNES	01.60.89.04.63			

L'appel de la ville

Nouvelle Audi Q5.
Avec la technologie Audi quattro ultra. Entendez l'appel.



Audi Vorsprung durch Technik

© 2016 Audi France. Tous droits réservés. 7500004 - 11 avenue de Beuville, 75016 Paris. RCS Nanterre B 507 025 579. Audi, le logo Audi et Audi quattro sont des marques de Audi AG. L'avis est purement technique.

Gamme nouvelle Audi Q5 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,4 - 6,5. Rejets de CO₂ (g/km) : 119 - 195.

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

Votre voiture reprise
& payée en 24h

sans obligation d'en
acheter une nouvelle !

Estimation gratuite
de votre voiture



Aramisauto 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

ter Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW
Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20
aupe@lesvoituresdelannee.com

Votre pub ici

CONTACTEZ-NOUS

01 41 33 55 45 | **01 41 33 55 72**
julie.aldabo@mondadori.fr | marc.queille@mondadori.fr

Diminuez votre budget carburant. À partir de 299€.

WWW.KITPOWER.FR

Tél. 06.60.17.68.58

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : -12%

Recherchons Revendeurs et Commerciaux

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

DISTRIBUTEUR OFFICIEL
SUR L'ÎLE DE LA RÉUNION
TÉL 06.92.09.42.76



NOS ADDITIFS SUR LE SITE :
WWW.SILUB.FR

Satisfait ou remboursé. Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine. Plus de 50 centres de montage. Garantie 8 ans



SPÉCIALISTE DE LA PRÉPARATION
ET OPTIMISATION DES MOTEURS
ESSENCE ET DIESEL DEPUIS 1995.

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLLES



NOUVELLE ŠKODA RAPID SPACEBACK

IL FAUT LA VOIR
POUR LE CROIRE



ŠKODA



**3 ANS
INCLUS**

GARANTIE⁽²⁾
ENTRETIEN⁽³⁾
ASSISTANCE

ŠKODA RAPID SPACEBACK

À partir de **199€** TTC/mois*
avec apport - sous condition de reprise

CONFORT : Phares bi-xénon + nouvelle signature lumineuse LED*
SÉCURITÉ : Freinage auto d'urgence*
TECHNOLOGIE : ŠKODA Connect*

Offre de Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km avec Garantie⁽¹⁾, Entretien⁽²⁾ et Assistance inclus, du 01/11/2017 au 31/12/2017.

Modèle présenté : Nouvelle Rapid Spaceback Monte-Carlo 1.0 TSI 110 ch avec options : 1^{er} loyer majoré de 2 597 € suivi de 36 loyers de 234 €/mois. (1) Exemple pour une RAPIDE SPACEBACK CLEVER 1.0 TSI 95ch 89kW avec option Extension de Garantie 1 an, hors assurances facultatives, 1^{er} loyer de 2730€ suivi de 36 loyers de 199€. 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 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse limitée à 60 000 km. (3) Contrat d'entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. 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 RAPID (l/100 km) : 4 à 5,5. Émissions de CO₂ (g/km) : 103 à 125.

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'Épinet 77240 VERT SAINT DENIS
ESA 24, bis route du Petit Fossard 77130 VARENNES SUR SEINE
SPORT AUTOS 78 90, rue des Chantiers 78000 VERSAILLES
ADVANCE 2, avenue de la Durance 78200 BUCHELAY

HEURTEL SA 14, rue Jacques Anquetil 91100 CORBEIL ESSONNES
VEGA AUTOMOBILES 68, avenue Charles de Gaulle 91220 BRETIGNY S. ORGE
VEGA AUTOMOBILES SAS 35, route de Gometz 91940 LES ULIS
ADVANCE 35, avenue Paul Doumer 92210 RUEIL MALMAISON
SKODA PARIS EST 113, avenue de Rosny 93250 VILLEMOMBLE
METIN EST AUTOMOBILES Rue Théodule Jourdain 94460 VALENTON
COURTOISE MOTORS 1, rue Marcel Cerdan 95140 GARGES LES GONESSE
NDS PARIS 5, avenue Robert Schumann 95350 ST. BRICE SS. FORET
NDS CITY CAR 10, rue Louis Delage 95310 ST. OUEEN L'AUMONE

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 998

du 21 décembre 2017



Tesla X 100D
La Model S ne vous a pas séduit ? Tesla tente à nouveau sa chance avec la Model X, un SUV plein de watts que nous avons étudié par le menu...



Volkswagen Polo
Prometteuse, la nouvelle Polo ? Sans doute, mais pour en avoir le cœur net, nous l'avons emmenée en balade. Un mois de vie commune et, au retour, des tas de choses à vous raconter...



L'Alpine A110 face au Porsche Cayman
Un coupé français capable de mettre en danger une Porsche... Seule Alpine pouvait le faire. Sauf que pour s'imposer sur ce marché ultra-sélectif, la fille de la Berlinette va devoir jouer serré...

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N° 82
164 pages

En kiosque jusqu'au 21 décembre, le dernier numéro de L'Auto-Journal Évasion & 4x4 présente toutes les nouveautés dévoilées au Salon de Francfort. À découvrir également dans cette édition, le duel très attendu entre le Renault Koleos et le Peugeot 5008, et nos essais complets des Volvo XC60 et du Range Rover Velar.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Hans Hamer

RÉDACTION

8, rue François-Orly - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00

E-mail: autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (53 96)

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

(chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)

Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

(1^{er} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

A collaboré à ce numéro: Fanny Jacquet

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 publicités: Caroline Soret (53 54),

Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

Trafic: Stéphane Durand (53 12)

Service Opérations spéciales: 01 46 48 19 23

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53),

Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service préresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service préresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-Orly - 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: décembre 2017

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier: Allemagne

Taux de fibres recyclées: 0%

Certification: PEFC

Impact sur l'eau: Ptot 0,016 kg/tonne



ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 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