

l'auto-journal

N°998

Du 21
décembre
2017 au
3 janvier
2018



**PREMIER
MATCH**

ALPINE DÉJÀ AU NIVEAU DE PORSCHE ?



(Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio)



(Rolls-Royce Phantom VIII)



(BMW M5)



(Tesla Model X 100D)



Essai 10 000 km en Polo

VW À L'OFFENSIVE

Les Experts
jugent le
Tiguan Allspace



FUTURES MERCEDES CLASSE A / BMW SÉRIE 1

Traction
pour BMW,
habitabilité
chez Mercedes :
elles changent
tout, même si
cela ne se voit pas !



M 01117 - 998 - F: 3,90 €



BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 € - DOM S: 4 € - DOM A: 5 € - ITA: 4 € - LUX: 4 € - PORT CONT: 4 € -
CAN: 6 \$ CAN - MAR: 45 DH - TUN S: 600 CFP - TUN A: 1000 CFP - CH: 6 FRS - TUN: 8 DTU

NOUVELLE BMW X3.

EN MISSION. CHAQUE JOUR.





**Le plaisir
de conduire**



Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW X3 selon motorisations : **5 à 8,4 l/100 km**. Émissions de CO₂ : **132 à 193 g/km** selon la norme NEDC.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3, avenue Ampère, 78 180 Montigny-le-Bretonneux.

Pour une fois, ce n'est pas la résistance de la voiture qu'on va tester.



Difficile de résister. Nouvelle Polo.

À partir de
109 €/mois ⁽¹⁾
— AVEC APPORT —
SOUS CONDITION DE REPRISE ⁽²⁾

**3 ANS
INCLUS** // ENTRETIEN ⁽³⁾
GARANTIE ⁽⁴⁾
ASSISTANCE



Volkswagen

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

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

Location Longue Durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 1 506 € suivi de 36 loyers de 109 €. Offre valable du 13 octobre au 31 décembre 2017.

Modèle présenté: Location Longue Durée 37 mois et 30 000 km maximum. 1^{er} loyer majoré de 1 506 € suivi de 36 loyers de **180 €** prime déduite. Nouvelle Polo Confortline 1.0 65 BVM5 avec option peinture métallisée orange 'Energy'. (1) Exemple pour une Nouvelle Polo Trendline 1.0 65 BVM5 neuve en Location Longue Durée, 30 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine, non cumulable avec toute autre offre en cours. Détails sur volkswagen.fr (2) Offre soumise à la reprise d'un véhicule Diesel Norme Euro1 à Euro4 qui sera destiné à la casse dans le cadre de l'ECO-PRIME (le véhicule Diesel repris doit être immatriculé au nom du client particulier depuis 6 mois minimum), valable pour toute commande d'un véhicule neuf (hors e-Golf, Scirocco, Tiguan, Touareg et T-Roc) entre le 13/10/2017 et le 31/12/2017 et immatriculation avant le 31/12/2017 chez les distributeurs présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS: 08 040 267. (3) Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. (4) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le prix du véhicule.

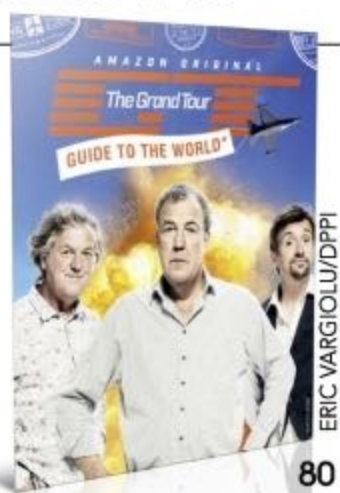
Cycle mixte (l/100 km): 4,7. Rejets de CO₂ (g/km): 108.

Sommaire [N° 998]

5



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 21 décembre 2017
au 3 janvier 2018**



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

16 BMW Série 1 contre Mercedes Classe A

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

24 McLaren va-t-elle dépasser Ferrari?

Conduire

[ESSAI 10 000 KM]

32 Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG7

[GRAND ANGLE]

44 Opel Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel

DOSSIER ESSAIS

[FACE-À-FACE]

46 Alpine A110 /

Porsche 718 Cayman

[1^{er} ESSAI]

64 Rolls-Royce Phantom VIII

[ESSAIS]

54 BMW M5

58 Tesla Model X 100D

68 Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio

72 Mercedes S 63 AMG Cabriolet

SPECIAL
NOËL

Faites-vous
plaisir!

[LES EXPERTS]

76 Volkswagen Tiguan Allspace 2.0 TDI

[DERNIER ESSAI]

79 Lada Niva

Vibrer

[REPORTAGE]

80 Dans les coulisses du *Grand Tour*:
les derniers Jedi

[SPORT]

86 Rallye-raid:
Peugeot, un dernier Dakar et après?

[RÉTRO]

88 Ford Fiesta 1300 Ghia

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

92 La vie de vos autos

93 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

94 Renault Alaskan

[FICHE OCCASION]

98 Infiniti Q30

[LE PRIX DU NEUF]

101 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

109 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
La vie, avec passion





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.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 78 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

PUNITION COLLECTIVE!

Je ne sais pas vous, mais j'avais cru comprendre que nous vivions une époque de renouveau au sommet de l'État. Que l'ancien monde était mort, que les vieux tabous, les anciennes rengaines resteraient au placard pour que des idées neuves, fraîches, puissent éclore. Je sais, ma naïveté me perdra. Et puis, j'ai entendu le Premier ministre déclarer qu'à titre personnel, il était favorable à la limitation à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles. Quelle idée de génie! On prend en exemple, paraît-il, les bons élèves européens.

Vraiment? Au Royaume-Uni, c'est 96 km/h. En Allemagne, 100 km/h. En Irlande, 80 km/h... sur les voies secondaires, mais 100 km/h sur les voies principales, qui peuvent être étroites et sinueuses. C'est aussi 100 km/h en Autriche. Bref, les contre-exemples ne manquent pas. Ah, j'oubliais, il y a l'argument massue, qui éteint d'autorité toute légitimité à la critique: cette mesure sauverait entre 350 et 450 vies par an. J'attends encore l'origine précise et scientifique de cette évaluation. Mais j'attends encore plus celle qui chiffrerait le nombre de vies sauvées par l'application effective des limites d'alcoolémie, de la consultation des mails et SMS, ou d'une politique efficace pour lutter contre l'endormissement. Encore une fois, ce n'est pas l'efficacité (mot totem, pourtant, de nos nouveaux gouvernants) mais la simplicité que vise cette proposition. Réduire la limite de vitesse, c'est facile et ça rapporte gros. Petit codicille: notre pays est vaste, peu densément peuplé, comparé à d'autres nations européennes. Il est donc fréquent d'y effectuer de longues distances, sur routes bidirectionnelles, en rase campagne. Si l'on admet que l'automobile est un moyen de transport, la question de la rapidité du déplacement a donc du sens. Lambiner à 80 km/h sur une nationale bien dégagée et bien équipée semble une absurdité absolue, en plus d'être une punition. Ou alors, plutôt que de chercher de vraies solutions à un problème complexe, poussons la logique jusqu'au bout: interdisons l'automobile! Cela sauverait environ 3 000 vies par an, et fera baisser d'un coup notre empreinte environnementale. Parfois, je me demande si ce n'est pas le rêve de certains technocrates, au mépris de la réalité et de l'esprit de liberté qu'incarne encore ce merveilleux moyen de transport.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Votre éditto sur le "paradis perdu" m'a envahi d'une bouffée de nostalgie. C'était en 1948, dans un univers de vieilles Peugeot 202 ou de Renault Juvaquatre qui peinaient à soutenir un 80 km/h sur les routes bombées. La Buick planait au-dessus de tout cela, à 120-130 km/h sur ces belles nationales bordées de platanes, dépassant tout d'un coup de rein sans effort, sans rétrograder. Mais l'important était ailleurs, dans l'incroyable exotisme de ces soucoupes volantes spectaculaires, ces intérieurs colorés, cette impression de luxe, de surabondance, allant de pair avec ce gros 8 cylindres silencieux et fort comme une péniche. Votre éditto me l'a remis en bouche, soyez-en remercié.

Philippe Dessemond

J'ai été surpris de lire qu'une Peugeot 208, mue par un 3 cylindres de 1,2 litre de 110 ch, avec une boîte auto EAT6, pouvait convaincre par sa sobriété, grâce à ses 7,3 l/100 km. Ai-je vraiment bien lu? Si c'est le cas, je garde mon Cactus BlueHDi qui ne consomme que 4,5 l/100 km en moyenne. Vu le prix du SP 95, je ne suis pas prêt d'abandonner le diesel!

Dominique G. Blay

L'engouement actuel pour le sans-plomb ne doit pas faire oublier qu'effectivement, les diesels restent plus sobres que les essence, même modernes. Ensuite, en fonction du surcoût du diesel à l'achat, c'est le kilométrage effectué qui doit orienter, rationnellement, vos choix.

DS 3 CONNECTED CHIC

Édition Limitée Crème Parthénon



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 5,6L/100KM ET DE 79 À 129G/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**





CECI N'EST PAS UNE 911

En dépit des apparences, cette Porsche produite en octobre 1964 est en fait une 901, le châssis numéro 57. Porsche avait décidé de baptiser ainsi sa 911, avant que Peugeot ne rappelle qu'elle s'était octroyé tous les nombres avec un zéro central. La 901 fut donc rebaptisée 911. Après trois années d'une restauration (pour ne pas dire reconstruction) méticuleuse, cet exemplaire va rejoindre le musée de la marque. Sa découverte reste un coup de chance : *"En 2014, en évaluant une collection d'objets oubliés depuis longtemps dans une grange, une équipe de télévision allemande a découvert deux modèles 911 datant des années 60. Il est apparu que l'une des deux était l'un des rares modèles construits avant le changement de nom de la gamme"*, explique Stuttgart. Le musée Porsche a ensuite décidé d'acheter les deux autos...

4 h 00 pour lui faire mordre la poussière.

Faites le plein de sensations. Passionné(e) de conduite sportive ou de rallye, mettez-vous dans la peau d'un pilote en prenant place au volant d'une Golf R.

Découvrez l'ensemble de nos stages allant du pilotage rallye à l'éco-maîtrise, en passant par la découverte de nos motorisations innovantes et de nos technologies d'assistance à la conduite.

Volkswagen

Driving Experience

Transformez chaque route en expérience.



Volkswagen

BMW Série 1 III

V



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir
de 24 000 €

Commercialisation :
début 2019

Sa cible :
Audi A3

RÉVOLUTIONS INTÉRIEURES

Les futures Mercedes Classe A et BMW Série 1 seront renouvelées de fond en comble. Si de l'extérieur, les évolutions seront subtiles, à bord et sur le plan mécanique ce sera la révolution. Par Florian Chopin

S Mercedes Classe A IV



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 24 000 €

Commercialisation :
début 2018

Sa cible :
Audi A3

En 2012, Mercedes fait le pari de repartir d'une feuille blanche. Ainsi, de monospace citadin, la Classe A devient une compacte racée qui a permis de rajeunir à la fois l'image de la marque mais aussi – et surtout – sa clientèle, dont l'âge moyen a baissé de 13 ans depuis 2011. L'auto devance désormais la BMW Série 1 sur le marché européen des compactes haut de gamme, toujours dominé par l'Audi A3. La comparaison aurait, auparavant, été déplacée, tant les cibles des deux modèles étaient différentes. Si l'opération peut être considérée comme un succès, cette Classe A nouveau genre pêchait encore par certains aspects (qualité, habitabilité, confort). Quelques éléments ont parfois été remis à niveau au cours de la carrière du modèle actuel, d'autres restent perfectibles. *L'Auto-Journal* a pu constater sur la future mouture, connue en interne sous le code W177, que la compacte était sur la bonne voie. De son côté, la Série 1 a toujours aimé se distinguer du lot. Toutefois, son architecture spécifique a pu en effrayer plus d'un, dont ceux qui s'accom-

modent mal du ressenti de la propulsion. Partant de ce principe, les dirigeants de BMW ont donc décidé de casser les codes inhérents à la marque bavaroise : la Série 1 de 3^e génération, nom de code F40 (aucun rapport avec Ferrari...) sera une traction et ne sera plus proposée en version 3-portes. Une carrosserie dont s'est déjà débarrassée sa rivale du jour.

Moins de lignes saillantes et plus de galbes sur la Mercedes

Ce sont donc deux modèles savamment repensés qui vont s'affronter, ici, de façon virtuelle. Sur le plan du style, BMW, comme Mercedes, joue la carte de la continuité : les silhouettes respectives permettent bien de distinguer au premier coup d'œil, une Série 1 d'une Classe A. Cependant, dans le détail, nos deux protagonistes évoluent. Ainsi la compacte de Mercedes affiche moins de lignes saillantes. Peu adepte des modelés surchargés, Gorden Wagener, responsable du design de la marque, privilégie les galbes sobres. ➔



ILLUSTRATION : J.-F. HUBERT

Mercedes poursuit dans la voie de la compacte dynamique avec cette quatrième génération de Classe A devenue plus spacieuse et plus ergonomique. Gageons qu'elle gagnera également en confort sur la route.

DAIMLER



Les commandes placées sur le volant sont désormais sensibles, comme sur la récente Classe E. Déroutant au départ, le système est très intuitif à l'usage.

Notez, par ailleurs, l'inversion de la calandre qui s'inspire de la Mercedes-AMG GT R, ainsi que le dessin plus anguleux des optiques. À l'arrière, les feux seront plus effilés et, surtout, seront désormais séparés par l'ouverture du hayon. Cela facilitera l'accès au coffre, dont la capacité devrait s'accroître de 29 dm³ à 370 dm³ (+ 115 mm en longueur, + 225 mm en largeur).

La nouvelle architecture influe sur l'esthétique de la BMW

Chez BMW, la Série 1 tente de préserver l'illusion d'une propulsion, avec un équilibre toujours orienté vers l'arrière. Toutefois, l'auto rentre dans le rang des compactes tractions : la baie de pare-brise a été avancée et l'espace entre le passage de roue avant et la portière s'est singulièrement réduit. Autrefois signe annonciateur de gros moteur (souvent en ligne) tapis sous le capot, cet espace tend, ainsi, à se réduire au profit de l'habitacle.

La petite "béhème" ne chouchouera donc plus seulement son conducteur, mais elle s'occupera également du bien-être des autres passagers. Le tunnel de transmission sera conservé (une offre intégrale sera proposée) et grèvera toujours l'espace habitable à l'arrière, mais, dans l'ensemble, les cotes d'habitabilité proposées par la plate-forme UKL seront en nette hausse par rapport à l'actuelle génération. Il en va de même pour la future Classe A. Mercedes n'a, certes, pas encore communiqué sur la longueur de la voiture, mais nous avons pu constater que les principales cotes intérieures progressent significativement par rapport à la génération actuelle (Mercedes annonce : + 7 mm en garde au toit, + 35 mm en largeur aux coudes, + 22 mm en largeur aux épaules à l'arrière). La banquette sera rabattable 60/40 (en option 40/20/40, avec possibilité de régler l'inclinaison du dossier). Mercedes remédie à l'un des principaux griefs adressés au modèle actuel. Ce n'était pas le seul. La visibilité périphérique, sans doute l'une des plus mauvaises de la catégorie, semble aussi en progrès. ➔

*Deux écrans font office de compteurs
et de système d'info-divertissement.
Placés sous une seule vitre, ils affichent
une diagonale de 7 à 10 pouces.*



*Ce pavé tactile permet de
commander l'écran situé au
sommet de la console aisément
en plaçant sa main sur le
levier de la boîte auto.*



En passant à la traction, la BMW
Série 1 sera plus habitable.
L'ergonomie évoluera aussi grâce
à l'intégration d'un écran tactile.



Le volume du coffre de la future Classe A gagne 29 dm³ à 370 dm³, et surtout, il dispose d'un accès plus aisé, grâce à un hayon élargi.



Partenaire technique de Renault, Mercedes n'a pas souhaité utiliser la plate-forme tricolore. La Classe A ne bénéficiera donc pas de train arrière directionnel.

ILLUSTRATION : LARSON/AUTO BILD

Ceci grâce à des montants de pare-brise, de custode arrière et de pied milieu amincis. Ce qui permet de penser que cette nouvelle plate-forme (MFA 2) fait la part belle aux aciers à très haute résistance. Reste à savoir si Mercedes en aura profité pour améliorer le confort.

Les deux autos font la part belle au numérique, voire au tactile

Dans les deux cas, l'ergonomie sera repensée. Cela sera très visible dans la Mercedes. Comme sur la Classe E, l'instrumentation sera de type panoramique. Comprenez par là que le cadre regroupant les deux écrans sera d'une taille identique, quel que soit le niveau de finition, mais les écrans (l'instrumentation et l'info-divertissement) passeront de 7 pouces, sur les modèles d'entrée de gamme, à 10,25 pouces sur les versions haut de gamme

(cela reste plus petit que sur les Classe E et S). Si un pavé tactile, placé à la base de la console, pourra piloter l'écran central, il se pourrait que ce dernier devienne entièrement tactile, afin que le passager puisse se servir aisément du système. Que les réfractaires à cette technologie se rassurent, certaines commandes, comme celles de la climatisation, seront toujours en accès direct. Par ailleurs, le volant reprendra aussi de nombreuses fonctions offertes par les modèles de luxe de la marque, comme les touches sensibles. À noter que celui-ci intégrera les commandes du régulateur de vitesse. Côté qualité, loin des yeux et du toucher, les plastiques rigides et noirs contrastent avec un premier plan moussé et personnalisable à souhait (tissu, simili, cuir étendu, placages d'aluminium, de bois, de carbone...). Sa concurrente suivra, peu ou prou, la même direction. BMW cédera un peu plus au numérique pour les compteurs, quant à l'écran d'info-divertissement, il deviendra tactile (il sera positionné plus proche du

Gamme : faites votre choix...

Au côté de ces berlines compactes 5 portes, d'autres déclinaisons vont apparaître pour coller au plus près des attentes des clients. BMW, qui a déjà dégainé son X2 et qui va restyler ses monospaces, proposera, par la suite, des versions coupé et berlines tricorps de sa Série 1. Rien d'inédit, jusqu'ici. La surprise viendra de Mercedes qui entend élargir son offre à huit modèles (contre cinq actuellement). Ainsi, outre le CLA (coupé et Shooting Brake), le GLA et la Classe B, la prochaine Classe A donnera naissance à un GLB (notre illustration), un SUV pouvant accueillir jusqu'à 7 passagers, mais également à une berline tricorps classique disponible en deux empattements (le plus long étant réservé à la Chine).



ILLUSTRATION : J.-F. HUBERT



La plate-forme de la nouvelle Série 1 est celle utilisée par le groupe BMW pour les Série 2 Active/Gran Tourer, les X1/X2, ainsi que par les nouvelles Mini.

La Série 1 passe de pure propulsion à traction, mais certaines versions pourront disposer de la transmission intégrale maison, xDrive.

conducteur) et disposera de commandes gestuelles. Au chapitre de l'ergonomie, les systèmes liés à la conduite semblent être mieux regroupés autour d'un levier de vitesses redessiné. Notez la présence du bouton de démarrage proche de la commande de boîte.

Concernant la partie mécanique, les deux constructeurs fourniront des moteurs 3 et 4 cylindres, en fonction de leurs "banques d'organes" respectives. Pour Mercedes, la seconde architecture sera privilégiée avec des éléments provenant de chez Renault. L'antédiluvien diesel 2.1 cédera (enfin) sa place au nouveau bloc 2.0 officiant déjà sous le capot de la Classe E. Au sommet, AMG préparera une bête de course qui pourrait dépasser les 450 ch pour un couple de 500 Nm, le tout, distribué aux quatre roues. La boîte automatique à 9 rapports devrait faire son apparition. Chez la concurrence munichoise, l'architecture adoptée entraîne un changement de positionnement du moteur, désormais transversal.

Fini donc le 6 cylindres en ligne pour les versions les plus puissantes. L'offre se contentera de blocs 3 cylindres 1.5 (essence et diesel) pour l'entrée de gamme et de 4 cylindres 2.0 pour le reste. Boîte automatique à 6 ou 8 rapports sont toujours au programme. Dans les deux cas, la grande nouveauté viendra de l'appui proposé par un système hybride 48 V apportant une puissance additionnelle de 10 à 15 kW. De quoi économiser quelques décilitres de carburant et soutenir les relances. ■



L'avis de **Florian Chopin** BMW prend le risque de se fâcher avec une partie de ses fans. Passage de la propulsion à la traction et abandon du "6-en-ligne", ça fait beaucoup ! D'autant que la future Classe A en profite pour gommer nombre de ses défauts (habitabilité, qualité...).

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Citroën C4 Cactus

DUNCAN SNOW

Citroën

C4 Cactus Ne dites plus "le" C4 Cactus, mais "la" C4 Cactus, la nouvelle mouture de ce véhicule peu banal étant désormais classée parmi les berlines – les SUV auparavant. "La" C4 Cactus, donc, garde les motorisations de "son" prédécesseur, auxquelles s'ajoute la variante de 130 ch 3 cylindres essence 1.2 PureTech, associée à la boîte manuelle à 6 rapports uniquement. Signe des temps : pas de nouveaux diesels prévus. Voici les équipements de série. **Live** : banquette 60/40, climatisation manuelle, feux diurnes à LED, régulateur-limiteur de vitesse, aide au démarrage en côte (sauf 1.2 PureTech 82), volant réglable sur les deux plans (c'est nouveau), jantes acier 16 pouces + enjoliveurs. Audio : écran tactile 7 pouces, autoradio-mp3, Bluetooth, port USB, 4 haut-parleurs. Technique : suspension dite à "butées hydrauliques progressives" (sauf 1.2 PureTech 82). **Feel** : clim automatique, détecteurs de pluie et de luminosité, antibrouillards avec éclairage d'intersection statique, rétro central photosensible, support

des lombaires côté conducteur, radar de recul, jantes alliage 16 pouces. Six haut-parleurs pour l'installation audio. **Shine** : accès et démarrage mains-libres, caméra de recul, radar de parking avant, rétros rabattables électriquement, siège passager réglable en hauteur, vitres arrière et lunette surteintées, jantes alliage 17 pouces biton. Multimédia : GPS, info-traffic, interface smartphone (MirrorLink/Android Auto/Apple CarPlay), reconnaissance vocale, services connectés, appels d'urgence inclus. Assurances : avertisseur de risque de collision, freinage d'urgence autonome à basse vitesse, alerte de franchissement de ligne, détecteur de fatigue, reconnaissance des panneaux de vitesse. Le système de motricité renforcée Grip Control figure dans la liste des options au prix de 650 € sur la finition Feel (jantes alliage 17 pouces obligatoires) et de 300 € sur Shine. Le toit panoramique réclame 600 € sur ces deux exécutions. La livrée Shine a droit, en sus, aux sièges chauffants et à la surveillance des angles morts – respectivement 200 et 250 €.

LA GAMME C4 CACTUS

| | Motorisations/ boîtes | Malus | Finitions | Prix |
|---------|--------------------------|-------|-----------------|------------------------|
| Essence | 1.2 PureTech 82 ch BVM5 | 0 € | Live | 16 950 € |
| | 1.2 PureTech 110 ch BVM5 | 0 € | Live/Feel/Shine | 18 500/20 100/22 400 € |
| | 1.2 PureTech 110 ch BVA6 | 0 € | Feel/Shine | 21 700/24 000 € |
| | 1.2 PureTech 130 ch BVM6 | 0 € | Feel/Shine | 21 150/23 450 € |
| Dies. | 1.6 BlueHDi 100 ch BVM5 | 0 € | Live/Feel/Shine | 20 600/22 200/24 500 € |



Opel

Grandland X Le SUV Grandland X élargit son offre moteur. Baptisée 2.0 Diesel selon l'appellation officielle, la nouvelle unité délivre 177 ch avec le soutien d'une boîte automatique à 8 rapports. Ce bloc n'est disponible que sous la finition la plus haute en gamme dite **Ultimate** : écran tactile 8 pouces, sellerie cuir, projecteurs à LED et jantes alliage 19 pouces, pour situer le niveau. Prix : 39 850 €. Rajoutez 53 € pour le malus. À partir du 1^{er} janvier 2018, ledit malus grimpe à 210 €.



Opel Grandland X

OPEL

Volkswagen

up! La micro-citadine up! coche la case GTI. Le bloc réquisitionné est une variante du 3 cylindres essence 1.0 TSI portée à 115 ch, associée pour l'occasion à la boîte manuelle à 6 rapports – BVM5 ou boîte robotisée à 5 rapports sur le reste de la gamme. Le châssis rabaissé de 15 mm et les jantes alliage de 17 pouces complètent l'offre, sans oublier la tenue sport de rigueur. 196 km/h en vitesse de pointe et 8,8 s pour passer de 0 à 100 km/h : le label GTI semble mérité sur le papier. Prix : 16 790 € en 3 portes et 17 290 € en 5 portes. Pas de malus à déplorer, y compris à partir du 1^{er} janvier 2018.



Volkswagen up!

ULI SONNTAG



Volkswagen Polo

CHRISTIAN MARTIN

Polo La Polo reçoit les diesels promis. Il s'agit de deux variantes du 4 cylindres 1.6 TDI, fortes des 80 et 95 ch par ordre de puissance. Ces deux unités ne font cause commune qu'avec la boîte manuelle à 5 rapports. La première est disponible sous les finitions **Trendline** et **Confortline** aux prix respectifs de 18 140 et 20 420 €. L'offre de la seconde est plus large. Voici le détail : **Confortline** (20 880 €), **Carat** (22 890 €), **R-Line** (22 890 €), **Carat Exclusive** (24 400 €). De malus, il n'est point question, c'est entendu.

SEPT SOEURS, UNE SEULE IDENTITÉ.

SEVEN SISTERS

"CAPTIVANT DE BOUT EN BOUT"
LES INROCKUPTIBLES

"ÉTOURDISSANT"
COMME AU CINÉMA

"NOOMI RAPACE, MAGISTRALE"
BANDE À PART



SCÉNARIO INCROYABLE, EFFETS SPÉCIAUX STUPÉFIANTS :
LA RÉVÉLATION SF DE L'ANNÉE !

EN BLU-RAY, 4K,
DVD ET DIGITAL SUR **MY TFI**

W9

6play

ALLOCINE

Demotivateur

PREMIERE

RMC
INFO TALK SPORT

UN HÉRITAGE SPORTIF HISTORIQUE

Avant d'être des constructeurs automobiles, Ferrari et McLaren sont avant tout des légendes de la compétition. Deux piliers incontournables depuis plus d'un demi-siècle. Près de 230 victoires et pas moins de 16 titres constructeur pour la Scuderia; plus de 180 victoires et 8 titres constructeur pour sa rivale britannique: dans les deux cas, ça force le respect. Mais si Ferrari fête cette année les 70 ans de sa première voiture, la 125S, McLaren en tant que constructeur n'existe que depuis 1989. Et il a fallu attendre

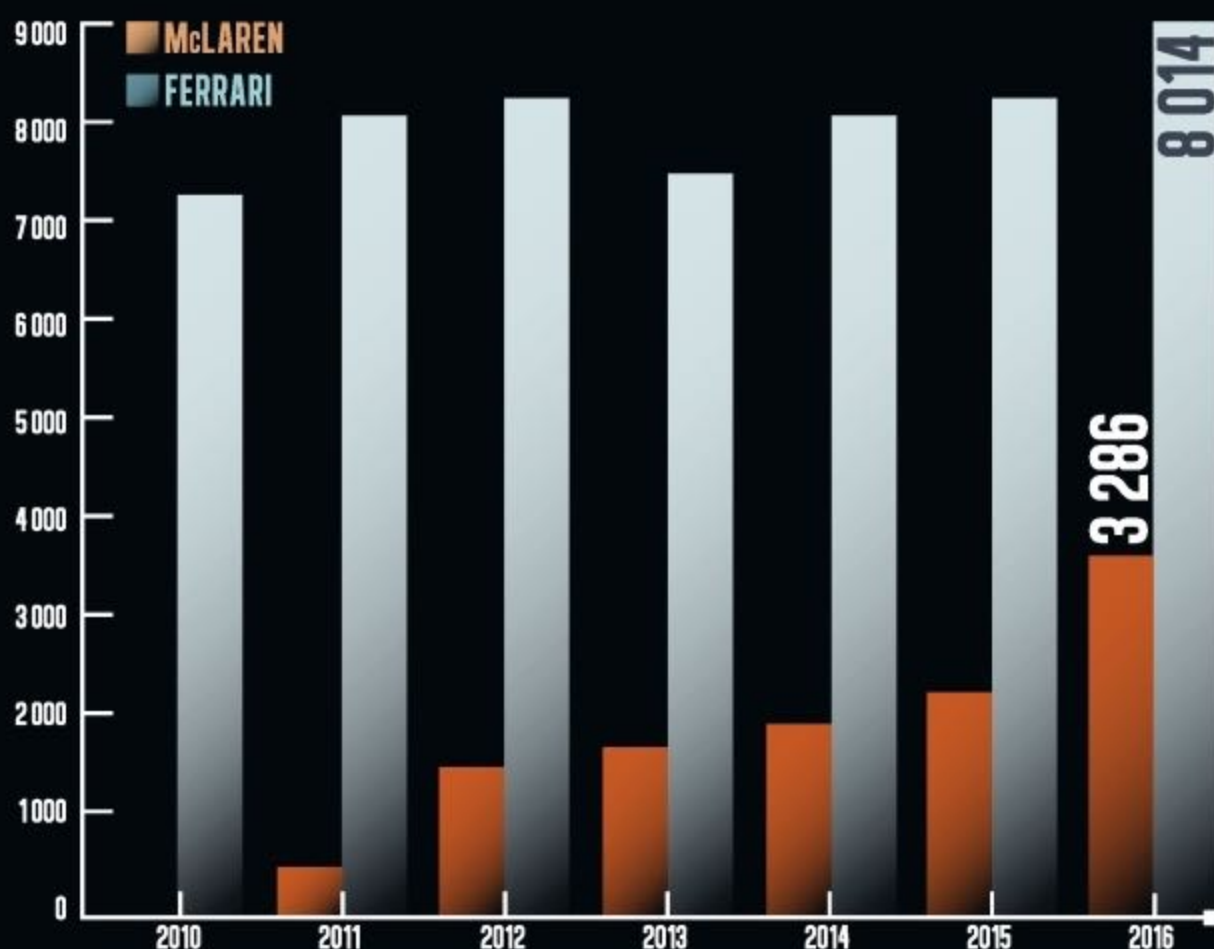
1993 pour que McLaren Cars, rebaptisé depuis McLaren Automotive, commercialise son premier véhicule routier. De son côté, Ferrari n'a jamais cessé de produire des sportives depuis plus d'un demi-siècle, alors que McLaren n'est une marque à part entière que depuis 2011, avec le lancement de la MP4-12C – si l'on excepte la SLR (en 2003, avec Mercedes).



SUTTON/PANORAMIC

DES VENTES QUI AUGMENTENT, MAIS...

Si l'on compare les unités immatriculées chaque année par nos deux protagonistes, le constat est évident: Ferrari est devant et progresse, mais beaucoup moins vite que McLaren.



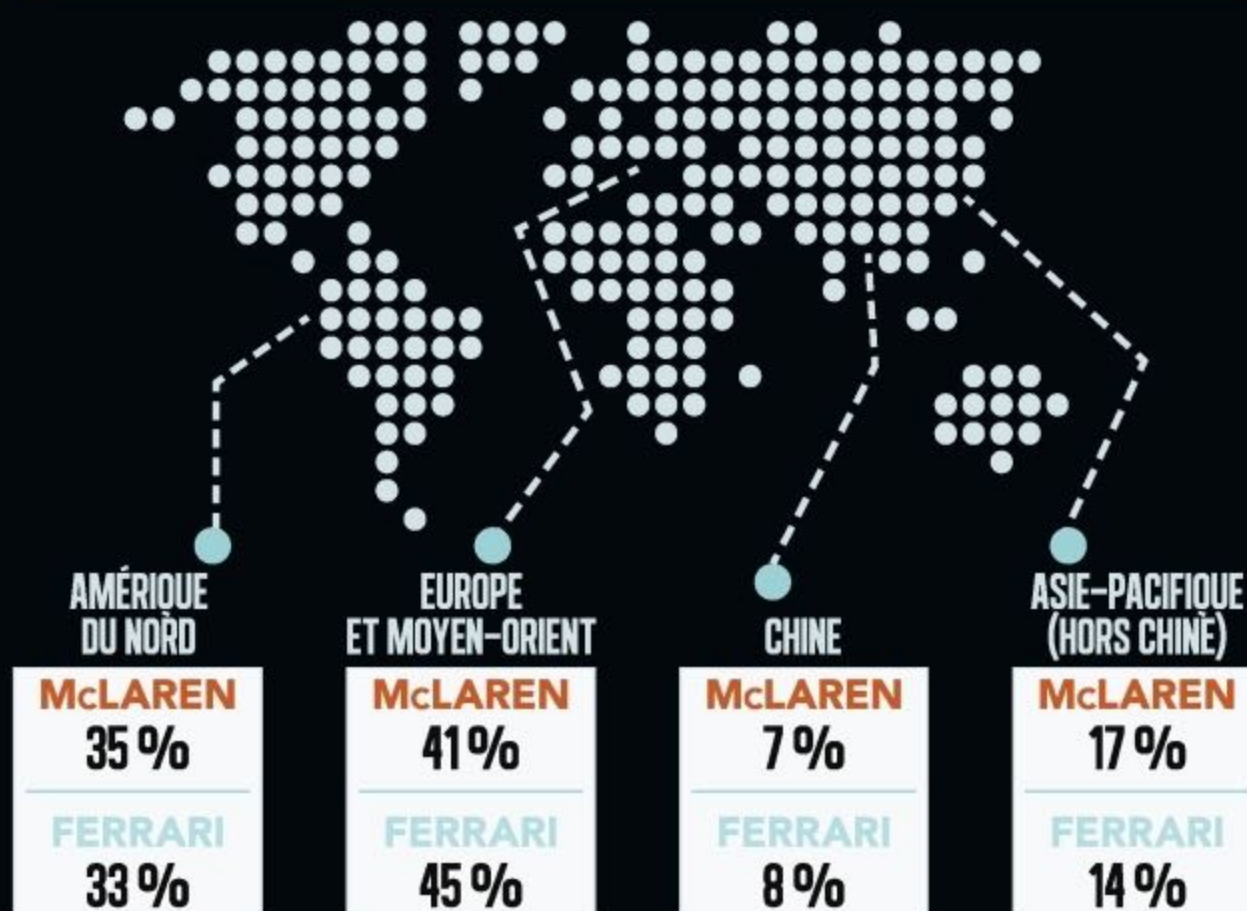
DEUX STRATÉGIES COMMERCIALES DIFFÉRENTES

Même si ses ventes augmentent année après année, la politique de Ferrari est immuable: elle consiste à limiter volontairement la production, pour préserver l'exclusivité et la valeur de ses voitures. La demande est toujours supérieure à l'offre, et les délais de livraison sont compris entre 1 et 4 ans. Dans le Surrey, pas question de limiter l'offre, au contraire. En pleine expansion industrielle, McLaren a défini ses ambitions dans le plan Track22, lancé l'an dernier: la marque compte investir 1 milliard de livres (1,13 milliard d'euros) jusqu'en 2022, pour lancer 15 nouveaux modèles ou dérivés. Comme un tacle à Ferrari et à Lamborghini, McLaren précise qu'elle "continuera à se concentrer uniquement sur les supercars et les sportives biplaces". Les ventes ont atteint 3 286 unités en 2016, mais le réseau commercial reste perfectible: il ne compte que 80 points de vente (un seul en France) répartis sur 30 pays. Le réseau Ferrari, lui, totalise plus de 180 adresses (dont 5 en France) réparties sur 80 pays. En outre, Maranello offre 7 ans d'entretien, ainsi que la possibilité de souscrire à une extension de garantie jusqu'à 15 ans!

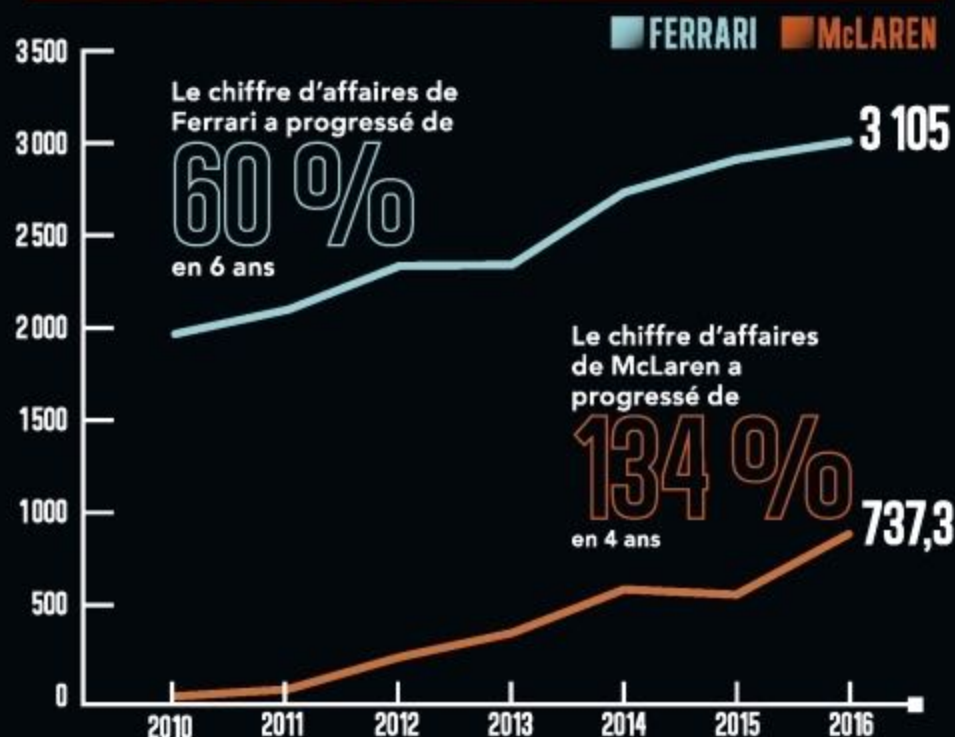
CAPITAUX : FERRARI L'ITALIENNE, McLAREN L'ORIENTALE

Ferrari a pris son indépendance financière fin 2015, puis début 2016, quand Fiat-Chrysler a cédé en deux fois sa participation grâce à une introduction à la Bourse de New York (10 % du capital), puis en cédant le reste à ses propres actionnaires (80 % du capital). Une opération intéressante pour les nouveaux acquéreurs, puisque, entre le début 2016 et aujourd'hui, le titre est passé de 45 \$ à 110 \$ à la Bourse de New York, et de 44 € à 95 € à la Bourse de Milan. Actuellement, Ferrari est détenue à 23 % par Exor (société d'investissement de la famille Agnelli), à 10 % par Piero Ferrari, héritier d'Enzo, et par des sociétés d'investissement: 8 % pour Baillie Gifford, 6,5 % pour T. Rowe Price. Tous les autres possèdent moins de 3 % des titres. McLaren a racheté au début de la décennie les 40 % de participation que Mercedes détenait dans le groupe britannique. Les capitaux de l'entreprise étaient depuis quelques années répartis entre le fonds souverain de Bahreïn (50 %), Mansour Ojeh – par l'intermédiaire de sa société TAG – (25 %) et Ron Dennis, qui dirigeait le groupe et possédait les 25 % restants. Débarqué en 2016, il a revendu ses parts au début de l'été.

PRINCIPAUX MARCHÉS (EN %)



CHIFFRE D'AFFAIRES (EN MILLIONS D'EUROS)



AMBITION BRITANNIQUE ET CONFORMISME ITALIEN ?

Longtemps cantonnées aux environs de 7 000 unités, les ventes de Ferrari devraient atteindre 9 000 voitures par an d'ici la fin de la décennie. Mais en conservant le principe de ne pas satisfaire toutes les demandes. En dépit de la pression des clients et des marchés, Ferrari n'a pas vocation à rendre ses modèles "accessibles" au plus grand nombre. Chez McLaren, l'ambition est toute autre : lancée en 2010, McLaren Automotive a ouvert son premier point de vente en juin 2011. Six ans plus tard, les ventes annuelles se rapprochent déjà de celles de Lamborghini. Dès le départ, l'ambition était d'atteindre rapidement 4 000 unités annuelles. Ce sera le cas en 2017. Les premiers bénéfices ont été enregistrés en 2014, et la marge opérationnelle dépassait les 10 % en 2016. La gamme Sports Series (62 % des ventes), plus "économique", a permis à McLaren de doubler ses immatriculations entre 2015 et 2016, et la marque devrait réaliser un nouveau record cette année. Il faudra encore doubler les ventes pour espérer rejoindre Ferrari, mais le plan produit ambitieux devrait permettre de passer la barre des 10 000 unités annuelles en 2020, au plus tard. Enfin, si le chiffre d'affaires de Ferrari a progressé de 60 % en 6 ans, celui de McLaren (même s'il est 4 fois inférieur à celui du Cavallino Rampante) a plus que doublé en 4 ans.

L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE, UN IMPÉRATIF STRATÉGIQUE

McLaren a ouvert son Technology Centre à Woking en 2004. L'usine ultramoderne fut achevée en 2011. Ferrari n'est pas en reste et a modernisé son usine historique de Maranello : bâtiments "zéro émission", technologies de pointe... et un musée qui a accueilli plus de 500 000 visiteurs depuis le début de l'année. Mais c'est sur les voitures que les progrès sont les plus spectaculaires. Entre 2012 et 2015, les dépenses de McLaren pour la recherche et le développement sont passées de 77 à 141 millions d'euros par an. Et le groupe McLaren diversifie ses activités : électronique de pointe, finance, industrie pharmaceutique... Côté voitures de série, l'hybridation est de mise : McLaren précise que "d'ici à 2022, au moins 50 % de nos voitures seront dotées de la technologie hybride". Même son de cloche chez Ferrari :



La chaîne de fabrication high-tech Ferrari.

"Nous prévoyons de commencer la transition de notre portefeuille de produits vers la technologie hybride en 2019." Le Cheval cabré assure, par ailleurs, qu'il continuera à lancer "au moins un nouveau modèle par an". L'explication n'est pas seulement technologique ou environnementale : "Nous nous attendons à ce que le contenu technologique croissant de nos voitures continue de maintenir les tarifs au niveau le plus élevé", confie-t-on à Maranello. La marque investit aussi beaucoup : 641 millions d'euros, soit 20 % du chiffre d'affaires, dépensés en R&D pour la seule année 2016 !



Le centre de production McLaren : clinique !

L'EXCLUSIVITÉ DE PLUS EN PLUS DEMANDÉE

La production de Ferrari est déjà parcimonieuse, mais il existe encore plus rare : les éditions limitées et les modèles uniques, conçus selon le cahier des charges des clients, et facturés plusieurs millions d'euros. Ferrari assure qu'elle continuera à lancer ce genre de modèles "qui demandent des prix plus élevés, afin de satisfaire les demandes de nos clients les plus riches". McLaren a suivi le même chemin. Le britannique a développé une branche spéciale, MSO (McLaren Special Operations), dédiée à la personnalisation. "Nous créons des voitures en fonction des goûts précis d'un propriétaire, et nous pouvons fournir toutes sortes d'options de personnalisation sur mesure", assure-t-on à Woking.

McLaren P1 MSO



La Ferrari Aperta



L'AVIS DE L'AUTO-JOURNAL

McLaren est une marque toute jeune, spécialisée dans le haut de gamme et l'innovation. Le scénario rappelle celui de Tesla. La différence ? McLaren est plus discrète, mais aussi plus efficace : déjà rentable, la firme devrait dépasser Lamborghini cette année, et rejoindre Ferrari à la fin de cette décennie. Capable de concurrencer Jaguar ou Porsche sur certains segments, le constructeur britannique est aussi un étalon dans le domaine des supercars et des hypercars. Comptant sur son héritage sportif, un appui financier solide, et une exigence technologique perpétuelle, McLaren s'est imposée comme une référence. Elle n'est déjà plus un simple challenger.

BESOIN DE PNEUS ?



RECEVEZ VOTRE DEVIS PNEUMATIQUES EN 3 CLICS

Un réseau national,
+190 magasins,
proche de chez vous pour tout
l'entretien de votre véhicule.

Retrouvez la liste de nos magasins
sur : **www.eurotyre.fr**





Le profil du I-Pace ne laisse aucun doute: ce SUV au profil sportif affichera des prestations davantage dynamiques que familiales...



PHOTOS JAGUAR

Le I-Pace repose sur une plate-forme spécifique. Et il sera la première voiture de la marque britannique à être propulsée à l'électricité.

VOICI LE SUV JAGUAR 100 % ÉLECTRIQUE !

Développé sur une plate-forme spécifique, l'I-Pace sera la première voiture électrique de la marque britannique.

Novembre 2016. Avec son concept I-Pace dévoilé au Salon de Los Angeles, Jaguar signe une double lettre d'intention. D'une part, renforcer sa présence sur le segment des SUV, où la marque est déjà présente avec son F-Pace et le récent E-Pace. Et, d'autre part, mettre enfin un pied dans la mobilité électrique. Aujourd'hui, et après s'être exhibé fièrement dans les rues londoniennes, le concept va devenir réalité. Le design figé par Ian Callum pour l'I-Pace de série est fidèle au concept, et il inscrit parfaitement l'engin dans la gamme de SUV du Félin, tout en offrant un style distinctif.

Pourquoi en faire un modèle 100% électrique ? Pour ne pas laisser Tesla, Audi, ou Mercedes seuls sur ce terrain, pardi !

Le Jaguar I-Pace affichera le niveau de performances attendu sur un gros SUV haut de gamme: Jaguar a déjà annoncé une puissance de 400 ch, un couple de 700 Nm et un 0 à 100 km/h réalisé en quelque 4 secondes. L'autonomie annoncée dépasse les 500 km grâce à une batterie lithium-ion de 90 kWh. Mais le plus étonnant reste la stratégie opérée par la marque: plutôt que de cacher ses prototypes pendant le développement du modèle, Jaguar les montre au grand jour, en l'occurrence dans les rues de Los Angeles, ville symbole du tout-automobile, où ce modèle innovant n'est pas passé inaperçu avec son camouflage peu discret... La marque précise que les 200 prototypes, qui endurent actuellement les tests de durabilité, ont cumulé 11 000 heures d'essais et 2,4 millions de kilomètres.

Côté dimensions, l'I-Pace jouera dans la cour des SUV familiaux, avec une longueur de 4,68 m, une largeur de 1,89 m et une hauteur limitée à 1,56 m pour conserver un profil dynamique (un X4 de BMW culmine à 1,62 m). Il offrira 5 places et un volume de chargement de 530 litres. L'habitacle sera richement équipé et fera appel à des écrans numériques. Reste à souhaiter une qualité de présentation plus soignée que dans le F-Pace, fort décevant sur ce chapitre.

Enfin, la révélation de l'I-Pace a pris du retard: il devait être présenté en cette fin d'année, mais ne sera finalement dévoilé qu'au Salon de Genève, en mars prochain.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation:

deuxième semestre 2018

Prix: à partir de 80 000 €

Concurrent: sans concurrence à ce jour (pas d'autre SUV électrique familial)

Ce SUV familial n'a pas de concurrence: un Tesla Model X est beaucoup plus gros... et beaucoup plus cher!

(+ 207 %)

C'EST LA HAUSSE DES VENTES DE VÉHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES EN FRANCE EN NOVEMBRE, SOIT 1 266 VOITURES CONTRE 421 EN NOVEMBRE 2016. Une passion subite pour la propulsion électrique ?

Pas vraiment, même si les immatriculations de voitures électriques ont dans le même temps progressé de 29 %. Ce bond s'explique par le nombre plus important de modèles disponibles, mais aussi par la disparition pure et simple, dès l'an prochain, du bonus écologique destiné aux hybrides plug-in.



RENAULT

MOTEURS Renault lance un 1.3 TCe

Alors que les moteurs essence suscitent à nouveau beaucoup d'intérêt, Renault fait évoluer son offre et lance un nouveau 4 cylindres 1.3 TCe. Il est disponible en trois niveaux de puissance (115, 140 et 160 ch). Les Scénic et Grand Scénic ont la primeur de ce nouveau bloc. Philippe Brunet, vice-président ingénierie moteurs thermiques et électriques

pour l'Alliance, précise que "comparé au moteur Energy TCe 130, le nouveau TCe 140 offre un couple maxi, supérieur de 35 Nm. Et il est disponible sur une plage deux fois plus importante, dès 1 500 tr/mn et jusqu'à 3 500 tr/mn." Nous ne manquerons pas de mesurer la consommation et les performances de ces nouveaux TCe.



VOLVO

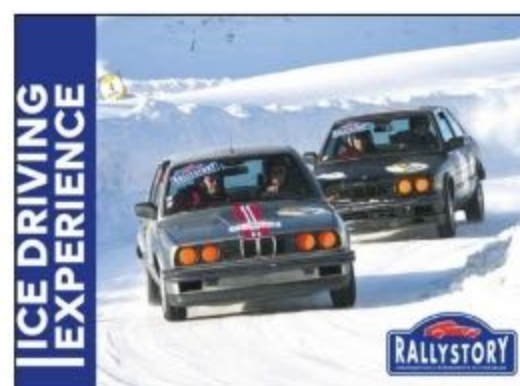
CONDUITE AUTONOME

Les familles au cœur de l'innovation

Le projet Drive Me de Volvo a pour but de tester en conditions réelles des voitures entièrement autonomes. Plutôt que de confier sa flotte de véhicules aux seuls ingénieurs, la marque suédoise implique des familles de la région de Göteborg : deux ont déjà pris livraison d'un XC90 utilisé pour développer une conduite de plus en plus autonome, et une centaine de personnes ont été retenues pour les tests à venir sur quatre ans. Volvo confie que ces familles "fourniront aux ingénieurs des données inestimables pour analyser leur utilisation quotidienne et leurs interactions avec le véhicule dans différents cas de figure : se rendre au travail, déposer leurs enfants à l'école ou faire leurs courses." La marque prévoit de commercialiser des véhicules 100 % autonomes d'ici à 2021.

LES 25 ET 26 JANVIER ICE DRIVING EXPERIENCE À L'ALPE D'HUEZ

www.rallystory.com



Plus de 100 tours de circuit glacé, répartis en 12 sessions : c'est ce que vous promet cet événement organisé par Rallystory, qui met à disposition des voitures (propulsion, traction et 4x4) équipées de pneus cloutés. Hébergement, repas, prêt des casques et encadrement sont inclus dans le tarif (1 750 € pour le week-end). Idéal pour apprendre la conduite sur glace... et passer un bon moment !

Les chiffres du marché français en novembre 2017



+10,3 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à novembre 2016.

+34%

C'est la hausse des ventes de PSA en novembre, du fait des bons résultats de Citroën (+10,8%), DS (+13,8%) et Peugeot (+24,5%), mais surtout grâce à l'intégration d'Opel (6302 unités).

180012

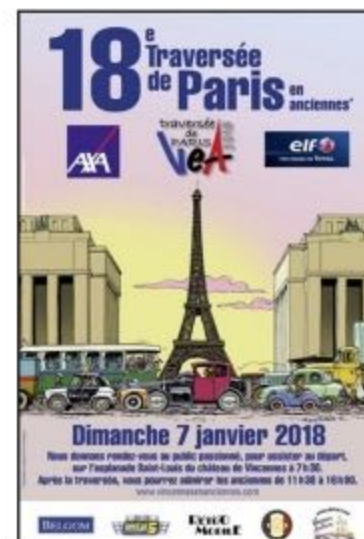
C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de novembre, soit 1,92 million depuis le début de l'année (en hausse de 5,3%).

106 726

C'est le nombre de Clio immatriculées en France depuis janvier, soit 5,6% de part de marché. La Renault est suivie par les Peugeot 208 (90862 unités) et 3008 II (66827 voitures).

LE 7 JANVIER LA 18^e TRAVERSÉE DE PARIS HIVERNALE

www.vincennesenanciennes.com



Rendez-vous à 7 h 30 sur l'esplanade du château de Vincennes pour assister au départ de ce convoi annuel, composé de centaines d'anciennes. Tout ce beau monde se laissera ensuite admirer de 11 h 30 à 16 h 30, à Meudon. Des bus d'époque sont également mis à disposition (10 € la place, à réserver).



VOITURE ÉLECTRIQUE

PSA se lance dans les moteurs

C'est un pas industriel important que vient de franchir PSA: le groupe français vient de signer une joint-venture, à 50/50, avec le géant japonais Nidec spécialisé dans les moteurs électriques. Ou plutôt avec sa filiale française Leroy-Somer, créée en 1919 et rachetée en début d'année par le groupe japonais... Le but de cette joint-venture est de concevoir et développer des moteurs à usage automobile, et de lancer la production sur un nouveau site à Trémery (57), pour un investissement initial de 220 millions d'euros. Ces moteurs seront utilisés pour les gammes de PSA (dont Opel), mais également proposés à d'autres industriels. PSA vise une capacité de 900 000 moteurs électriques par an dès 2022.



JURY AUTOBEST

La Citroën C3 Aircross couronnée

Après une première présélection, qui avait retenu six modèles correspondant aux critères de ce jury européen, la Citroën C3 Aircross a été élue "Best buy car of Europe 2018" par Autobest. À l'issue de deux jours d'essais intenses en Italie, 31 journalistes représentant autant de pays, dont pour la France Jean-Éric Raoul, rédacteur en chef de L'Auto-Journal, ont donc couronné le nouveau SUV urbain français. Il devance assez largement l'Opel Grandland X et le Volkswagen T-Roc. Pour Dan Vardie, président fondateur d'Autobest, "ce prix vient également récompenser la nouvelle trajectoire prise par Citroën, basée sur une stratégie solide, une nouvelle gamme et une identité claire de la marque". Le détail des votes de chaque membre peut être consulté en ligne sur le site du jury: www.autobest.org



UNION EUROPÉENNE

La législation durcie suite au Dieseldgate

Deux ans après le scandale lié aux émissions polluantes des moteurs diesel Volkswagen, le Parlement européen vient d'adopter des mesures qui permettront de renforcer les contrôles lors de la certification des véhicules, mais aussi après leur mise en service. Pour être adopté, le texte sera soumis au vote des parlementaires. Si ces mesures sont entérinées, la Commission pourra par ailleurs infliger aux constructeurs, en cas de non-conformité, jusqu'à 30 000 euros d'amende par véhicule concerné. Le durcissement des cycles de mesures (certaines se font désormais en conditions réelles) lors des tests d'homologation devrait contribuer à limiter les risques de récidive...

JEAN-LUC FIEMAL/BELPRESS/MAXPPP



NICOLAS KOVARIK/IP3/MAXPPP

“J’y suis favorable car je sais que deux tiers des accidents se concentrent sur ces tronçons de routes nationales et départementales bidirectionnelles aujourd’hui limitées à 90 km/h.”

Édouard Philippe,

Premier ministre,
à propos de la généralisation
du 80 km/h sur route.

Depuis 3 ans, les résultats en matière de sécurité routière sont mauvais. Quel a été le bilan des tests “80 km/h” ?

Mystère. Pourquoi le gouvernement n'engage aucun plan de lutte contre l'alcool, les stupéfiants, l'inattention, et pour le respect des usagers vulnérables ? Parce que cela demande des moyens humains, contrairement à quelques panneaux “80” qui ne feront pas de miracle.



AUDI

INSOLITE UNE A8 SOUS LA MANCHE: POURQUOI ?

Début décembre, Audi a décidé de faire rouler un exemplaire de sa nouvelle A8 sous la Manche, dans un tunnel de service d'Eurotunnel. “50,5 kilomètres dont 38 kilomètres sous la mer”, annonce la marque, pour une heure de traversée. Quelle est la prouesse, et où se situe l'intérêt de cette démarche ? Hormis la difficulté que représente l'organisation de cette traversée, pour des questions évidentes de sécurité, nulle part. Et la marque, qui met en scène cette traversée dans un court-métrage avec Lambert Wilson, a surtout raté l'occasion de rappeler que cette A8 est tout de même la première voiture au monde à offrir une conduite autonome de niveau 3.

BMW électrifie toute sa gamme

La marque bavaroise ne cache pas ses ambitions dans l'électrification, avec de nombreux lançements (hybrides rechargeables et 100 % électriques) dans les prochaines années. Mais BMW va séparer en deux sa stratégie. D'un côté des électriques destinées à de gros volumes de production, de l'autre des modèles très performants : batterie de 120 kWh, plus de 550 ch et moins de 3 secondes pour atteindre 100 km/h.

Bientôt un Q2 sportif chez Audi

Tous les SUV de la gamme Audi ont eu droit à une déclinaison sportive. Le récent Q2 n'échappera pas à la règle puisque la marque développe actuellement un SQ2. Au programme : boucliers élargis percés de larges entrées d'air, quadruple sortie d'échappement et, surtout, 4 cylindres turbo affichant au moins 250 ch.



VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI 95 ch DSG7 Carat

GOLF CANADA DRY

Elle veut se faire presque aussi grosse que la Golf.
Elle lui emprunte de nombreux éléments techniques et équipements.
Est-elle pour autant la nouvelle Golf ? Pour y répondre, nous l'avons astreinte à un périple que peu de citadines affronteraient sans souci.

Par Méline Priam Photos Tibo





**“CETTE POLO ME CLOUE LE BEC :
JE NE POURRAI PLUS DIRE QUE SON HABITACLE
EST TRISTE ET AUSTÈRE.”** Pascal Richard, chef de rubrique



❶ La Polo met enfin un peu de couleur à bord, mais sur la livrée Carat, cela doit rester chic ! ❷ Plus longue de 8 cm par rapport à la précédente, elle reste encore assez maniable et à l'aise en ville.



Une vraie petite Golf. Presque une Golf. Mini-Golf. Golf XS. Golf de poche. Ou, dans un registre différent : la même, en mieux ! Je vous fais grâce des qualificatifs les plus utilisés pour identifier la nouvelle Polo. Au point de se demander ce qu'elle a pour elle. Ou de penser qu'elle risque de signer la fin de son aînée. Après tout, pourquoi dépenser plus – pas loin de 50 % d'écart – pour la même voiture ou presque ? Au moment de prendre la route, c'est ce “presque” qui me titille. Autant vous prévenir, la Golf, je connais ! Primo, parce qu'après quelques années d'essais de voitures en tout genre, il serait impensable de ne pas connaître l'indétrônable icône de Volkswagen. Deuxio, parce que mon cher et tendre roule en Golf ! Ce qui me chatouille aussi, c'est que je n' imagine pas Volkswagen se tirer une balle dans le pied. Franchement, sans vouloir remuer le couteau dans la plaie du Dieselgate, ce n'est pas le moment. Mais il est clair qu'avec une Golf VII plus près de la fin que du début de sa carrière, le constructeur a intérêt à tirer sa fourmi vers le haut.

De surcroît, c'est la guerre dans l'arène des citadines. Pour rester au top, il ne faut pas lésiner. À force de me vanter les qualités de la petite nouvelle – plus si petite d'ailleurs ! –, Stany Meurer, qui a été le premier à l'essayer (*L'AJ* n° 991), et Pascal Richard, qui l'a comparée au gratin de la catégorie en version TSI de 115 ch (*L'AJ* n° 995), ont fini par me convaincre que le 1 l 3 cylindres était bien suffisant dans sa version de 95 ch.

En mettant le cap sur le Portugal, j'ai comme un doute...

On ne va pas se mentir : la perspective de passer cinq jours collées au siège d'une citadine inquiète fortement mes lombaires et risque de mettre à mal ma patience... légendaire ! Pour adoucir l'épreuve, j'ai (presque) exigé la boîte DSG7. Certes, elle est chère (1 620 €), mais elle apporte une facilité et un confort de conduite indéniables, surtout pour une urbaine. Et puis, la Golf de mon cher et tendre est dotée d'une DSG ! En revanche, vu le matériel de Tibo, qui a pour mission de nous dégoter de superbes spots photos pour vous faire voyager en images, aucun doute,



❶ La carrosserie 3 portes n'ayant plus les faveurs des acheteurs, la Polo renonce à cette version et n'est disponible qu'en 5 portes. ❷ Malgré un moteur 1 l qui peut sembler un peu léger, la Polo ne rechigne pas à parcourir les grands espaces.



Une vraie Golf... à quelques détails près

Cette remarque nous a été formulée à plusieurs reprises, à tel point qu'il devenait évident de la reprendre et de la détailler. Voici donc les petites différences qui font qu'une Polo n'est pas une Golf. Faut pas rêver.

- ▶ Le bruit des portières à la fermeture : moins classe.
- ▶ La caméra de recul : plus bruyante lorsqu'elle sort ou regagne sa cachette.
- ▶ Des aides à la conduite moins efficaces : un régulateur de vitesse adaptatif qui se met en défaut sous la pluie, ou un détecteur de fatigue qui intervient sans raison.
- ▶ Des aides à la conduite absentes, comme l'alerte au franchissement de ligne.
- ▶ Les petits détails de finition : plastiques durs plus nombreux, bacs de contre-portes dépourvus de revêtement intérieur.
- ▶ Un frein à main et non un frein de parking auto.
- ▶ Une autonomie moindre.
- ▶ Un confort de suspension encore en retrait.
- ▶ Moins de place à bord et un coffre plus petit.



Le coffre de la Polo a beau être assez grand pour une citadine, tout ne rentre pas. Ce n'est pas une familiale.

nous aurions dû investir dans une remorque ! Ne riez pas... Comme une grande, la Polo peut tracter jusqu'à 1 tonne. Alors que l'alerte de franchissement de ligne, pourtant en vogue chez ceux qui se vantent de soigner la sécurité et de miser sur la conduite autonome, est absente (même en option), un attelage amovible est au menu (800 €). C'est un peu court pour la caravane du vacancier allemand, encore que ! Plaisanterie mise à part, ce n'est pas le mètre quatre-vingt-dix de Tibo qui ne rentre pas dans la Polo, effectivement assez spacieuse, mais son chargement. Le coffre a beau profiter de l'augmentation du gabarit et devenir la référence de la catégorie, un photographe ne voyage pas léger. Ce qui serait rentré dans le coffre d'une Golf voyagera sur la banquette arrière. Pour autant, ses formes régulières et la possibilité d'ajuster la hauteur du plancher le rendent pratique. Toutefois, lorsque celle-ci est au plus bas, un décrochement avec le seuil de chargement persiste.

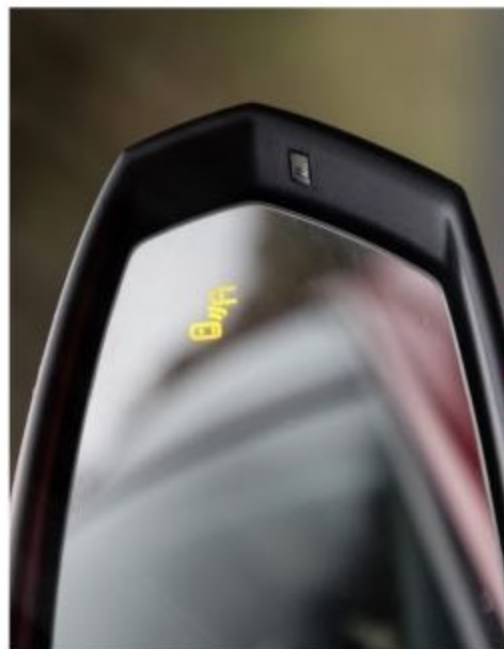
Très vite, il faut bien reconnaître que le 3 cylindres fait un super boulot ! Le 999 cm³ ne donne jamais l'impression de souffrir. Sur l'autoroute, il

se montre à l'aise, souple et volontaire, grâce à un couple honorable de 172 Nm, et relance sans peine jusqu'aux vitesses légales. Cerise sur le gâteau, il se révèle assez silencieux et s'illustre par une sonorité plus ronde et douce que celle typique des petits 3 cylindres. À 130 km/h, elle passe au second plan après les bruits de roulement, plus ou moins présents selon le revêtement, et les bruits aérodynamiques qui apparaissent autour des rétros. Il faut dire que la boîte DSG7 est une compagne idéale. Comme notre Polo a droit à l'option de la sélection du mode de conduite (140 €), les lois de passage des vitesses peuvent être adaptées selon la situation ou les préférences de chacun. Un peu paresseuse en mode Eco pour optimiser la consommation, progressive en mode Normal, elle est parfois secouée par quelques à-coups en Sport. À vous de choisir, grâce également au mode Individual, lequel permet de panacher les réglages de la réponse de l'accélérateur, de la direction et de l'amortissement si celui-ci est variable (440 €). Des raffinements jamais vus sur une citadine, et rendus possibles en reprenant la même plate-forme technique (la fameuse MQB dont nous ➔



PLANQUÉE !

Comme sur la Golf, la caméra de recul est cachée, donc protégée des salissures, dans le logo Volkswagen de la poignée du coffre. Seul hic : le vacarme qu'elle fait à chaque fois qu'elle se déploie et se replie.



TROP DISCRET

La Polo propose moyennant 330 € un détecteur d'angle mort. Bien ! Mais la petite lumière orange dans la glace du rétro est trop discrète et se confond presque avec le rappel du clignotant.



EN RETARD

Le rappel des flèches GPS au tableau de bord est pratique. Problème : l'image est en retard de 40 à 100 m par rapport à la réalité. C'est piégeux, surtout quand deux changements de direction se suivent.



À LA CARTE

Moyennant 140 €, il est possible de choisir son mode de conduite entre Eco, Normal, Sport et même Individual. Les options de ce dernier s'ajustent via le menu de l'écran tactile.

PAS QU'AUTOMATIQUE

La boîte DSG fait si bien le boulot que l'on oublie qu'il existe aussi de très discrètes palettes au volant pour reprendre la main. Via le sélecteur de position, il est possible de passer du mode Sport à Normal, indépendamment du réglage du mode de conduite.



UN RADAR AQUAPHOBE

La Polo peut recevoir un régulateur de vitesse adaptatif. Mais VW a peut-être fait des économies sur le radar. Lors de notre périple, celui-ci se mettait souvent en défaut sous la pluie. Comme la régulation de la vitesse est couplée à celle de la distance, nous n'avions plus ni l'une ni l'autre.

Sur son 31

À bord, la Polo passe un cap ! Au premier coup d'œil, ce n'est pas la révolution, elle conserve son sérieux, notamment en matière de qualité des matériaux (très flatteurs pour une citadine) et de finition. Pourtant, l'arrivée de l'écran tactile couleur de 8 pouces et, surtout, d'inserts un peu plus chatoyants voire carrément colorés sur certaines versions donnent un air plus chaleureux à l'ensemble. L'ergonomie et le toucher délicat des commandes sont aussi toujours

à prendre en exemple. Les sièges Sport de la version Carat contribuent grandement au confort sur long trajet, malgré une assise un peu haut perchée. Nous avons toutefois remarqué quelques petits couacs de finition. Le cerclage en plastique de la tige de l'appuie-tête du siège avant se faisait déjà la malle, et l'ajustage du liseré réfléchissant courant le long de la planche de bord n'était pas uniforme. Résultat : de nuit, le trait lumineux n'était pas homogène.

À L'ANCIENNE

Les citadines piquent de nombreux équipements de confort ou de sécurité aux modèles des catégories supérieures. Mais pas le frein de parking automatique, encore trop cher pour elles. La Polo ne déroge pas à la règle et garde un bon vieux frein à main, même avec la boîte DSG7 !



Si vous voulez absolument les compteurs numériques Active Info Display (470 €), il faut patienter, ils ne seront disponibles qu'en début d'année prochaine. Les premières Polo sont livrées avec des compteurs analogiques classiques parfaitement fonctionnels et lisibles.



- ❶ Les feux de jour à LED sont de série sur toutes les Polo. Les versions Carat ont droit, elles, à des phares 100% LED.
- ❷ En s'allongeant de 8 cm et en s'élargissant de presque 7 cm, la Polo est aujourd'hui aussi imposante qu'une... Golf III!

vous parlons si souvent) dans une version raccourcie de la... Golf. Si la Polo ne rechigne pas à "bouffer du kilomètre" et s'en acquitte même en offrant un confort plus qu'appréciable, une tenue de route et de cap exemplaire et sécurisante, notre parcours devient vite monotone. Monotonie que vient briser le régulateur de vitesse adaptatif en... m'agaçant copieusement. En effet, le radar de ce monsieur n'aime pas la pluie! La traversée d'une traite de notre beau pays s'effectuant ce jour-là sous une météo automnale, il tombe en carafe régulièrement. Comme la régulation de la vitesse ne peut pas être découplée de celle de distance, c'est l'ensemble du dispositif qui se déconnecte. Un défaut imputable soit à un mauvais positionnement du radar, soit à des performances moindres. Volkswagen aurait-il opté pour une technologie moins coûteuse pour la Polo? Pas impossible. Dommage, car lorsqu'il fonctionne, il se montre progressif et gère en douceur les décélérations et les relances dans le trafic. Petite

confiance en passant: alors que le constructeur annonce qu'il est opérationnel jusqu'à 160 km/h, nous avons découvert qu'il continuait à faire le boulot au-delà. Il n'en reste pas moins que si vous ne pouvez compter sur lui que par beau temps, autant se contenter du régulateur de vitesse standard livré de série. Méfiez-vous aussi de l'indication de la limitation de vitesse indiquée. Il ne s'agit en effet pas d'une vraie lecture en temps réel; les informations sont fournies par les données enregistrées dans le GPS.

Autre source de désagrément sur long trajet: les arrêts fréquents imposés par le petit réservoir.

Une mauvaise habitude prise par de plus en plus de constructeurs pour grappiller des kilos et aider ainsi les moteurs à consommer moins. Un cercle vertueux, mais au final, l'autonomie trinque. Vous me direz que cela permet de se dégourdir les pattes, mais devoir ravitailler souvent ➔

"À VIDE COMME EN CHARGE, LE MOTEUR FAIT PREUVE DE BEAUCOUP DE BONNE VOLONTÉ."

Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint





Pour les réfractaires au créneau, la Polo se gare seule grâce au Park Assist 3.0 (200 €). Elle peut aussi effectuer les stationnements en bataille. Le conducteur reste maître des pédales.

Elle en met plein la vue



Si certains équipements sont encore réservés aux catégories supérieures, les citadines adoptent toutes les écrans

tactiles multimédias. Alors, la Polo va plus loin. Dès Confortline, elle reçoit un écran couleur de 8 pouces revêtu d'une surface en verre qui offre l'aspect d'une tablette numérique. Compatible Bluetooth, Apple CarPlay, Android ou MirrorLink, il conserve un lecteur CD et intègre la navigation sur Carat. Seul petit défaut d'ergonomie : les deux boutons rotatifs sont trop près des touches impulsives, très sensibles. Il n'est pas rare de changer de menu en voulant ajuster le son de la radio. Pour enfoncer le clou, la Polo s'offre le luxe du compteur d'instrumentation 100% couleur, l'Active Info Display (470 €, de série sur Carat Exclusive). L'ensemble donne à la planche de bord une autre dimension visuelle. La Polo Trendline se contente d'un écran de 6,5 pouces. Le 8 pouces est facturé 450 €, 1 235 € avec le GPS ; l'option Active Info Display n'est pas disponible.



Tenue de route et de cap exemplaires, performances suffisantes, freinage efficace, la Polo affiche des qualités routières qui lui assurent une polyvalence d'utilisation fort appréciable.

High-tech Comme une grande

PAS DE JALOUX

Le système Car-Net est compatible avec tous les smartphones, qu'ils fonctionnent sous Android, Apple ou MirrorLink, afin que vous puissiez accéder à son contenu librement.



À CHACUN SA SAUCE

Le profil de conduite Individual permet de se concocter une Polo aux petits oignons, avec une réponse de l'accélérateur en Sport, une direction en Normal et une gestion de boîte en Eco, si tel est votre bon plaisir !



AU CENTIMÈTRE PRÈS

La Polo Carat est dotée d'office de radars de parking avant et arrière, mais la caméra de recul (300 €) offre une vue plus précise pour se garer en ville dans un mouchoir de poche. Ce n'est pas du luxe, car la Polo a bien grandi.



SOMMAIRE, PRÉCIS ET DÉTAILLÉ

Les aides à la conduite arrivent en force chez les citadines. La Polo intègre la détection des piétons avec freinage d'urgence et le détecteur de fatigue de série. Libre à vous de les déconnecter.



❶ La Polo est celle qui ménage désormais le plus de place aux jambes, mais c'est toujours un peu juste de s'installer à trois. ❷ Le volume de chargement est plus que correct, mais lorsque le plancher est réglé au plus bas, un décrochement persiste.





❶ Les petites routes de montagne restent le seul terrain où le 1 l est un peu limité. ❷ La Polo a besoin de s'arrêter souvent. Primo, elle n'est pas particulièrement économique. Deuxio, son petit réservoir la handicape.

PLUS

Boîte DSG7
Présentation, finition
Moteur tonique et discret
Équipements
technos haut de gamme
Habitabilité

MOINS

Un peu sèche parfois
en suspensions
Prix
Stop/start désagréable
Bugs du radar du Front
Assist sous la pluie.

**“À FORCE DE GRANDIR,
LA POLO N'EST PLUS TOUT À FAIT
UNE CITADINE.”**

Stany Meurer, essayeur



laisse aussi penser que la Polo est une vile gourmande. Ce qui n'est pas le cas... Quoique. Difficile en effet de descendre sous les 7 l/100 km sans adopter une conduite très sage. Comme tous les petits turbo essence, le TSI devient gourmand dès que vous forcez sur la pédale de droite.

En apercevant Lisbonne, le pont du 25-Avril aux airs de Golden Gate et le Corcovado copié sur celui de Rio, l'agacement est loin et un constat plus positif s'impose : après 1 700 km effectués d'une traite, mes lombaires se portent bien, merci ! Les sièges Sport de la finition Carat assurent un bon maintien et complètent idéalement le travail des suspensions. La Polo, qui a indéniablement progressé, n'est pas loin de faire aussi bien que sa grande sœur. Mais "pas loin" n'est pas "aussi bien". Tibo trouve que l'assise est trop haute et me fait justement remarquer qu'un grand gabarit n'a pas les cuisses assez soutenues.

En rentrant dans les ruelles lisboètes, après avoir goûté ses qualités routières, je m'attends à ce que la Polo soit comme un poisson dans l'eau. Eh bien... pas vraiment ! Primo : longue désormais de 4,06 m, elle ne se glisse plus dans un trou de souris. OK, ce n'est pas un Touareg, mais faire demi-

tour manu militari, prendre une rue à 90° ou s'engouffrer dans un parking est moins aisé qu'avant. Les jantes de 17 pouces n'arrangent rien. Elles compliquent aussi la tâche des suspensions. Bien amortie et suspendue sur un asphalte régulier, la Polo est plus cassante sur les obstacles urbains, dos-d'âne et nids-de-poule. Enfin, son stop/start m'horripile. Je n'ai rien contre ces dispositifs. Bien gérés, ils ont des vertus. Mais celui de la Polo ne me convainc guère. Il intervient très, trop tôt, n'attend pas l'arrêt et coupe le sifflet du 3 cylindres au moindre ralentissement. De plus, le redémarrage manque de discrétion au point de se demander si le TSI ne se transforme pas soudain en TDI. Une citadine qui se révèle presque plus à la fête sur route qu'en ville, ce n'est pas anodin, quand même.

Au troisième jour de notre aventure, à l'assaut de la Sierra Nevada, le 3 cylindres montre (enfin) ses limites.

Poussé dans ses retranchements, il tire la langue. Il manifeste son mécontentement en haussant significativement la voix, et le son n'a alors pas le timbre amusant de certains concurrents. Surtout, il devient glouton

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★☆

Silencieux sur sa plage d'utilisation, le 1.0 TSI montre beaucoup de bonne volonté. Excellemment secondé par la boîte DSG7, il participe à l'agrément. Tout comme la direction et l'ergonomie ! En revanche, en ville, le stop/start devient vite agaçant.

SÉCURITÉ ★★★★★☆

Rien à redire. La Polo décroche notamment une bonne note au crash-test EuroNCAP pour la protection des piétons grâce au Front Assist. Toutefois, l'absence d'alerte de franchissement de ligne étonne et le blocage des ceintures avant l'impact est en option.

PERFORMANCES ★★★★★☆

Ce moteur de 95 ch n'a pas à rougir de la comparaison avec son homologue de 115 ch. Il rivalise même sans mal avec les PureTech et autres TCE de 110 ou 120 ch !

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★☆

Les suspensions réalisent du bon travail malgré quelques secousses sur les saignées, raccords de bitume ou nids-de-poule avec ces jantes de 17 pouces. Les sièges Sport compensent. Seule l'assise est un peu courte pour les grands gabarits, dont les cuisses ne sont pas assez soutenues.

HABITABILITÉ

★★★★★

En s'allongeant de 8 cm, la Polo optimise l'espace à bord et devient l'une des citadines les plus spacieuses. À l'arrière, les passagers bénéficient d'un bel espace pour leurs jambes, et cela sans nuire au coffre.

QUALITÉ ★★★★★☆

Ce n'est pas une Golf, mais la petite sœur soigne sa mise et se positionne en référence. Certains plastiques sont durs, mais l'habillage de la casquette de planche de bord est joliment moussé. La finition est au cordeau. En prime, les inserts argent apportent une note propre à gommer le côté austère de la précédente Polo.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★★☆

Certes, la Polo reste chère, surtout dans cette livrée Carat. Mais l'équipement de série est complet, les options sont à des prix corrects et le TSI échappe au malus. Volkswagen pourrait faire un effort sur la garantie.

COÛT À L'USAGE

★★★★☆

Rien de scandaleux, mais le 1.0 TSI ne se montre pas particulièrement frugal – c'est même l'un des plus gourmands de la catégorie. Surtout si vous sortez de sa zone de confort. Il n'est pas loin alors de devenir un vrai boit-sans-soif.

L'avis de Méline Priam



Une Volkswagen pur jus : ce n'est pas le coup de foudre, mais l'essayer, c'est l'adopter.



et réclame jusqu'à 2 l/100 km de plus. Il est pourtant difficile de lui en tenir rigueur, car il ne faut pas non plus attendre d'une 999 cm³ de 95 ch les mêmes performances que d'un 1 500 cm³ de 150 ch. D'autant que, même s'il devient grognon, il a encore assez de répondant pour assister un châssis qui se révèle précis, agile et plaisant. La Polo n'est pas aussi enjouée et dynamique qu'une 208, mais elle enchaîne les épingles avec entrain et change d'appui avec précision. Mais alors que je la titille un peu et apprécie cette récréation montagnarde, Tibo cherche une prise pour s'agripper. Rien ! Pas la moindre poignée au ciel de toit : surprenant. Alors qu'elle fait le plein d'équipements, se paie le luxe d'un écran tactile de 8 pouces très haut de gamme Carat, la Polo la joue mesquine sur les détails. Autre exemple : les places arrière. Accueillantes, certes, car les passagers ne manquent pas de place. En revanche, l'ambiance a gardé l'austérité d'antan. Point de cerclage autour des poignées, ni même de sortie d'air. Quand on est tout de même plus petite, que l'on avance un prix plus bas, il faut admettre que l'on ne joue pas encore dans la cour de la grande sœur. Même si l'on est une surdouée. ■

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

La Golf peut dormir sur ses deux oreilles. Sa petite sœur fait aussi bien... à quelques détails près ! Et ces détails font la différence. La Polo est une vraie mini-compacte, presque plus agréable et à l'aise sur route qu'en ville. Moins originale qu'une 208, moins confortable qu'une C3 ou une Clio, et surtout, plus gourmande, elle sait se faire aimer au long cours pour ses qualités : ergonomie parfaite, bon sens évident, habitabilité, confort et tonicité du 1.0.



LA TECHNIQUE

Le 3 cylindres turbo essence et injection directe est un bon compromis dans la gamme. Il peut être associé à la boîte DSG7. Même si elle est parfois sujette à des à-coups au démarrage, elle reste une alliée parfaite. Dommage qu'elle soit si chère (1 620 €).

Moteur

| | |
|------------------------|---------------------------------|
| Puissance maxi | ■ 95 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple maxi | ■ 172 Nm de 2 000 à 3 500 tr/mn |
| Type | 3 cyl. en ligne, turbo essence |
| Cyl./puissance fiscale | 999 cm³/5 CV |

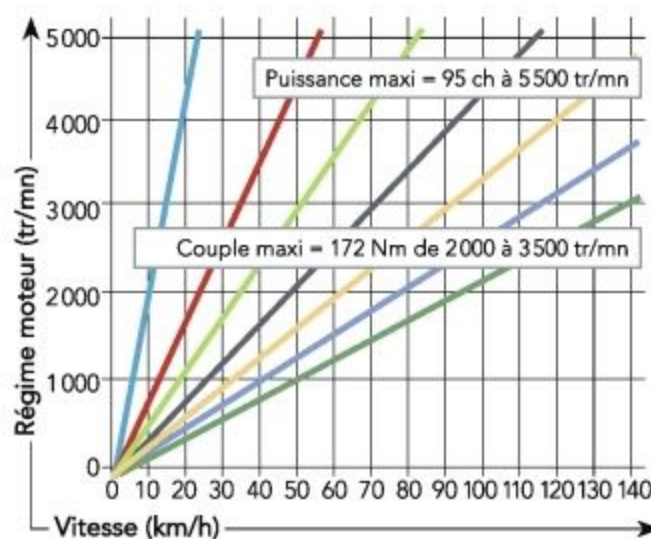
Transmission

| | |
|------------------------|------------------------------|
| Type | aux roues avant |
| Boîte/nbre de rapports | robotisée dble embrayage / 7 |

→ Diagramme des vitesses

La boîte DSG7 s'accorde parfaitement à l'esprit d'une citadine. Réactive en ville, douce, elle réagit toujours intelligemment au point que les interventions manuelles sont rares. En outre, sa gestion varie selon le mode de conduite choisi.

| | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| Vitesse à 1 000 tr/mn | En 4 ^e = 22,76 km/h |
| En 1 ^{re} = 6,78 km/h | En 5 ^e = 29,87 km/h |
| En 2 ^e = 11,24 km/h | En 6 ^e = 36,93 km/h |
| En 3 ^e = 16,68 km/h | En 7 ^e = 44,18 km/h |



Châssis

| | |
|----------------------|---|
| Direction | à crémaillère, assistance électrique |
| Diamètre de braquage | ■ 10,6 m |
| Suspensions AV | type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis |
| Suspensions AR | essieu souple, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis |
| Freins AV/AR | disques ventilés/disques |
| Pneumatiques | 215/45 R 17 |
| Roue de secours | kit anticrevaison |

Dimensions / poids

| | |
|------------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 4,06/1,76/1,47/2,55 m |
| Poids/tractable freiné | 1 179/1 000 kg |

LA CONDUITE

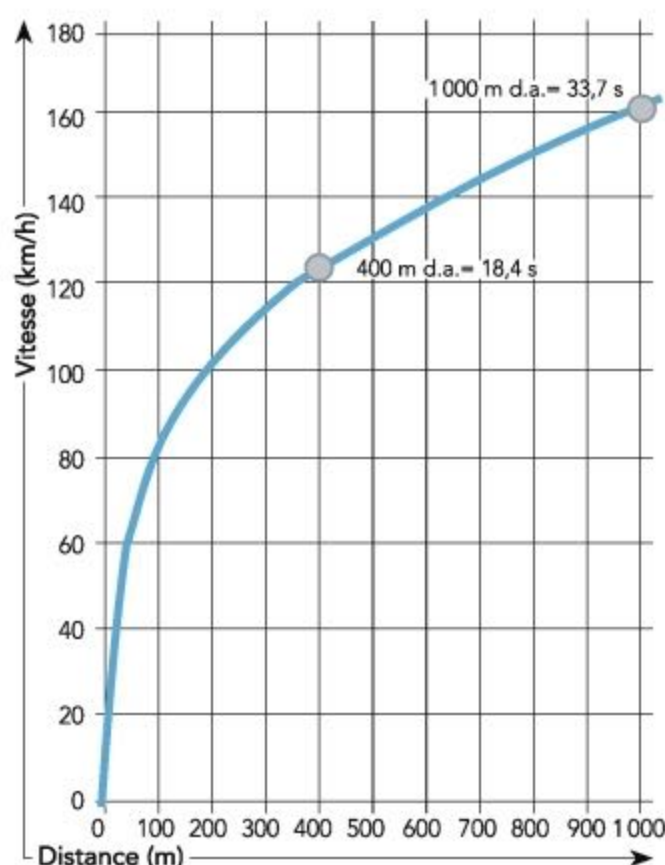
Malgré une puissance qui peut sembler modeste, tailler la route ne fait pas peur à la Polo TSI 95 ch : une vraie petite routière. Elle se révèle même presque plus plaisante sur route qu'en ville, où son stop/start est assez désagréable. En changeant de gabarit, la Polo perd aussi un peu en maniabilité malgré un bon diamètre de braquage. Mais la visibilité parfaite, l'ergonomie évidente et le toucher agréable des commandes contribuent à l'agrément.

Performances

| | |
|-----------------------|------------|
| 1 000 m départ arrêté | ■ 33,7 s |
| 400 m départ arrêté | ■ 18,4 s |
| 0 à 100 km/h | ■ 11,7 s |
| Vitesse maxi | ■ 179 km/h |

→ Courbe d'accélération

Le TSI 95 ch se révèle étonnamment nerveux pour sa classe et, bien servi par la boîte DSG, il relance avec souplesse. Il n'y a vraiment que dans les pentes des cols de montagne qu'il souffre, devenant alors un peu bruyant et, surtout, gourmand.



Reprises

| | |
|---|----------|
| 90 à 130 km/h en Drive | ■ 11,6 s |
| Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D | ■ 14,8 s |
| Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive | ■ 466 m |

Freinage

| | |
|-----------------|--------|
| Depuis 50 km/h | ■ 10 m |
| Depuis 90 km/h | ■ 31 m |
| Depuis 130 km/h | ■ 63 m |

→ Tests sécurité

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. À 30 km/h, la Polo stoppe net sur 4,5 m, un résultat rassurant, dans la moyenne des citadines. Mais au-delà, les distances s'allongent. À 50 km/h, il lui faut 13,3 m, une distance qui reste correcte. À cette vitesse, une C3 a besoin de 13,5 m, une Clio de 16,5 m (sol humide le jour du test de cette dernière).

VERDICT ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. La Polo décroche à partir de 51 km/h, avec un très léger sous-virage (train avant qui glisse). Lâcher le pied de l'accélérateur provoque alors un survirage (train arrière qui glisse) progressif qui reste maîtrisable. En dernier recours, l'ESP est là.

VERDICT ■



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Jusqu'à 100 km/h, l'ESP n'intervient même pas ! La Polo reste facile à maîtriser (direction précise et peu de sous-virage). À partir de 110 km/h, il faut l'aide de l'ESP, mais il agit progressivement pour corriger le survirage engendré par le 2^e coup de volant. À 130 km/h, c'est l'échec, mais peu de voitures parviennent à ce stade du test. Les C3 et Clio échouent dès 110 km/h.

VERDICT ■

FACE À LA CONCURRENCE

| | Peugeot 208 1.2 PureTech 110 ch EAT6 Allure | Renault Clio TCe 90 ch BVM5 Intens |
|---|---|---------------------------------------|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 110 à 5 500 | 95 à 5 000 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 205 à 1 500 | 150 à 2 500 |
| Moteur | 3 cyl. en ligne, turbo essence | 3 cyl. en ligne, turbo essence |
| L/l/h/empattement (m) | 3,97/1,74/1,46/2,54 | 4,06/1,73/1,44/2,59 |
| 0 à 100 km/h (s) | 10,9 | 13,4 |
| Vitesse maxi (km/h) | 180 | 169 |
| 90/130 km/h en 4 ^e /5 ^e (s) | 10,4 | 12,6 |
| Prix/malus écologique (€) | 21 600/0 (104 g CO ₂ /km) | 18 950/50 (114 g CO ₂ /km) |
| Conso. moyenne (l/100 km) | 6,7 | 6,2 |
| Le verdict de L'Auto-Journal | ★★★★☆ | ★★★★☆ |



Même si elle commence à avoir de la bouteille, la 208 excelle en tenue de route et se montre plus amusante. La Clio mise, elle, sur un rapport prix/équipement plus avantageux, mais en version TCe 90 ch, elle n'est disponible qu'avec une boîte manuelle. Pour bénéficier de la boîte EDC, il faut opter pour le plus puissant et donc plus cher TCe 120 ch.

LA VIE À BORD

À force de lui répéter qu'elle était aussi riante qu'une chambre funéraire, la Polo fait un effort... Un petit effort. La présentation gagne en convivialité grâce aux inserts flatteurs et à l'écran tactile de 8 pouces (de série sur Carat). Les matériaux et la finition sont au top de la catégorie malgré quelques plastiques durs. Nous avons noté de petits défauts inhabituels sur une Volkswagen. En revanche, à l'arrière, c'est moins la fête.

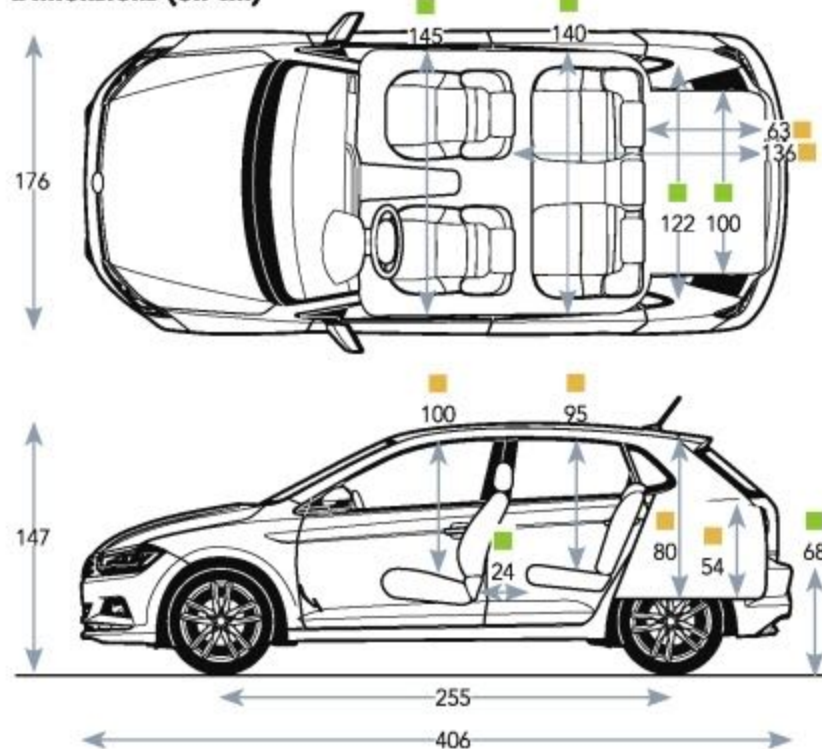
Coffre

Volume 388 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h 41,1/65,2/67,2 dB

Dimensions (en cm)



→ Test éclairage RJ

| | |
|--|---|
| Type projecteurs | LED + antibrouillards avec éclairage statique en virage |
| Puissance codes (à 25 m)/phares (à 70 m) | 57 lux/23 lux |



En finition Carat, la Polo soigne son look avec des phares 100% LED à l'avant comme à l'arrière et elle n'a pas peur du noir. Elle éclaire bien, de manière homogène, et les antibrouillards avec éclairage statique en virage sont un plus. Dès Trendline, l'allumage automatique des phares est la norme. En revanche, la commutation automatique entre codes et phares n'est pas proposée, même en option.

VERDICT ■

→ Test climatisation RJ

Automatique, bizona et de série sur Carat (445 € sur Trendline, Confortline et First Edition), la climatisation régule assez bien la température demandée. Elle se révèle toutefois un peu bruyante lorsqu'elle est fortement sollicitée. La Polo néglige un peu les passagers arrière, qui n'ont même pas de sorties d'air. Certes, le volume de l'habitacle d'une citadine n'est pas celui d'une limousine, mais quand même...

VERDICT ■

LE BUDGET

Évidemment, plus de 20 000 € pour une citadine, ça fait grincer des dents. Mais c'est aujourd'hui malheureusement la norme pour une version bien équipée, correctement motorisée pour envisager un usage polyvalent et dotée d'une transmission automatique. À ce prix, la Polo Carat dispose de tous les équipements de sécurité, de confort et d'agrément en vogue, notamment l'écran tactile 8 pouces avec le GPS. Elle ne se révèle pas non plus particulièrement économique, et Volkswagen est toujours aussi pingre en garantie : 2 ans, le minimum légal.

| | |
|--------------------------|--------------------|
| Prix | 21 660 € |
| Malus (CO ₂) | 0 € (107 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | 24 355 € |
| Garantie | 2 ans, km illimité |

*Avec options et malus inclus.

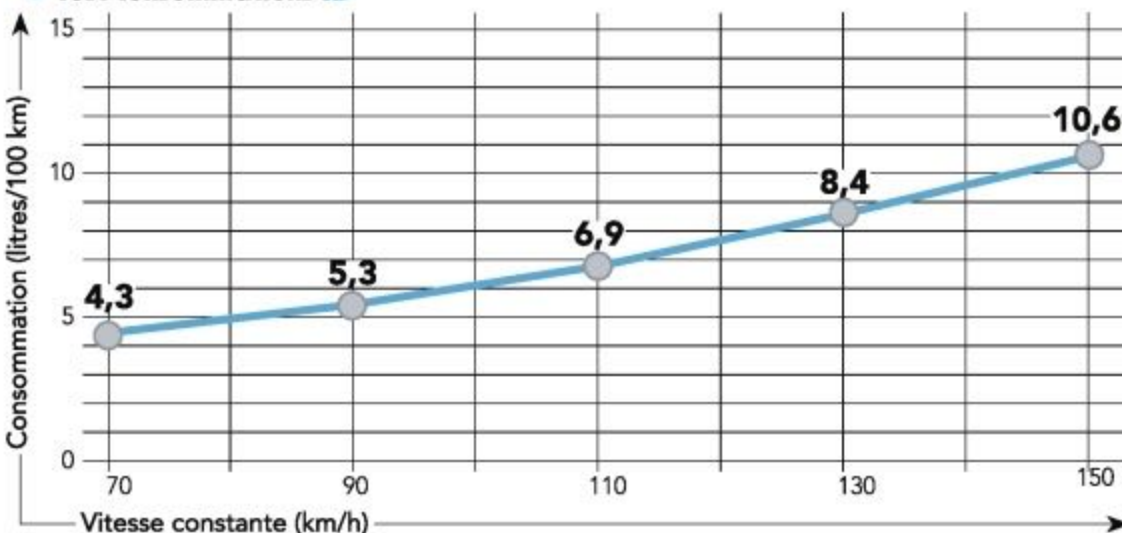
Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking AV/AR, aide au démarrage en côte, alerte de la pression des pneus, antibrouillards avec éclairage statique en virage, Bluetooth, BV DSG7, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, ESP, détecteur de fatigue du conducteur, jantes alliage 17 pouces, lecture de panneaux, ordi de bord, phares AV 100% LED, rétros ext. rabattables élec., rétro int. jour/nuit auto, régul./lim. de vitesse, sièges AV Sport chauffants avec appui lombaire, syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces/GPS/Service mobile Car-Net/2 prises USB/Mirror Screen...

Options

| | |
|---------------------------------|------------|
| Accès/démarrage sans clé | 400 € |
| Interface téléphone induction | 440 € |
| Peinture métallisée/Rouge Flash | 530/260 € |
| Pre Safe Assist | 165 € |
| Régulateur de vitesse adaptatif | 600 € |
| Toit ouvrant/toit noir | 1000/330 € |

→ Test consommations RJ



| | |
|------------------------|--------|
| Moyenne (l/100 km) | 7,1 |
| Autoroute (l/100 km) | 6,9 |
| Ville (l/100 km) | 7,4 |
| Route (l/100 km) | 6,9 |
| Autonomie (km) | 563 km |
| Capacité réservoir (l) | 40 l |

Comme beaucoup de ses homologues 3 cylindres, le TSI de 95 ch devient vite gourmand quand on le pousse dans ses retranchements. Élève déjà moyen en conditions idéales, il se fâche, gronde et se met à boire sec ! Au-delà de 130 km/h, il lui faut plus de 8 l/100 km. Mais lors de notre périple, le plus pénible a été les arrêts fréquents à la pompe à cause du petit réservoir de 40 l seulement.

VERDICT ■

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)

| | Malus 2018 | Trendline | Confortline | First Edition | Carat/A line | Carat Exclusive | GTI |
|---------|---------------------------|-----------|-------------|---------------|-----------------------------|--------------------|-----------|
| Essence | 1.0 MPI 65 ch BVM5 | 0 € | 14 430 € | 16 710 € | — | — | — |
| | 1.0 MPI 75 ch BVM5 | 0 € | 14 890 € | 17 170 € | 18 320 € | — | — |
| | 1.0 TSI 95 ch BVM5 | 0 € | 15 750 € | 18 030 €* | 19 180 €* 20 040 €** | 21 550 €* | — |
| | 1.0 TSI 115 ch BVM6 | 0 € | — | — | 20 800 €* | 22 310 €* | — |
| | 1.0 TSI 150 ch DSG7** | NC | — | — | 23 940 € | 25 450 € | — |
| | 2.0 TSI 200 ch DSG6 | 540 € | — | — | — | — | 28 920 €* |
| Diesel | 1.6 TDI 80 ch | 0 € | 18 140 € | 20 420 € | — | — | — |
| | 1.6 TDI 95 ch | 0 € | — | 20 880 €* | — | 22 890 €* 24 400 € | — |

*Disponible avec la boîte DGS7 : + 1 620 €. **Disponible en septembre 2018.

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Espagne

ESTHÈTE WAGON

Estate wagon, en anglais, c'est un break. Esthète wagon, en franglais, pourrait désigner la même chose, mais dessiné avec style. En prime, l'Insignia affiche un volume de coffre digne d'un déménageur.

Par Stany Meurer Photos Christian Martin

L'avis de Stany Meurer



Un break premium (ou presque) vendu au prix d'un produit de généraliste, je craque !

80%
Quotient Émotionnel

BAISSER LE PAVILLON

Plus long break de son segment (4,99 m), l'Insignia affiche un volume de coffre king size. La nouvelle édition gagne en effet plus de 100 dm³ d'après nos mesures, passant de 495 dm³ à 602 dm³. Le gain est même de 135 dm³ lorsque la banquette arrière est rabattue. Le plancher de chargement atteint, dossier de banquette rabattue, une longueur de 2,05 m, ce qui constitue une dimension exceptionnelle. Petit grief toutefois : la hauteur sous pavillon, trop faible.



SKODA SUPERB EN LIGNE DE MIRE

Par rapport au précédent, l'Insignia Sports Tourer voit son empattement rallongé de 9,2 cm – mais l'espace aux jambes des passagers arrière n'a été amélioré que de 2,5 cm. Cela rapproche l'Opel de sa rivale désignée, le break Skoda Superb. Saluons au passage l'agrandissement de la surface de la lunette arrière, améliorant la visibilité, défaut majeur de sa devancière.



FLEXRIDE COMPÉTENT

Décevant lors d'un précédent essai, le châssis FlexRide à amortissement piloté s'est ici révélé subtil pour interpréter les pièges de la route et appliquer les corrections ad hoc sans pour autant ruiner vos lombaires ni offrir un comportement de bateau ivre emporté par la houle. Notons que l'Insignia "traction avant" est disponible en boîte manuelle (6 rapports) ou automatique (8 vitesses) alors que sa version intégrale permanente n'existe qu'en boîte manuelle.



OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER 2.0 Diesel 170 ch BVA8 Elite 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 | ■ 170 ch à 3 750 tr/mn |
| Couple maxi | ■ 400 Nm à 2 500 tr/mn |
| Type | 4 cyl. en ligne, turbo diesel |
| Cylindrée/puissance fiscale | 1 956 cm ³ /10 CV |
| Transmission | aux roues avant |
| Boîte/nombre de rapports | manuelle/6 |

Châssis

| | |
|----------------------|-------------|
| Diamètre de braquage | ■ 12,3 m |
| Pneumatiques | 245/35 R 20 |

Dimensions/Poids

| | |
|------------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 4,99/1,87/1,50/2,83 m |
| Poids/tractable freiné | 1 642/1 700 kg |

Performances

| | |
|---|------------------|
| 1 000 m d.a. | ■ 30,5 s |
| 0 à 100 km | ■ 9 s |
| 90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e | ■ 7,9/9,2/11,5 s |
| Vitesse maxi | ■ 215 km/h |
| Freinage à 50/90/130 km/h | ■ 9/29/62 m |

Habitabilité/Coffre

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| Longueur aux jambes AR | ■ 32 cm |
| Largeur aux coudes AV/AR | ■ 152/148 cm |
| Volume de coffre | ■ 602 dm ³ |

Niveau sonore

| | |
|------------------------|-------------------|
| Au ralenti/90/130 km/h | ■ 46,7/66/70,4 dB |
|------------------------|-------------------|

LE BUDGET

| | |
|--------------------------|----------------------|
| Prix | ■ 39 200 € |
| Malus (CO ₂) | ■ 410 € (139 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | 46 720 € |
| Garantie | ■ 2 ans, km illimité |

*Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, hayon motorisé, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, phares full LED, radars de parking AV/AR, sellerie cuir, sièges AV chauffants, élec. et massants, système multimédia avec écran tactile 8 pouces.

Options

Affichage tête haute (950 €), amortissement piloté (900 €), BVA (1 300 €), crochet d'attelage (800 €), peinture spéciale (280 à 800 €), toit pano (950 €)...

Consommations

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| Moyenne | ■ 6,4 l/100 km |
| Ville/Route/Autoroute | ■ 7,1/6,1/6,1 l/100 km |
| Autonomie/Réservoir | ■ 968 km/62 l + 15 l AdBlue |

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Moteur bruyant à froid, agréable ensuite. Excellente boîte auto, douce et réactive. Direction précise. Freinage progressif et endurant. Châssis compétent et bien adapté aux roues de 20 pouces. Équipement high tech.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

CLASSIQUE ET RAFFINÉ

Pour sa dernière réalisation 100% maison, Opel s'écarte résolument de l'option Peugeot pour la présentation de son tableau de bord. Le mobilier, joliment dessiné, intègre un bloc instrumental classique. Si la qualité des matériaux employés supporte aisément la comparaison avec celle de la classe premium, il reste cependant un petit effort à accomplir sur la rigueur de l'assemblage pour que tout soit parfait.



HÉRITAGE CORVETTE

L'Insignia propose, de série ou en option, une liste impressionnante d'équipements haute technologie. Il ne s'agit pas en outre d'équipements au rabais ou aux fonctions limitées, comme en témoigne le remarquable système d'affichage tête haute projeté directement dans le pare-brise, partagé avec... la Chevrolet Corvette, ou encore l'éclairage matriciel IntelliLux Led comprenant 32 segments, avec un faisceau pointant jusqu'à 400 m !

[FACE-À-FACE] **ALPINE A110** 252 ch Première Édition
PORSCHE 718 CAYMAN 300 ch

MALGRÉ SON DÉFICIT DE PUISSANCE, LA NOUVELLE **ALPINE A110** PROMET D'ÊTRE AUSSI RÉJOUISSANTE QUE LA RÉFÉRENCE **PORSCHE 718** ! C'EST CE QUE NOUS ALLONS VOIR...



LA BLEUE VOIT ROUGE

Depuis le temps qu'elle se fait désirer, la nouvelle Alpine A110 se devait d'être à la hauteur de sa légende. D'autant qu'elle est attendue au premier virage par une rude concurrente : la Porsche 718 Cayman. *Par Méline Priam Photos Yann Lefebvre*

Pour les passionnés, la Berlinette, c'est un peu la Johnny Hallyday de l'automobile et du sport mécanique français. Ses exploits sur les routes enneigées du Monte-Carlo ont fait rêver toute une génération au cœur brisé par l'absence de descendance. Plus de vingt ans d'espoirs enfin comblés ! Les fans de la première heure se réjouissent d'autant plus que la nouvelle A110 reprend le patronyme de son illustre

aînée, mais aussi le style général. A priori, en misant sur la carte néo-rétro, Alpine joue la prudence. Elle use (et abuse même peut-être) de son charme latin. Sauf qu'à trop tirer sur la corde sensible, le risque de décevoir est immense. Ne dit-on pas que l'on ne se baigne jamais deux fois dans la même eau ? L'A110 se jette pourtant dans le grand bain ; reste à voir si elle sait nager. À *L'Auto Journal*, elle a beau avoir la cote, nous ne lui passerons rien. Depuis le temps qu'elle nous fait saliver, nous

attendons un festin. La mise en bouche a été prometteuse. Maintenant, voyons chiffres en mains. Surtout qu'une autre – que nous aimons bien – l'attend au premier virage et ne lui passera rien : la Porsche 718 Cayman.

SUR LA ROUTE

"Oui, nous aurions pu concevoir une voiture plus puissante. Tirer 280 ch ou 300 ch du 1.8 TCe n'est pas un problème, c'est ce qu'il développera dans la Mégane R.S. Mais cela aurait engendré des ➔



48 [FACE-À-FACE] ALPINE A110 252 ch Première Édition PORSCHE 718 CAYMAN 300 ch

composants plus lourds et brisé l'équilibre poids/puissance qui nous semble idéal. David Twohig, l'ingénieur en chef Alpine, maintient son cap. 252 ch suffisent pour se faire plaisir. Inutile d'entretenir le doute: il a raison. Pour le motif simple qu'il évoque: l'A110 est effectivement un vrai poids plume. Alpine annonce cette version Première Édition à 1 103 kg "avec tous les fluides" – le modèle Pure descendra même à 1 080 kg – et, sur notre balance, le verdict est sans appel: 1 106 kg pleins faits! Alors oui, la Porsche bombe le torse avec ses 300 ch, mais au fil des générations, elle est presque devenue un poids lourd: 1 391 kg sur la même balance, le même jour! Au final, le rapport poids/puissance est en faveur de l'Alpine (4,3 contre 4,6). À l'accélération, la 718 garde toutefois un léger avantage grâce à ses 60 Nm de couple supplémentaires (380 Nm contre 320) et atteint les 100 km/h avec 2 petits dixièmes d'avance (4,9 s contre 5,1 s) d'après notre chronomètre.

Mais l'A110 n'a pas dit son dernier mot: elle refait son retard au panneau des 1 000 m départ arrêté.

Pourtant, la boîte robotisée PDK se révèle prompt et sensiblement plus réactive. D'ailleurs, en relance, la 718 reprend la main... d'un cheveu! Toutefois, l'adage de Sir Colin Chapman "light is right", que Jean Rédélé

Alpine assure que l'aéro a été suffisamment travaillée par en dessous via un fond plat et un diffuseur arrière pour se passer d'aileron. La 718 déploie le sien automatiquement à partir de 120 km/h.

avait aussi fait sien, se vérifie une fois de plus. La légèreté de l'Alpine est un atout indéniable pour le comportement routier. Sur les petites routes de l'arrière-pays aixois, c'est un régal. L'A110 saute d'une épingle à l'autre avec une vitalité et une vivacité devenues (trop) rares sur les coupés sportifs. Elle avale les courbes rapides rivée au sol, avec une gourmandise, une précision et une facilité sidérantes. Oui, l'A110

est à la fois agile, et même vive – ce n'est pas une propulsion pour rien! – si vous passez en mode Track et que vous déconnectez complètement l'ESC (*actions distinctes, voir encadré*), mais elle reste facile. Sa direction incisive et légère participe à sa précision et accentue le plaisir de conduite. Joueuse mais pas piègeuse, elle affiche un bel équilibre et se révèle bien suspendue et très civilisée pour un usage rou-

ALPINE A110



PORSCHE 718 CAYMAN



NUMÉRIQUE OU ANALOGIQUE

L'Alpine est une fille de son époque: elle cède à la mode des compteurs numériques quand la Porsche fait de la résistance et reste fidèle à ses trois compteurs et à de vraies petites aiguilles rouges qui s'agitent comme des folles jusqu'à 6 500 tr/mn.



MAXI OU MINI-PALETTES

L'Alpine ayant échangé le sélecteur de position de la boîte contre des boutons, les palettes sont indispensables. Elle les a donc choisies grandes et solidaires de la colonne de direction. Celles de la 718 sont plus discrètes. Plaquées aux branches du volant, elles tournent avec lui.





La Porsche est plus puissante mais pas plus performante. Moins vive, elle offre une tenue de route tout aussi précise et plus rassurante.

tier moins sportif. Sa légèreté n'explique pas tout. Cette dextérité, elle la doit aussi à ses trains avant et arrière à double triangulation (voir L'AJ n°997) qui contribuent à l'excellent compromis comportement/confort.

Face à tant d'enthousiasme, la Porsche 718 Cayman est sonnée.

Mais pas KO. Malgré son handicap de poids, elle fait parler la puissance. À l'oreille, même s'il s'agit aussi d'un modeste 4 cylindres, le 2.0 gronde plus; il donne l'illusion d'une mécanique plus noble que le 1.8 TCe, lequel manque de coffre à haut régime. À 6000 tr/mn, lorsque ce dernier atteint son maximum, le 2.0 de Stuttgart a encore de la réserve et donne de la

voix jusqu'à 6500 tr/mn. De plus, bien menée, la Porsche 718 Cayman n'est pas maladroite. Moins agile, ce n'est pas une enclume. Et certains préféreront même l'assurance dont elle fait preuve sur la route. Plus posée, elle a un côté plus rassurant. À vive allure, sa tenue de

cap est plus stable et elle se montre moins sensible aux bruits d'air. Cette rigueur se retrouve au freinage, irréprochable. Non pas que l'A110 faiblisse. Au contraire. Comme elle a moins de poids à arrêter, elle n'est pas obligée de sortir l'artillerie lourde (disques de 320 mm ➔

Paliers vers le nirvana

L'A110 propose trois modes de conduite : Normal (par défaut), Sport et Track, que l'on sélectionne via un appui court ou long sur le petit bouton rouge Sport, situé sur le volant. Le passage progressif de l'un à l'autre se traduit par une réponse plus prompte de l'accélérateur, une direction plus incisive, une gestion de boîte différente, avec des passages de vitesses plus haut dans les tours, une sonorité plus travaillée à l'échappement et, surtout, des aides à la conduite de plus en plus permissives mais toujours là. Déconnecter complètement les garde-fous et accéder au mode ultime est possible et s'effectue via la commande au tableau de bord.

AGILE, ENJOUÉE, FACILE À CONDUIRE, L'A110 NOUS RÉGALE SUR LES PETITES ROUTES DES ALPILLES SANS NOUS BRISER LE DOS ●●●





❶ C'est certes subjectif, mais la présentation de la 718 prend un petit coup de vieux. En revanche, la qualité des matériaux et de la finition restent un (gros) ton au-dessus. ❷ Malgré ses kilos en plus, la Porsche se joue, elle aussi des épingles de la montée des Baux-de-Provence. Sa direction ferme et précise est un régal.



contre 330 mm à l'avant et étrier simple contre 4 pistons à l'arrière). Néanmoins, elle se révèle plus vive et a besoin de quelques mètres de plus pour s'immobiliser.

VIE À BORD

Je dois vous l'avouer : d'une part, je ne suis pas adepte du style néo-rétro. D'autre part, après l'avoir examinée sous toutes les coutures au Salon de Genève, l'habitacle de l'A110 ne m'emballait guère : plastiques pas toujours flatteurs, assemblages approximatifs, détails de finition à revoir... Le staff avait beau promettre que tout cela serait corrigé sur le modèle de série, je restais sceptique. Alpine, c'est tout de même Renault. Et Renault nous a habitués au meilleur... comme au pire ! Eh bien, je dois le reconnaître : en glissant mes fesses dans le baquet, j'ai été agréablement surprise. Ne nous emballons pas trop vite. Si vous avez déjà lu tout ce qui a été écrit sur l'A110, oui, certains plastiques durs déçoivent dans une auto de ce prix. Oui, Alpine aurait pu éviter de choisir des composants de Clio (commodos ou commandes de climatisation) et oui, l'ajustage n'est pas au niveau de la Porsche. Loin de là. Pour moi, le détail qui tue, c'est ce bruit de quincaillerie que font les palettes au volant au passage des rapports. Voilà pour le pire. Mais l'Alpine a trouvé une parade : elle a du charme. Ce coup-là, elle n'est pas la première

ALPINE A110



PORSCHÉ 718 CAYMAN



ALL INCLUSIVE OR... NOT !

On ne choisit pas son petit coupé sportif pour son GPS, mais qu'il soit livré de série n'est pas anecdotique. Il est facturé plus de 1 500 € sur la Porsche. Idem pour le système Audio Bose (1 188 €), alors que Focal a développé des enceintes ultralégères rien que pour l'A110.



LA FOLIE DES LED

Si la face avant de l'Alpine est une ode à son illustre aînée, les feux arrière en X, qui intègrent des clignotants à défilement, se veulent plus actuels. Comme ceux de la Porsche, ils sont bien évidemment à LED.



❶ Les baquets de la version Première Édition sont un rêve! Mais ils se règlent uniquement en profondeur; le dossier est fixe. ❷ L'Alpine oublie les aspects pratiques: aucun rangement à bord et, du fait de l'implantation du réservoir à l'avant, le coffre est tout petit.



Sous cet angle, elle aurait presque un air de famille! Pourtant, chacune a ses références: la Berlinette à gauche et un petit air de 911 quand même à droite.

à le jouer. Mais ça marche! Les inserts en cuir matelassé sur la contre-porte, le petit drapeau bleu blanc rouge, la plaque numérotée de cette version Première Édition, les compteurs numériques couleur avec un affichage variable selon le mode de conduite choisi ou encore l'écran tactile moderne et intuitif contribuent à faire oublier les défauts qui chagrinent. En revanche, à l'usage, l'absence totale de rangements est gênante. Dans leur chasse aux kilos, les ingénieurs ont décidé qu'une boîte à gants, des aumônières au dos des sièges pour y glisser quelques objets ou des bacs de contre-portes pesaient trop lourd. C'est peut-être pousser le bouchon un peu loin? D'autant que les deux coffres à bagages ne sont pas bien grands: 95 dm³ à l'avant et 90 dm³ à l'arrière, avec une ouverture réduite

pour ce dernier. Il faut voyager léger, très léger même. C'est l'esprit, vous me direz.

N'empêche. Ce manque de sens pratique est lassant au quotidien.

Il fait passer la Porsche, par ailleurs plus rigoureuse et soignée, pour la reine de l'astuce. Son coffre avant ultraprofond accueille sans mal un gros sac de voyage, sa pseudo-plage arrière permet de déposer une veste, le vide-poches dans l'accoudoir de poser son téléphone, la boîte à gants de ranger des petits objets. Il est possible, aussi, de glisser de grandes bouteilles d'eau dans les bacs situés sur les côtés derrière les sièges. Bref, pour les week-ends à deux, c'est mieux. Malgré cela, il se dégage de l'habitacle de l'Alpine une modernité et une note plus ➔

OUI, ELLE EST CHÈRE! MAIS MOINS QUAND MÊME QUE SA RIVALE OU QU'UNE ALFA ROMEO 4C, MOINS POLYVALENTE. EN PRIME, ELLE CONSOMME PEU ET MÉNAGE L'ENVIRONNEMENT ●●●





❶ Comparé à celui de l'Alpine, le coffre avant de la Porsche est immense! En tout cas, il est taillé pour les week-ends à deux. ❷ Les sièges baquet et partiellement électriques (dossier) assurent un excellent maintien et sont livrés de série. En revanche, le cuir est en option et, chez Porsche, ça chiffre vite.



chaleureuses. Les détails empruntés à Ferrari, comme le bouton rouge sur le volant, ou ceux de commande de boîte de vitesses font aussi leur petit effet. Du coup, la rigueur et la perfection de la 718 tournent à la froideur. Les sièges baquet de l'Alpine font d'elle une vraie bonne copine que l'on n'a pas envie de quitter! De plus, comme écrit plus haut, ses suspensions à double triangulation préservent remarquablement le confort de suspension. La Porsche, tout aussi prévenante, le reste même avec une monte pneumatique supérieure. Et sa rigueur légendaire se retrouve dans une insonorisation plus soignée et une acoustique plus léchée.

BUDGET

J'entends les esprits critiques: "58 500 € pour un 4 cylindres de 252 ch et des commodos de Clio, c'est abuser!" ou bien: "Une Renault au prix d'une Porsche, ils sont fous!" Ce n'est pas faux, mais... À 58 500 €, l'A110 propose un équipement ultracomplet. Elle ne joue pas les mesquines. Moins, en tout cas, que la Porsche. Il ne faut pas rêver: s'offrir une 718 Cayman

sans passer par la case options est impossible. Il faut déjà ajouter la boîte PDK (2 850 €), puis les sièges baquets en cuir, la climatisation auto, le régulateur de vitesse, l'échappement sport, et j'en passe. De plus, sa puissance la pénalise fiscalement. La carte grise est plus chère (19 chevaux fiscaux contre 15) et son malus atteindra 3 360 € en 2018 contre "seulement" 860 € pour l'A110. En corollaire, l'Alpine promet d'être plus sobre. Engagement qu'elle honore face à une 718 qui figure aussi pourtant parmi les meilleures élèves de sa classe. Mais le poids plume de l'Alpine contribue à sa faible consommation. Les conditions de cet essai ne nous ont pas permis de vérifier les promesses des constructeurs selon nos critères. Sans doute sont-ils tous les deux optimistes. Mais depuis quelque temps, ils jouent moins avec le feu et l'écart à l'avantage de l'Alpine devrait se confirmer. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: ALPINE

LA VIE À BORD: ÉGALITÉ

LE BUDGET: ALPINE

**SUR NOTRE BALANCE, LE VERDICT TOMBE :
1106 KILOS : LA NOUVELLE A110 TIENT PAROLE.
ELLE N'EST PAS LA PLUS PUISSANTE MAIS BIEN
LA PLUS LÉGÈRE. ET ÇA COMPTE ●●●**

L'avis de Mélina Priam



L'A110 fait voler en éclats mes a priori : une vraie révélation qui fait de moi aujourd'hui une fervente adepte.

99%
Quotient
Émotionnel

ALPINE A110

PLUS
Comportement routier agile
Compromis confort/efficacité
Ambiance pleine de charme

MOINS

Quelques détails de finition
Tenue de cap
Aucun rangement à bord, petits coffres





Pour Alpine, 18 pouces, c'est bien assez ! Aucune surmonte n'est proposée en option. La petite lunette arrière, autre clin d'œil à la Berlinette, n'est pas idéale pour la visibilité arrière.

L'avis de Mélina Priam



Pour son assurance et sa polyvalence. Une valeur sûre (et... chère) dont je ne me lasse pas.

80%
Quotient Émotionnel



PORSCHE 718 CAYMAN

PLUS

Comportement équilibré et rassurant
Qualité de finition
Direction précise

MOINS

Rapport prix/équipements
Consommation et malus

ALPINE A110 252 ch Première Édition / PORSCHE 718 CAYMAN 300 ch

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

Alpine A110

Porsche 718 Cayman

| Moteur/Transmission | | |
|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| Puissance maxi | ■ 252 ch à 6 000 tr/mn | ■ 300 ch à 6 500 tr/mn |
| Couple maxi | ■ 320 Nm à 2 000 tr/mn | ■ 380 Nm de 1 950 à 4 500 tr/mn |
| Type | 4 cyl. en ligne, turbo essence | 4 cyl. en ligne, turbo essence |
| Cylindrée/puissance fiscale | 1 798 cm ³ /15 CV | 1 988 cm ³ /19 CV |
| Transmission | aux roues arrière | aux roues arrière |
| Boîte/nombre de rapports | double embrayage/7 | double embrayage/7 |

Châssis

| | | |
|-----------------------|----------------------|----------------------|
| Diamètre de braquage* | ■ 11,7 m | ■ 11 m |
| Pneumatiques AV/AR | 205/40 / 235/40 R 18 | 235/40 / 265/40 R 19 |

Dimensions/Poids

| | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 4,18/1,80/1,26/2,42 m | 4,38/1,80/1,29/2,48 m |
| Poids/tractable freiné | 1 106 kg/- | 1 391 kg/- |

Performances

| | | |
|---------------------------|--------------|--------------|
| 1 000 m d.a. | ■ 24,1 s | ■ 24 s |
| 0 à 100 km/h | ■ 5,1 s | ■ 4,9 s |
| 90-130 km/h en D | ■ 4,8 s | ■ 4,5 s |
| Vitesse maxi* | ■ 250 km/h | ■ 275 km/h |
| Freinage à 50/90/130 km/h | ■ 10/30/62 m | ■ 10/30/59 m |

Habitabilité/Coffre

| | | |
|--------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Longueur aux jambes AR | - | - |
| Largeur aux coudes AV/AR | ■ 142 cm/- | ■ 141 cm/- |
| Volume des coffres | ■ 95/90 dm ³ | ■ 175/104 dm ³ |

Niveau sonore

| | | |
|------------------------|------------|------------|
| Au ralenti/90/130 km/h | Non mesuré | Non mesuré |
|------------------------|------------|------------|

LE BUDGET

| | | |
|------------------------------------|------------------------|----------------------------|
| Prix | ■ 58 500 € | ■ 55 040 € |
| Malus 2017/2018 (CO ₂) | ■ 353/860 € (138 g/km) | ■ 2 453/3 360 € (158 g/km) |
| Prix du modèle essayé** | 59 360 € | 69 362 € |
| Garantie | ■ 2 ans, km illimité | ■ 2 ans, km illimité |

Équipements communs

4 airbags, Bluetooth, climatisation, contrôle de la pression des pneus, détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking automatique, instrumentation numérique couleur, jantes alliage 18 pouces, phares au xénon et feux de jour à LED, réglage mode de conduite, sièges avant Sport, système multimédia (tactile sur Alpine) avec autoradio/pré-équipement pour téléphone portable/prise USB, volant réglable en hauteur et profondeur...

Options

Alpine: aucune

Porsche 718 Cayman: boîte de vitesses PDK7 (2 850 €), clim auto bizonne (768 €), échappement Sport (2 268 €), GPS (1 596 €), peinture métallisée (828 €), radar de parking arrière (516 €), régulateur de vitesse (324 €), sellerie cuir (1 500 €), sièges baquet sport (3 300 €)...

Consommations*

| | | |
|-----------------------|------------------|------------------|
| Mixte | ■ 6,1 l/100 km | ■ 6,9 l/100 km |
| Urbaine/Extra-urbaine | ■ 8,2/5 l/100 km | ■ 9/5,7 l/100 km |
| Autonomie/Réservoir | ■ 730 km/45 l | ■ 840 km/58 l |

Note EuroNCap

En cours

En cours

Pays de fabrication

France

Allemagne

*Données constructeur. **Avec options et malus 2017 inclus.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

ALPINE A110

Certes, elle n'a ni la rigueur, ni l'assurance, encore moins l'expérience de la 718 Cayman qui reste LA référence. Mais en jouant sur notre corde sensible, l'A110 nous a régalés par son comportement vif et enjoué; elle nous a charmés par sa fraîcheur et ses clins d'œil à son aînée, la Berlinette, et nous a séduits par son confort et sa polyvalence, en nous faisant oublier son manque de sens pratique. En prime, elle reste moins chère et, surtout, bien moins gourmande.

Merci à l'hôtel Fabian des Baux pour son accueil.

[ESSAI] BMW M5 600 ch

ROULER EN TOUTE SÉCURITÉ EN FAMILLE GRÂCE
À **LA TRANSMISSION INTÉGRALE** OU FAIRE FUMER LA GOMME
EN SOLO, LA NOUVELLE M5 VARIE LES PLAISIRS.



LES CINQ OCCUPANTS
NE S'ENNUIENT JAMAIS ET SE
BATTENT POUR SE GLISSER
À LA MEILLEURE PLACE :
DERRIÈRE LE VOLANT !
LA M5 MET UNE CLAQUE
À LA CONCURRENCE EN
DYNAMISME ●●●

RÉVOLUTION INTÉGRALE

La sixième génération de M5 franchit un cap en se convertissant à la transmission intégrale. Inutile de s'insurger, elle entretient parfaitement la flamme M et reste une authentique sportive. Par Julien Diez Photos Clément Choulot

Les caractéristiques de la nouvelle M5 ont de quoi indigner les aficionados du blason sportif de BMW : 5 m, 1 855 kg, boîte automatique, V8 suralimenté et, pour couronner le tout, transmission intégrale ! Dans une maison où la propulsion a longtemps été non négociable, la dernière-née est à mille lieues de la M5 originelle de 1984 : 6 cylindres en ligne de 286 ch, 1 470 kg et propulsion... La M5 se prend pour une super GT, entre les performances et la puissance de 600 ch. Mais pas de panique. Le département M s'est creusé la tête pour attirer les fans du Quattro Audi et ceux partis en quête d'une plus grande facilité de conduite, tout en conservant les amateurs de survirage. Mais si, c'est possible... Sa trouvaille ? M xDrive, une transmission intégrale composée d'un embrayage multidisque central qui envoie du couple sur l'essieu avant, uniquement si l'arrière est débordé.

En pratique, même si la M5 évolue en 4 roues motrices, elle demeure une propulsion à vitesse constante, comme sur autoroute.

Mais si vous écrasez l'accélérateur, l'avant se remue et la puissance passe au sol, sans réveiller l'antipatinage. Un excellent point, qui accroît la docilité, la polyvalence... et les performances.

La M5 rattrape ainsi son retard face à la concurrence (RS6 Avant Performance, E 63 S) et estomaque par ses accélérations, dignes du gratin des sportives : 3,4 s pour atteindre 100 km/h, 11,1 s pour franchir les 200 km/h et une vitesse maxi de 305 km/h en option ! En 4 roues motrices, elle garde toutefois une tendance sous-vireuse, détestée par les fans de la première heure. Mais inutile de s'énervier, la berline cache un autre visage, très joueur et fumant.

Pour obtenir un équilibre de propulsion et retrouver les authentiques gènes M, la première étape consiste à presser brièvement le correcteur de trajectoire pour passer en mode MDM ou en 4WD Sport. Le popotin remue alors un peu plus, l'agilité croît et les aides veillent au grain si besoin. Le deuxième effet Kiss Cool consiste à couper complètement les aides (DSC off) et à sélectionner le mode 2 roues motrices du menu M xDrive. La M5 devient alors une pure propulsion. À vous les joies du survirage et l'odeur de gomme brûlée ! Au-delà des figures artistiques, les qualités dynamiques indéniables de cette sportive sont exacerbées et toisent la concurrence : placement, sensation de poids réduite, feeling plus pur. Il est juste dommage que le mode Propulsion nécessite de couper les aides, comme à bord de la E 63 S AMG. Ce qui oblige les "conducteurs aguerris", dicit BMW M, à évoluer sans filet sur route ouverte. Heureusement,

56 [ESSAI] BMW M5

ils peuvent compter sur de bons freins, à condition d'avoir coché la coûteuse option disques carbone/céramique (8 900 €). Le constructeur a joué avec le feu, mais réussit donc son pari en termes de comportement.

Il faut toutefois garder à l'esprit qu'il s'agit d'une berline imposante et non d'une GT.

Au quotidien, son look discret devrait ravir les utilisateurs et le niveau de confort est tout à fait acceptable de la part d'un monstre de 600 ch. Il ne faut évidemment pas s'attendre à un salon roulant. Le filtrage de suspension régresse même par rapport à la génération précédente, en rivalisant encore avec celui d'une RS6 Avant Performance. L'amortissement piloté (de série) parvient à un bon compromis fermeté/efficacité et la sellerie reste moelleuse. Les passagers sont choyés, même si l'espace à l'arrière comme la capacité du coffre (530 dm³) déçoivent pour une berline familiale de 5 m. Ils se consolent en profitant de la sonorité du V8, accentuée sur demande par l'échappement actif, grondant ici généreusement (option Sport M à 1 550 €). Précisons d'ailleurs que le 4,4 litres biturbo évolue en profondeur pour satisfaire les normes de pollution et qu'au passage, le carac-



Les appendices nécessaires au refroidissement et à l'aéro de la bête restent discrets. Mais le département de tuning interne M Performance Parts peut changer la donne. Pour contenir le poids, correct par rapport à la concurrence, le toit est en carbone et les ailes et le capot sont en aluminium.

tere est renforcé et la voix plus naturelle. Les voyageurs sont également bercés par la nouvelle boîte auto qui réalise la synthèse parfaite entre douceur et réactivité. Ils seront flattés par la superbe finition et l'ergonomie bien pensée, en dehors du volant trop chargé. Bref, impossible de s'ennuyer même si la meilleure place reste celle derrière le volant ! La M5 met une claque à la concurrence en dynamisme et parvient à concilier polyvalence et plaisir d'authentique sportive, grâce à sa transmission intégrale. Finalement, l'inquiétante nouveauté lui permet de tirer son épingle du jeu. ■

PLUS
Propulsion
sur demande
Polyvalence
Performances
—
MOINS
Gabarit
Habitabilité
Tarif



Sur le volant, outre le multimédia, on peut ajuster le régulateur de vitesse ou la présélection de mode de conduite (en rouge).

L'avis de Julien Diez



Amusante, polyvalente, la M5 distille un plaisir insoupçonné de la part d'une berline de ce gabarit.



EN COUPANT LES AIDES ET EN SÉLECTIONNANT LE MODE 2 ROUES MOTRICES DU M XDRIVE, LA M5 DEVIENT UNE PROPULSION. À VOUS LES JOIES DU SURVIRAGE! ●●●



BMW M5 600 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Puissance maxi | ■ 600 ch de 5 600 à 6 700 tr/mn |
| Couple maxi | ■ 750 Nm de 1 800 à 5 600 tr/mn |
| Type | V8, 2 turbos |
| Cylindrée/puissance fiscale | 4 395 cm³/52 CV |
| Transmission | intégrale |
| Boîte/nombre de rapports | automatique/8 |

Châssis

| | |
|----------------------|-------------------------------|
| Diamètre de braquage | ■ 12,6 m |
| Pneumatiques AV/AR | 275/35 ZR 20/ 285/35 ZR 20 |

Dimensions/Poids

| | |
|------------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 4,96/1,90/1,47/2,98 m |
| Poids/tractable freiné | 1 855/2 000 kg |

Performances

| | |
|--------------|----------------------|
| 0 à 100 km/h | ■ 3,4 s |
| Vitesse maxi | ■ 305 km/h en option |

Habitabilité/Coffre

| | |
|------------------|-----------|
| Volume de coffre | ■ 530 dm³ |
|------------------|-----------|

LE BUDGET

| | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| Prix | ■ 126 500 € |
| Malus 2017/2018 (CO ₂) | ■ 10 000/ 10 500 € (241 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | 155 430 € |
| Garantie | ■ 2 ans, km illimité |

*Avec options et malus 2017 inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé, affichage tête haute, amortissement piloté, autobloquant arrière actif, clim 4 zones, contrôle de pression des pneus, hayon électrique, hi-fi Harman Kardon, jantes alliage 19 pouces, phares à LED, radars de parking AV/AR, réglages des modes de conduite, sièges en cuir électriques et chauffants, système multimédia avec écran tactile avec GPS et wi-fi, toit en carbone...

Options

Caméra de recul (500 €), ciel de pavillon en Alcantara (1 050 €), conduite semi-autonome (1 760 €), échappement Sport (1 550 €), freins carbone/céramique (8 900 €), jantes de 20 pouces (1 950 €), toit ouvrant (gratuit), pack Expérience M 305 km/h + stage de conduite (2 600 €), régulateur de vitesse actif (1 250 €), volant chauffant (275 €), ...

Consommations

| | |
|-----------------------|---------------------|
| Mixte | ■ 10,5 l/100 km |
| Urbaine/extra-urbaine | ■ 14,5/8,2 l/100 km |
| Réservoir | ■ 68 l |

Note EuroNCAP

5 étoiles (Série 5)

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette sixième M5 en met plein les yeux. Elle réconcilie à la fois les amateurs de transmission intégrale et ceux de la propulsion ! Moins lourde que la concurrence, plus agile et plus efficace, elle assume parfaitement sa double vie : familiale discrète ou bête sauvage selon le désir du conducteur.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



La position de conduite est assez haute et les sièges offrent un maintien latéral réglable. Bien vu. L'ambiance se veut sobre et de bon goût. Les commandes tombent sous la main et les compteurs sont entièrement digitaux.



1



2



4



3

1 Malgré son gabarit, l'espace est compté à l'arrière, tant au niveau des jambes que de la garde au toit. 2 Son profil fuyant abrite un coffre (530 dm³) à ouverture électrique. 3 Ce cache en carbone est facturé 1 250 €. Le V8 4,4 l biturbo à injection directe est revu en profondeur et gagne en caractère, en sonorité et en couple (50 Nm). 4 Les paramètres de conduite sont groupés sur le tunnel central : échappement actif, aides à la conduite, direction, moteur, boîte, transmission intégrale, amortissement... Il y a trois réglages par item. Celui de la boîte s'ajuste depuis le gros levier. 5 Le grand écran 16/9 est tactile. Il permet d'ajuster le menu M xDrive de la transmission intégrale pour passer des modes 4x4, 4x4 Sport et 2 roues motrices pour les puristes.



5

ROULER EN 100 % ÉLECTRIQUE AVEC LES SENSATIONS D'UNE PORSCHE, C'EST LA PROMESSE DE CE SUV D'UN NOUVEAU GENRE.

Un plaisir sans borne ?

Le spécialiste américain de l'électrique équipe son SUV d'une batterie de plus grande capacité. De quoi prolonger son autonomie... et le plaisir entre deux recharges.

Par Romain Vannier Photos Yann Lefebvre



LA CONDUITE
EST UN RÉGAL.
DOMMAGE QUE
L'AUTONOMIE
N'ATTEIGNE PAS
LES SOMMETS
ESPÉRÉS ●●●



C'est un prototype? Une maquette? Un concept car?" Malgré les démentis répétés de Yann, notre photographe, nombre de badauds restent incrédules en apercevant une drôle de créature d'acier poser face à l'objectif, ailes déployées à la façon d'un rapace s'apprêtant à fondre sur sa proie. Près d'un an après les premières livraisons en France, le Tesla Model X n'en finit pas de fasciner, notamment par ses majestueuses portières arrière papillon, officiellement surnommées Falcon.

Mais le plus impressionnant ne saute pas immédiatement aux yeux. Comme l'indique le badge "100D" sur le hayon, le Model X voit la capacité de sa batterie portée à 100 kWh. De quoi conférer à ce SUV 100 % électrique des

superpouvoirs. Voler, se téléporter, devenir invisible? Plus fou encore: parcourir jusqu'à 565 km entre deux bornes de recharge!

Trêve d'ironie, le constructeur convient lui-même qu'il s'agit d'une valeur obtenue lors du cycle d'homologation, donc peu réaliste. Dans la vie, la "vraie", loin du monde merveilleux des bancs à rouleaux et des mesures d'optimisation en tout genre, l'autonomie atteindrait plutôt 450 km selon Tesla. Ce qui suffirait déjà au bonheur de beaucoup d'automobilistes.

Hélas, après un passage par notre base de Montlhéry, le verdict tombe: mesurée par nos soins, l'autonomie moyenne s'établit à 370 km.

Elle se limite même à 338 km sur parcours autoroutier. La déception est d'autant plus grande

que l'expérience de conduite donne toujours plus envie de prolonger le voyage. Au volant du Model X, le plus difficile reste de s'habituer à un rayon de braquage de train corail et à un gabarit mieux assorti aux grands espaces du Nouveau Monde qu'aux artères encombrées des grandes villes françaises. Mais le charme de la propulsion électrique opère rapidement en prodiguant cet unique équilibre entre douceur et vigueur.

Quoique, cumulant 422 ch et libérant un couple de 660 Nm de manière immédiate, les deux machines synchrones (une par essieu) épatent surtout par leur poigne. D'ailleurs, certains motards laissés sur place au feu vert n'en reviennent toujours pas. Il faut seulement 5,7 s à cette drôle d'intégrale pour passer de 0 à 100 km/h. Même un Range Rover

Plus
Performances
Agrément de conduite
Confort général

MOINS
Tarif très élevé
Autonomie décevante
Gabarit encombrant

TRÈS LOURD, LE SUV CALIFORNIEN TOLÈRE MAL D'ÊTRE CHAHUTÉ D'UNE COURBE À L'AUTRE ET INCITE À UNE CONDUITE COULÉE ●●●

V8 Supercharged de 510 ch ne se montre pas aussi véloce. Le SUV américain enfonce le clou lors des reprises en parvenant à distancer certains monstres (plus ou moins sacrés) comme le Bentley Bentayga W12 (608 ch) ou la génération sortante de Porsche Cayenne Turbo S (550 ch).

Mais les performances de cette version 100D ne se résument pas à ses capacités d'accélération.

Exception faite d'un toucher de pédale plus élastique que naturel, le freinage ne mérite également que des éloges. Si les 65 mètres exigés depuis 130 km/h jusqu'à l'arrêt n'ont rien d'exceptionnel dans l'absolu, ils le deviennent compte tenu du poids de l'engin... avoisinant celui de la tour Eiffel. Le Model X parvient en ➔



❶

❶ Les portières arrière Falcon se manœuvrent électriquement. Renseignées sur la présence d'un éventuel obstacle, elles obligent parfois à quelques contorsions pour accéder à bord. ❷ D'une diagonale impressionnante de 17 pouces, l'écran de la console centrale regroupe l'intégralité des commandes, à de rares exceptions près. ❸ Dépassant les 5 m de long et les 2 m de large, le Model X n'est pas un cadeau à stationner en milieu urbain. Ses nombreuses caméras représentent donc une aide précieuse. ❹ Certains éléments de l'habitacle sont empruntés à Mercedes, comme ici la commande de la transmission, sur la colonne de direction. ❺ Ne cherchez pas ici la moindre aiguille. Le combiné d'instruments est intégralement numérique.



❹



❷



❸



❺

réalité à masquer une partie de ses 2 525 kg (!) grâce à son centre de gravité relativement bas, la batterie faisant partie intégrante du plancher. Une solution bénéfique au comportement routier en général. Certes, cette familiale tolère mal d'être menée comme une petite GTI. Changer de cap à bonne allure nécessite une certaine patience. Mais cette placidité ne révèle rien de dangereux.

Simplement, la conduite coulée reste la plus appropriée pour apprécier le périple.

Et, par la même occasion, le niveau de confort général. L'amortissement piloté pneumatique

À la charge !

En perpétuel développement, le réseau hexagonal de Superchargeurs Tesla comptait 59 stations (soit 450 bornes) à l'été 2017. La firme considère ainsi que 99% de la population française se trouve aujourd'hui à moins de 130 km d'un chargeur rapide. Les propriétaires de Model S et X peuvent ainsi prolonger leur périple de 200 km environ après une escale d'une vingtaine de minutes. Mais faire le "plein" le plus vite possible n'est pas gratuit. Au-delà d'un crédit annuel de 400 kWh (l'équivalent de quatre charges complètes de la version 100D) accordé à chaque client, le coût du "carburant" est estimé à 0,24 €/kWh.

fait de son mieux pour lisser la route, au prix de quelques mouvements de caisse et de légères trépidations à basse vitesse. Il faut dire que les jantes de 22 pouces optionnelles ne lui rendent pas la tâche facile. Ses grandes et larges roues sont aussi à l'origine d'un désagrément assez inattendu à bord d'une voiture dépourvue de moteur à combustion. Négligeables en ville, les bruits de roulement deviennent envahissants à bonne allure au point de rendre ce Model X moins silencieux que ses congénères à moteur thermique.

L'ambiance à bord n'en demeure pas moins singulière grâce notamment à un habitacle épuré. C'est même un euphémisme. L'écran tactile de la console centrale, plus grand qu'une télévision des années 90, regroupe l'intégralité des commandes. À l'arrière, la place ne manque pas, à condition néanmoins de ne pas s'aventurer jusqu'au troisième rang. La configuration 6 places ne nous a guère séduits. Malgré des sièges individuels, deux d'entre eux sont à réserver à des enfants et le coffre n'offre dans ce cas qu'un volume de chargement modeste pour la catégorie. Le surcoût s'élève en prime à respectivement 6 300 € et 3 100 € par rapport aux versions 5 et 7 places faisant appel à une classique banquette au second rang. Une somme qui s'ajoute aux 111 650 € exigés à l'achat, avant déduction d'un bonus de 6 000 €. Le prix de la différence, probablement... ■

L'avis de Romain Vannier



Des accélérations grisantes, mais le Model X n'a pas l'âme de ses homologues thermiques.

75%
Quotient Émotionnel



❶ Comme suspendus au-dessus du plancher, les sièges arrière individuels sont très accueillants... ❷ ...En tout cas au 2^e rang, car hélas, au 3^e, l'espace manque pour que deux adultes soient confortablement installés. ❸ En configuration 6 places, l'impossibilité de rabattre les sièges du 2^e rang limite la capacité du coffre.



Les capacités d'accélération et de freinage de ce mastodonte sont époustouflantes. Cette version 100D fait mieux que certains SUV thermiques aux prétentions sportives.



Remerciements au centre commercial
Domus à Rosny-sous-Bois.

TESLA MODEL X 100D 422 ch EN CHIFFRES

NOS MESURES

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



LA CONDUITE

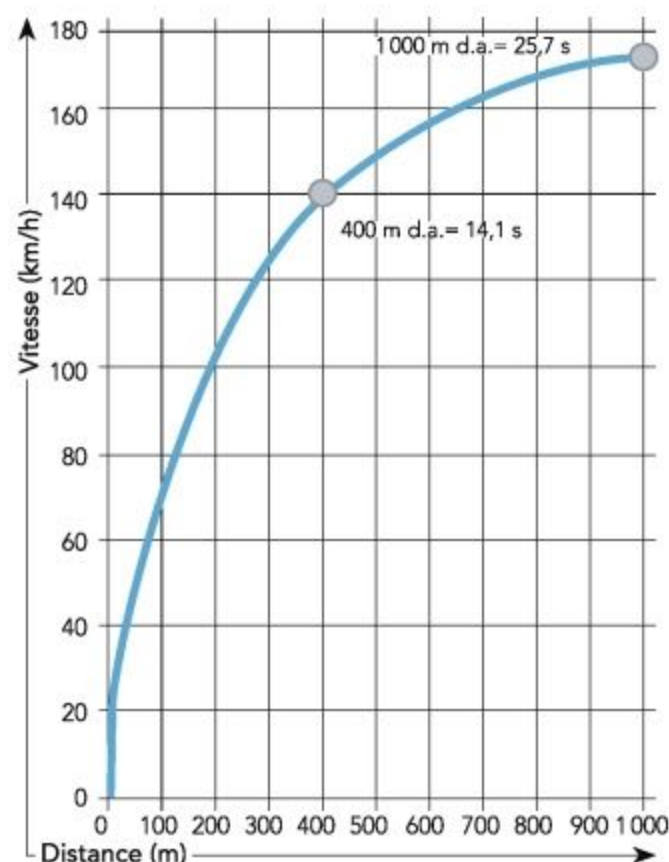
Performances

| | | |
|-----------------------|---|----------|
| 1 000 m départ arrêté | ■ | 25,7 s |
| 400 m départ arrêté | ■ | 14,1 s |
| 0 à 100 km/h | ■ | 5,7 s |
| Vitesse maxi* | | 250 km/h |

* Donnée constructeur.

→ Courbe d'accélération

Il n'y a pas mieux que la propulsion électrique pour favoriser les accélérations. Les 660 Nm de couple étant libérés immédiatement, le Model X accélère quasiment comme une Porsche 911. La poussée ne faiblit qu'aux alentours de 140 km/h. Et encore, comme en témoigne le 1 000 m d.a. parcouru en moins de 26 s, cette Tesla a de la ressource.



Reprises

| | | |
|--|---|-------|
| 90 à 130 km/h en D | ■ | 3,9 s |
| Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D | ■ | 8,8 s |
| Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D | ■ | 318 m |

Freinage

| | | |
|-----------------|---|------|
| Depuis 50 km/h | ■ | 10 m |
| Depuis 90 km/h | ■ | 30 m |
| Depuis 130 km/h | ■ | 65 m |

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

| | | |
|-----------------------------------|---|-------------------|
| Longueur aux jambes AR | ■ | 22/29 cm |
| Largeur aux coudes AV/AR | ■ | 156/150 cm |
| Garde au toit AV/AR | ■ | 101/98 cm |
| Volume de coffre AV/AR (6 places) | ■ | 187/357-1 410 dm³ |
| Seuil de chargement | ■ | 75 cm |

Niveau sonore

| | | |
|---------------|---|--------------|
| À 90/130 km/h | ■ | 65,9/69,3 dB |
|---------------|---|--------------|

LE BUDGET

| | | |
|--------------------------|---|------------------|
| Prix | ■ | 111 650 € |
| Bonus (CO ₂) | ■ | 6 000 € (0 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | | 140 600 € |
| Garantie | ■ | 4 ans, 80 000 km |

* Avec options et bonus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé + portes AR et hayon élec., Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizonne, freinage d'urgence autonome, projecteurs 100 % LED, rétroviseurs rabattables électriquement, régl. de vitesse, sièges AV chauffants, suspension pilotée pneumatique, système multimédia avec radio numérique/écran tactile/GPS/prise USB...

Options

Conduite semi-autonome (5 200 €), habitacle 6 sièges (6 300 €), habitacle 7 sièges (3 100 €), jantes 22 pouces (5 800 €), sellerie cuir (3 500 €), inserts carbone (250 €).

Consommations

| | | |
|-------------------------------------|---|--------------------|
| Autonomie moyenne | ■ | 370 km |
| Autonomie Ville / Route / Autoroute | ■ | 357 / 416 / 338 km |

Note EuroNCAP

| | | |
|---------------------|---|------------|
| Pays de fabrication | ■ | États-Unis |
|---------------------|---|------------|

LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission

| | | |
|----------------------------|---|-------------------------------------|
| Puissance maxi | ■ | 422 ch |
| Couple maxi | ■ | 660 Nm à 0 tr/mn |
| Type | | deux moteurs électriques synchrones |
| Puissance fiscale | | 10 CV |
| Transmission | | quatre roues motrices |
| Boîte / nombre de rapports | | rapport unique + marche arrière |

Batterie / Charge

| | | |
|---------------------------------|--|-------------|
| Capacité | | 100 kWh |
| Type | | lithium-ion |
| Recharge 3,7 kW / 11 kW | | 27 h / 10 h |
| Recharge sur superchargeur 80 % | | 40 mn |

Châssis

| | | |
|----------------------|---|---------------------------|
| Diamètre de braquage | ■ | 12,4 m |
| Pneumatiques AV/AR | | 265/35 R 22 / 285/35 R 22 |

Dimensions / Poids

| | | |
|------------------------|--|-----------------------|
| L/l/h/empattement | | 5,04/2,07/1,68/2,97 m |
| Poids/tractable freiné | | 2 525/2 250 kg |

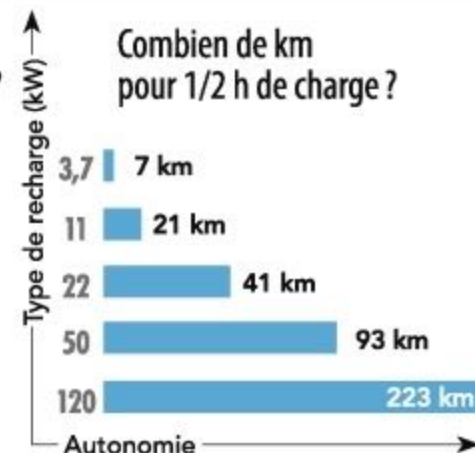
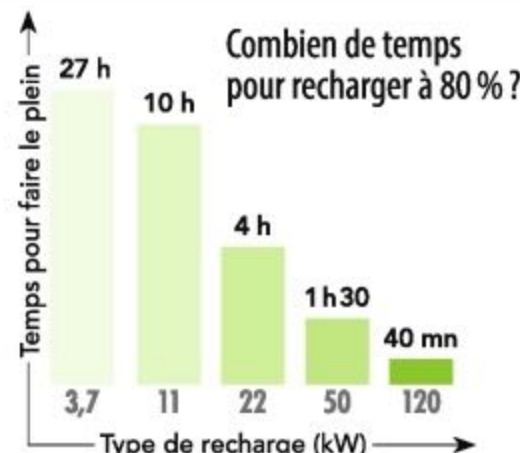
LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Prendre le volant d'une Tesla reste une expérience à part dans la vie d'un automobiliste. Les performances de cette version 100D ont même de quoi laisser rêveurs quelques amateurs de sportives. Mais son autonomie n'atteint pas les sommets espérés et son tarif s'avère d'autant plus difficile à accepter.

→ Tests consommation

D'une puissance minimale de 120 kW, les Superchargeurs Tesla limitent les temps d'escalade. Mieux vaut d'ailleurs tenir compte de leur présence (ou non) sur la route des vacances...



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

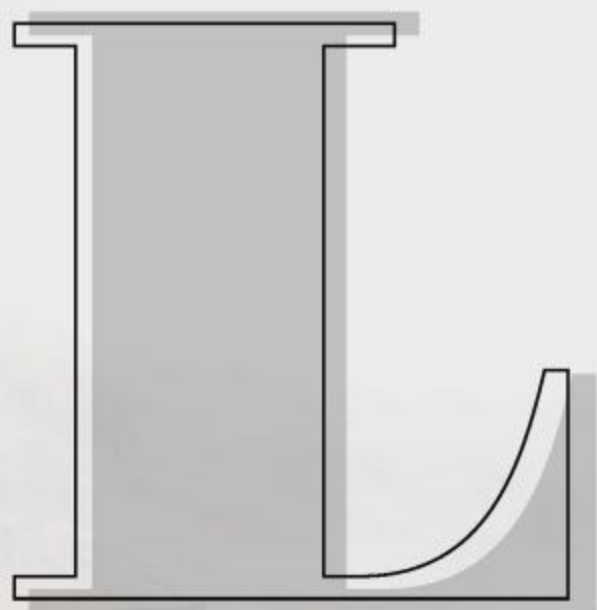
MÊME À L'ARRÊT, UNE ROLLS-ROYCE PHANTOM VOUS FAIT VOYAGER, DANS UN MONDE PARALLÈLE OÙ TOUT N'EST QUE CALME, LUXE ET VOLUPTÉ.

L'ESSENCE DU LUXE

La Phantom VIII est toute nouvelle et, au premier regard, cela se voit à peine. Pourtant, le navire amiral de Rolls-Royce s'offre une plate-forme inédite et une paire de turbos. Il faut donc que tout change pour que rien ne change...

Par Jean-Éric Raoul Photos James Lipman





La première “new” Phantom avait dû partir d’une page totalement vierge. Lorsque, en 1998, BMW subtilise Rolls-Royce à la barbe du groupe Volkswagen, ils n’ont qu’un nom. Ni usine, ni ingénieur, ni bureau d’études. L’exercice est inédit : imaginer et réaliser l’objet qui va incarner une marque au prestige incomparable... mais qui n’a plus rien en magasin. Il avait donc fallu penser avant d’agir, chercher à comprendre ce qu’était

une Rolls-Royce. Le résultat, massif, presque brutal de ligne, avait surpris. Parfois déplu. Mais la Phantom de 2003 osait une rupture et une forme de retour aux sources, notamment par sa vision du confort, de la solennité. Rolls-Royce inventait même un mot pour identifier ce caractère unique, la “*waftability*”. Ne tentez pas Google trad, ça ne servirait à rien ! En gros, il s’agit de la capacité d’une Rolls-Royce à vous isoler des contraintes de la route, du bruit environnant, du monde et de ses vicissitudes. Une Rolls-Royce moderne s’apparente donc à une cure de détente mobile !

Nous voici face à l’épisode 2 de cette renaissance. Il s’est donc écoulé quatorze ans depuis le lancement de la précédente version, une éternité dans l’industrie automobile. Or, en découvrant la “petite” dernière, on se demande si l’on ne nous a pas menti en parlant de nouvelle voi-

ture. Car, de loin, style et proportions semblent inchangés. En étant plus attentif, on admettra un arrière plus fluide, avec cette ligne de toit fuyante, ou un avant mieux intégré, quoiqu’encore plus statuaire et vertical d’apparence. En fait, en la regardant évoluer comme on le dirait d’un mannequin dans un défilé de mode, on ressent cette présence aujourd’hui très singulière d’une voiture d’apparat, cérémonieuse, monumentale. C’est une forme de domination de la route et de son environnement finalement beaucoup plus subtile que celle, bêtement verticale, d’un SUV.

Dessous, il s’agit d’une plate-forme inédite, entièrement en aluminium. Annoncée plus rigide et plus légère que sa devancière, elle servira au déploiement du reste de la gamme dans les années à venir. En même temps, évoquer l’allègement pour une auto de 2,5 tonnes peut amu-





ser. Mais ce qui pèse dans cette voiture, outre l'énorme V12 désormais biturbo de 571 ch, ce sont les innombrables équipements, impossibles à lister. On peut tout de même signaler qu'elle embarque près de 130 kg d'insonorisant, ou que les pneus ont été spécialement développés, avec des flancs souples et une mousse intégrée, pour atténuer les bruits de percussion et de roulement. Au risque de compromettre le comportement ? Les ingénieurs s'indignent et soulignent qu'au contraire, jamais une voiture de la marque n'a été aussi dynamique. On ne dit pas sportif, chez Rolls, c'est vulgaire ! La preuve ? La Phantom dispose de quatre roues directrices, et de tout un attirail d'adaptations au rythme de conduite du conducteur, qui agit sur la réactivité de la boîte (en s'aidant

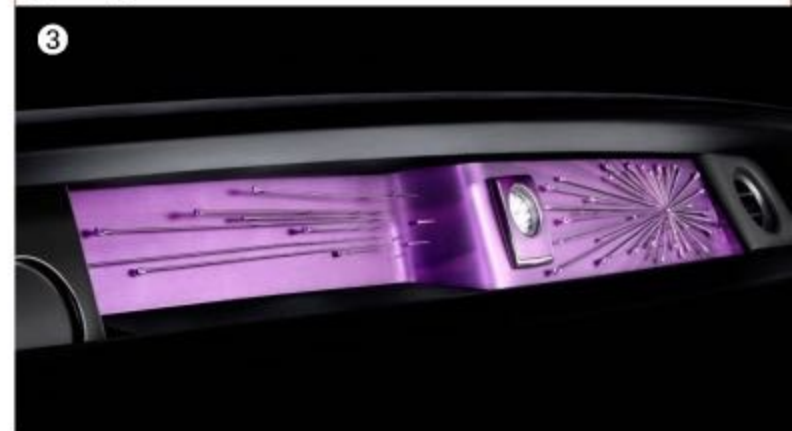
du GPS), le toucher de direction ou la souplesse de suspension, avec en outre des barres anti-roulis actives.

Composer avec l'inertie...

Emporté par l'éloge enflammé de nos accompagnateurs, je m'attends à retrouver sinon la précision d'une Lotus, du moins quelque chose de l'ordre d'un Porsche Cayenne, de masse comparable. Mauvaise pioche ! Même si la Phantom ne se vautre ni ne s'abandonne en de scabreux déhanchés, il faut composer avec une inertie certaine. Je n'en suis que plus admiratif de l'audace de Rolls-Royce, qui a choisi de nous faire essayer ce monument sur de petites routes de montagne suisses. Une volonté délibérée de contre-emploi, rafraîchissante, mais qui bute sur les dimensions



❶ Si l'allure générale semble identique, la face avant évolue en profondeur, avec une calandre plus haute, ou cette chute verticale des ailes avant. ❷ Les passagers arrière sont choyés et disposent de leur molette de gestion de l'infotainment. ❸ Nouveauté à bord, la "Gallery" est une vitrine, scellée en usine, qui permet d'exposer face au passager l'œuvre d'art de votre choix.



ROLLS-ROYCE A L'AUDACE DE NOUS FAIRE ESSAYER CE MONUMENT SUR DE PETITES ROUTES DE MONTAGNE. UN CONTRE-EMPLOI RAFRAÎCHISSANT ●●●



PLUS
Confort absolu
Silence total
Précision du châssis
Qualité de réalisation

MOINS
Boîte peu réactive
Encombrement
Tarif distrayant



1

ROLLS-ROYCE PHANTOM VIII EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

| Moteur/Transmission | |
|--------------------------|-----------------------|
| Puissance maxi | 571 ch à 5000 tr/mn |
| Couple maxi | 900 Nm à 1700 tr/mn |
| Type | V12, biturbo essence |
| Cylindrée | 6,75 dm ³ |
| Transmission | aux roues arrière |
| Boîte/nombre de rapports | automatique/8 |
| Dimensions/Poids | |
| L/l/h/empattement | 5,75/2,02/1,65/3,55 m |
| Poids | 2560 kg |

| Performances | |
|--------------|------------------------|
| 0 à 100 km/h | 5,3 s |
| Vitesse maxi | 250 km/h (autolimitée) |

LE BUDGET

| | |
|--------------------------|---------------------|
| Prix | 415 000 € |
| Malus (CO ₂) | 10 500 € (318 g/km) |

| Consommations | |
|-----------------------|-------------------|
| Mixte | 13,9 l/100 km |
| Urbaine/extra-urbaine | 21,3/9,7 l/100 km |

Pays de fabrication Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Phantom VIII sévit dans un monde différent de celui du commun des mortels. C'est ce qui en fait la valeur. Sa réussite ? Mettre au service d'une philosophie unique de douceur, d'absence d'effort et de qualité ultime, un arsenal technologique qui réussit à se faire oublier.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



3

1 La Phantom VIII a été dessinée pour mettre en valeur les peintures bitons. 2 Tradition et modernité... les tablettes à pique-nique en bois s'accordent aux écrans multiples ou au décanteur à whisky. Mais libre à vous d'imaginer tout autre équipement. 3 Pas de compte-tours au tableau de bord, mais une "réserve de puissance" et de vraies aiguilles.

généreuses de l'engin. Avant d'aller chercher les limites d'adhérence et les placements en courbe, on doit d'abord s'assurer que le capot ne déborde pas sur la voie d'en face... Quelques accélérations bien senties entre deux épingles rassurent sur la santé du V12, sa capacité à faire se lever en un souffle la Spirit of Ecstasy, là-bas au loin, dans un silence de cathédrale.

Mais bien vite, on se lasse de ces jeux puérils. Certes, ils mettent en lumière la maniabilité étonnante apportée par les quatre roues directrices. Mais aussi les hésitations de la boîte si elle est bousculée, en dépit de sa prétendue intelligence artificielle. On revient donc à une allure plus digne. Pas par excès de déférence. Mais parce que les saveurs de la Phantom se révèlent alors pleinement. Ses qualités exceptionnelles

de silence, de filtrage, de confort sans équivalent dans la production moderne s'accordent avec un potentiel mécanique qui s'évertue à gommer toute idée d'effort. Dans un murmure à peine audible, le couple de 900 Nm n'attend qu'une flexion de votre pied droit pour vous extraire du reste de la circulation. Les bras soutenus par de moelleux accoudoirs chauffés, vous maintenez la fine jante du volant entre deux doigts. Là, précision et rigidité du châssis font sens. Car elles permettent de placer cette auto monumentale où vous le voulez, sans l'angoisse d'avoir à corriger l'allure ni le cap. Le tout dans un environnement d'une qualité superlative, réalisé à votre image et à votre goût, puisque quasiment tous vos désirs peuvent y être exaucés. Voilà la véritable incarnation du luxe en automobile. ■



Plus fluide que celui de sa devancière, l'arrière de la "petite" nouvelle évoque les Phantom V et VI des années 60.

L'avis de Jean-Éric Raoul



Aucune automobile n'offre de sensations comparables. La Phantom est une cure de bien-être sur roues.



[ESSAI] ALFA ROMEO STELVIO Quadrifoglio 510 ch

ARMÉ D'UN V6 BITURBO DE PLUS DE 500 CH, L'ALFA ROMEO STELVIO QUADRIFOGLIO SE PREND POUR UNE SPORTIVE ET CONVERTIT LES PLUS RÉFRACIAIRES AU **PLAISIR DE ROULER EN SUV.**



**LES PERFORMANCES ANNONCÉES PAR ALFA SONT DÉMENTES:
283 KM/H EN VITESSE DE POINTE ET 3,8 S POUR**

Plus GT que SUV



PULVÉRISER LES 100 KM/H ●●●

Le Stelvio est une bonne base. S'il n'est pas le plus pratique du segment, il donne le sourire. Si, en plus, il se décline en V6 de 510 ch, on en a l'eau à la bouche. Et à Dubaï, il faut penser à bien s'hydrater.

Par Sylvain Vétaux Photos Clément Choulot

Quelle est la proportion d'utilisateurs de SUV emmenant leur monture sur un circuit? Infime, nous sommes d'accord. Pourtant, pour son Stelvio Quadrifoglio, Alfa Romeo a décidé de communiquer sur un chrono. En l'occurrence, un temps de 7'51"7 sur le Nürburgring: c'est plus rapide qu'une Gallardo de 2003 ou qu'une M4. Précisons que nous parlons bien d'un engin de 4,70 m de long et de deux tonnes avec deux passagers... Ne jouons pas les (trop) surpris, nos précédentes prises en main du Stelvio ont montré le potentiel du garçon. Direction Dubaï pour essayer cette déclinaison très musclée. Pourquoi si loin? Parce que la clientèle s'y trouve (et aux États-Unis), le malus indécent dont est victime l'Alfa ne facilitant pas ses ventes dans l'Hexagone. Avant d'atterrir au royaume de la démesure, je potasse le dossier de presse pour m'apercevoir que le premier SUV de la marque ne se contente pas d'un kit carrosserie sportif et de jantes de 20 pouces pour légitimer son tarif exorbitant (plus de 100 000 € pour notre modèle d'essai).

Contact mis, la surprise est avant tout acoustique. Fini les claquements de diesel, place à une musique plus noble et plus envoûtante.

Pour rappel, le V6 2.9 biturbo, identique à celui de la Giulia, a été réglé par des ingénieurs de chez Ferrari. Au moins le Quadrifoglio donne envie d'écraser l'accélérateur. Ce que le conducteur peut faire sans arrière-pensée, puisque, contrairement à la Giulia homonyme, la transmission intégrale est de série.

Les performances annoncées par Alfa sont démentes : 283 km/h en vitesse de pointe et 3,8 s pour pulvériser les 100 km/h (soit un dixième ➔

de mieux qu'un Cayenne Turbo). La plupart du temps, Super Stelvio se comporte comme une propulsion. Mais lorsque le besoin s'en fait sentir, le système Q4 peut balancer jusqu'à 50 % du couple sur le train avant. Voilà pour la théorie. Dans les faits, est-ce bien raisonnable ? Mille fois, oui. Sur les routes poussiéreuses des Émirats arabes unis, ce Stelvio nous a bluffés de bien des manières. Mais énervés aussi, notamment lorsque la boîte automatique à 8 rapports mouline comme une transmission de Cadillac du siècle dernier si on ne la violente pas suffisamment. Voyons toutefois le verre à moitié plein. Alfa Romeo prétend avoir donné naissance à une nouvelle race de super SUV à l'équilibre parfait : c'est le cas. Ce Stelvio est-il une GT ? N'exagérons rien.

Son comportement est aux antipodes de l'image qui colle aux SUV : celle de la bétailière pataude et insipide.

Et nous aimons sa ribambelle de programmes de conduite qui le font progressivement passer du rôle de "déplaçoir" à celui d'auto de caractère. Oui, le terme est lâché. Le Stelvio Quadrifoglio a du caractère. Pas autant que nous aurions souhaité, gourmands que nous sommes, mais sa personnalité séduit. Les coups de gueule du



❶ Le Stelvio n'est pas le plus spacieux de la catégorie mais de grands adultes peuvent prendre place à l'arrière sans trop se contorsionner. ❷ Avec 525 dm³ revendiqués, le coffre du Stelvio est tout juste dans la moyenne mais il est bien découpé.



L'avis de Sylvain Vétoux



Le (presque) familial Stelvio est rigoureux, équilibré, voire sportif en mode Race. Un exploit !



❶ Ce Stelvio ne se contente pas d'accélérer comme une brute : il se comporte aussi comme une vraie GT, une fois les aides déconnectées. ❷ Le comportement n'est pris en défaut que dans les portions très serrées. Sur les longues courbes, l'Alfa impressionne par son dynamisme.



V6 biturbo sont présents comme il faut depuis l'habitacle, fanfaronnants depuis l'extérieur. Les accélérations sont presque fulgurantes... Nous savions que ce moteur avait de la santé dans la Giulia. Le surpoids généré par la transmission Q4 n'entame pas son ardeur. Celle-ci est calibrée à la perfection. Elle aide à s'extirper des virages fissa sans pousser l'avant en dehors de sa trajectoire. Alfa a mis les petits plats dans les grands : outre ses 4 roues motrices, l'italien reçoit deux embrayages à l'arrière qui distribuent de façon vectorielle la force nécessaire pour optimiser la motricité. Pour faire simple, la roue intérieure est ralentie au besoin et son excès de couple transféré à son homologue de l'extérieur. Seul modeste désagrément en conduite soutenue : l'assistance au freinage. Il est difficile de doser

correctement les freins, et les feux de détresse se déclenchent pour un oui ou pour un non. Gardons le meilleur pour la fin : en mode Race, le Stelvio Quadrifoglio devient le mauvais garçon que son échappement rauque et ses épaules bodybuildées laissent suggérer. Plus d'aides à la conduite, une direction plus lourde, des rapports qui passent en 150 ms et un amortissement qui maîtrise les prises d'appui violentes. Nous concluons avec des considérations moins passionnelles. Oui, cette version est chère, mais pas indécente au regard des fournies. La finition est un peu légère. Enfin, l'écran du système de navigation, bien que tactile, est trop petit. Mais ce Stelvio est un drôle d'objet, un peu contre-nature, qui sait faire oublier ses gênes lorsque le conducteur oublie ses bonnes manières. ■

ALFA ROMEO STELVIO

Quadrifoglio 510 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

| Moteur/Transmission | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Puissance maxi | ■ 510 ch à 6 500 tr/mn |
| Couple maxi | ■ 600 Nm à 2 500 tr/mn |
| Type | 6 cylindres en V |
| Cylindrée/puissance fiscale | 2 891 cm ³ / 41 CV |
| Transmission | intégrale non permanente |
| Boîte/nombre de rapports | automatique / 8 |

| Châssis | |
|----------------------|----------------------|
| Diamètre de braquage | ■ 12,1 m |
| Pneumatiques AV/AR | 255/45 & 285/40 R 20 |

| Dimensions/Poids | |
|------------------------|------------------|
| L/l/h/empattement | 4,70/1,96/1,68 m |
| Poids/tractable freiné | 1 830 kg / NC |

| Performances | |
|--------------|------------|
| 0 à 100 km/h | ■ 3,8 s |
| Vitesse maxi | ■ 283 km/h |

| Habitabilité/Coffre | |
|---------------------|-----------------------|
| Volume de coffre | ■ 525 dm ³ |

LE BUDGET

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| Prix | ■ 91 400 € |
| Malus (CO ₂) | ■ 10 500 € (210 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | 107 600 € |
| Garantie | ■ 2 ans, km illimité |

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking AV/AR, alerte de franchissement de ligne, banquette rabattable 40/20/40, caméra de recul, clim auto bizona, détecteurs de pluie/luminosité, détection piétons, jantes 20 pouces, phares bixéon directionnels, régulateur de vitesse, rétroviseurs ext. électrochromes rabattables électriquement, sellerie cuir/Alcantara, surveillance angles morts, suspension pilotée, système multimédia avec écran tactile / radio MP3 Bluetooth / GPS / prise USB...

Options

Étriers de freins jaune/rouges (450 €), freins carbone-céramique (7 500 €), intérieur biton (1 000 €), pack Harman Kardon (1 100 €), peinture rouge Competizione (2 500 €), sièges baquet Sparco (3 900 €), sièges électriques (1 500 €), toit panoramique ouvrant (1 600 €)

| Consommations | |
|-----------------------|-----------------------|
| Mixte | ■ 9 l/100 km |
| Urbaine/extra-urbaine | ■ 11,7 / 7,5 l/100 km |
| Réservoir | ■ 64 l |

| | |
|---------------------|-----------|
| Note EuroNCAP | 5 étoiles |
| Pays de fabrication | Italie |

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



J'avais été circonspect après l'essai de la Giulia Quadrifoglio. Je le suis moins après celui du Stelvio. C'est le monde à l'envers. Il faut dire que, s'il n'est pas le plus pratique des SUV, il est celui à bord duquel le conducteur passe avant le père de famille. Et ça fait du bien de temps en temps...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ La petite molette de sélection des programmes est identique à celle que l'on trouve dans la Giulia. ❷ Depuis l'habitacle, la sonorité de ce V6 biturbo aurait pu être encore plus prononcée mais Alfa a pensé à la vocation première du Stelvio : transporter une famille sans punir les passagers. ❸ Les magnifiques jantes "téléphone" de 20 pouces sont de série sur le Quadrifoglio. En revanche, les pneus sont inadaptés à un usage tout-terrain. ❹ La transmission intégrale avec Torque Vectoring confère une tenue de route agile. Les vocalises du V6 sont plus audibles de l'extérieur.



PLUS

Comportement équilibré, voire sportif
Moteur très vigoureux
Motricité, notamment du train arrière

MOINS

Détails de finition
Boîte qui n'en fait parfois qu'à sa tête
À qui s'adresse-t-il ?

[ESSAI] **MERCEDES-AMG S 63 4MATIC** Cabriolet 612 ch
PENDANT QUE LE SIÈGE VOUS MASSE LES LOMBAIRES ET
QUE **LA SONO VOUS BERCE LES TYMPANS, LE V8 VROMBIT**
DANS UN TONNERRE D'ÉCHAPPEMENT. VOUS AVEZ DIT... PLAISIR ?

**PLUS**

Finition
Équipement
Sonorité/caractère
Confort/tenue
de route

MOINS

Masse
Tarif



S comme Summum

Le downsizing n'est pas forcément synonyme de mauvaise nouvelle. En troquant son gros V8 pour un plus petit, la S 63 prend du galon et passe la barre des 600 ch. Nous l'avons découverte, en exclusivité, sur la côte ouest des États-Unis.

Par **Laurent Chevalier**

Six cent douze chevaux et moins de 4 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, c'est l'apanage de la Porsche Carrera GT, l'un des sommets absolus de la performance automobile, il n'y a encore pas si longtemps. C'est aussi, tenez-vous bien, le CV d'une Mercedes-AMG décapotable de 2,2 tonnes, dont le luxe et le raffinement n'ont rien à envier à la suite royale de l'*Hôtel Peninsula*!

Avec une liste d'équipement longue comme un jour sans pain, la S 63 AMG Cabriolet n'est pas seulement un dragster, c'est la démonstration d'un savoir-faire où la recherche du confort tourne à l'obsession. À ceux qui se demandent ce que les ingénieurs pouvaient inventer de plus que les sièges soufflants-massants-chauffants, Mercedes propose la fonction Energizing. Il s'agit d'une interconnexion de la climatisation, des fauteuils, de la lumière intérieure et de la musique permettant de créer des programmes et des atmosphères évolutives en fonction des conditions de roulage et de votre humeur. Comme le programme de remise en forme, qui comprend trois types de stimulation musculaire : relaxation, activation puis équilibre enchaînés au son du titre *Feeling Good* en mémoire, ou toute autre musique contenue dans votre propre playlist dont l'ordinateur aura vérifié que le tempo correspond à l'ambiance.

Au premier abord, ça paraît futile, voire déliant. Mais au volant, on s'y fait rapidement. Surtout dans les conditions pour lesquelles la S 63 Cabriolet est conçue et développée. Imaginez-vous rouler sur la Pacific Coast Highway, depuis Los Angeles, en Californie, en direction de Malibu. C'est la fin de journée, l'heure où le soleil touche l'océan et embrase le ciel d'un rouge orangé éclatant. Dans ce décor de carte postale, la S 63 ronronne comme un chat sur le radiateur. Tout comme vous. Mais avec la capote ouverte, ce n'est pas la grosse chaleur, alors le siège se réchauffe progressivement en même temps qu'il vous masse les lombaires, et que la sono (très) haute qualité vous berce les tympans. Comme un spa roulant. Pour ne pas s'endormir au volant, votre pied droit se fait insistant et la S 63 rétrograde, puis explose dans un tonnerre d'échappement. Il faut dire que sous le capot, il y a du changement.

Mercedes troque le gros V8 biturbo 5,5 litres contre un plus petit, plus costaud.

Avec 4 litres de cylindrée et un rendement qui grimpe en flèche, la puissance fait un bond de 27 ch et le couple maxi est toujours aussi gargantuesque : 900 Nm distribués aux quatre roues, par l'intermédiaire d'une transmission 4Matic remaniée, capable de transférer la totalité du ➔

**LA S 63
CABRIOLET EST
UN SPA ROULANT
CAPABLE
D'ACCÉLÉRER
COMME UN
DRAGSTER ●●●**



❶ La fonction Energizing interconnecte la climatisation, les sièges massants/chauffants/soufflants, la musique, l'éclairage et le distributeur de parfum pour créer des ambiances différentes. ❷ Les aides à la conduite sont étendues avec la fonction dépassement et régulation de vitesse aux intersections, notamment. ❸ La capote en toile bénéficie d'une insonorisation poussée. ❹ La S 63 Cabriolet se place entre la version S 560 (469 ch) et le modèle S 65 (630 ch).

couple sur l'essieu avant ou arrière en fonction des conditions de roulage. Sans oublier la boîte automatique, mieux étagée, avec 9 rapports au lieu de 7, ni la suspension pneumatique AMG Ride Control avec amortissement adaptatif à trois modes: confort, Sport ou Sport+. Avec une telle débauche de moyens, l'agrément mécanique atteint des sommets. D'autant que ce V8 est plus communicatif, en sonorité comme en caractère, que le V12 de la version S 65 AMG dont la puissance culmine pourtant à 630 ch. Comparé à celui de cette dernière, le comportement de la S 63 est olus dynalique. Plus équilibré et plus agile. À condition de garder en mémoire la masse conséquente (2 200 kg!) de l'auto et l'inertie qu'elle dégage. Mais avec un minimum d'anticipation, il faut rendre à César ce qui lui appartient: la tenue de route de la S 63 est impériale. Au même titre que le confort et l'agrément qu'elle distille au fil des kilomètres. ■



L'avis de Laurent Chevalier



Malgré sa masse conséquente, son caractère moteur lui confère un agrément extraordinaire.

90%
Quotient
Émotionnel

MERCEDES-AMG S 63 4Matic Cabriolet 612 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

| Moteur/Transmission | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Puissance maxi | 612 ch de 5 500 à 6 000 tr/mn |
| Couple maxi | 900 Nm de 2 750 à 4 500 tr/mn |
| Type | V8, turbo essence |
| Cylindrée/puissance fiscale | 3 982 cm³/NC |
| Transmission | intégrale |
| Boîte/nombre de rapports | automatique/9 |

Châssis

| | |
|----------------------|--------------------------|
| Diamètre de braquage | NC |
| Pneumatiques AV/AR | 255/45 ZR / 285/40 ZR 19 |

Dimensions/Poids

| | |
|------------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 5,05/1,91/1,43/2,94 m |
| Poids/tractable freiné | 2 185 kg/- |

Performances

| | |
|--------------|----------|
| 0 à 100 km/h | 3,5 s |
| Vitesse maxi | 250 km/h |

Habitabilité/Coffre

| | |
|------------------|---------|
| Volume de coffre | 350 dm³ |
|------------------|---------|

LE BUDGET

| | |
|------------------------------------|----------------------------|
| Prix | 210 000 € |
| Malus 2017/2018 (CO ₂) | 10 000/10 500 € (229 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | 243 999 € |
| Garantie | 2 ans, km illimité |

*Avec options et malus 2017 inclus.

Équipements de série

4 airbags, affichage tête haute, caméras panoramiques, climatisation auto, jantes de 19 pouces alliage, pack d'assistances à la conduite, phares à LED intelligents, protection antivol, sièges climatisés à l'avant avec fonction chauffage et ventilation, suspension pneumatique, système d'amortissement piloté, système multimédia avec audio/GPS/prixe USB...

Options

Disques de freins AV carbone/céramique (8 350 €), pack extérieur AMG carbone (5 900 €), système audio Burmester (6 400 €), système vision nocturne (2 450 €), télévision numérique (1 300 €), vitesse rehaussée à 300 km/h (2 300 €)...

Consommations

| | |
|-----------------------|-----------------|
| Mixte | 10,1 l/100 km |
| Urbaine/extra-urbaine | 13,6/8 l/100 km |
| Réservoir | 80 l |

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'agrément de la S 63 Cabriolet est à l'image de sa puissance délirante et de son couple gargantuesque: sommital. La transmission 4Matic garantit un haut niveau de sécurité active et, malgré la masse totale, les sensations de conduite sont extraordinaires.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Si
l'achondroplasie
n'était qu'un
joli papier peint,
on n'aurait pas
besoin de vous.*

Ce papier peint représente les cellules altérées de Matteo, atteint d'achondroplasie, une maladie génétique rare qui l'empêche de grandir. Cette maladie prend beaucoup de place dans la vie de Matteo et de sa famille.

imagine

INSTITUT DES MALADIES GÉNÉTIQUES

Faites un don
sur **institutimagine.org**

LES EXPERTS AJ

Impensable pour le Tiguan de laisser la clientèle familiale voyager en 5008 ou en Kodiaq. Alors, le Tiguan s'allonge de 21 cm et invite 7 personnes à bord. Nos Experts ont voulu vérifier s'il tenait ses promesses, sans rien perdre de ses qualités dynamiques.



Les feux de jour sont à LED dès l'entrée de gamme. Les antibrouillards, eux, ne sont de série qu'à partir de Confortline.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

Pour le conducteur, un Tiguan Allspace et un Tiguan, c'est la même chose : ergonomie évidente, position de conduite confortable, matériaux bien faits et finition rigoureuse.

VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE

2.0 TDI 150 ch DSG7 4Motion Carat - **45 790 €**

Malus écologique 2017/2018 : 1 740/2 773 € (153 g/km CO₂)



Le coffre affiche jusqu'à 768 dm³ de volume, banquette de 2^e rang avancée au maximum ; une vraie caverne d'Ali Baba.



Les 150 ch du 2 l diesel ne sont pas de trop pour animer cette lourde version Allspace.



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Mélina Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

150 ch, il faut bien ça pour cette version un peu plus lourde que le Tiguan classique.

L'avis du pilote



Il ne perd rien de l'efficacité du Tiguan. Pour le qualifier en un mot, je dirais qu'il est rationnel ! À bord, tout est parfaitement pensé : l'ergonomie, la position de conduite, les équipements de confort et d'agrément. Malgré le gabarit plus imposant, le châssis est toujours très bien suspendu, privilégiant le confort. Encore qu'avec de grosses roues, il y a quelques petits coups secs qui remontent. La tenue de route est saine, sans souci ; le roulis notamment est bien contenu et le freinage se révèle efficace, avec une bonne sensation de la pédale. **En revanche, je suis un peu déçu par le moteur de 150 ch. C'est un bon bloc, mais cet Allspace, plus lourd que le Tiguan, sollicite davantage la mécanique.** Heureusement, la boîte DSG7 l'aide, mais il y a parfois un temps de réponse long et désagréable à l'accélération. Je trouve aussi qu'il braque très mal et ne se manœuvre pas facilement selon la situation.

Une super voiture, mais à choisir, le Peugeot 5008 est plus original et plus plaisant à conduire.

L'avis de la journaliste



Pas de surprise ! C'est le même en plus long, plus spacieux et plus cher. Le gain se situe surtout au niveau du coffre. Ceux qui voyagent souvent à sept auront plus intérêt à choisir un Peugeot 5008 ou un VW Kodiaq qui ont été conçus en ce sens. En termes de conduite, je préfère aussi un 5008, plus dynamique. **Du coup, il faut bien réfléchir à l'utilité que l'on a de cette version qui coûte quand même plus cher. À l'achat comme à l'usage.** Il faut se délester de 2330 € de plus par rapport à un Tiguan, à moteurs et finitions identiques. Au quotidien, les kilos engendrent une légère surconsommation : 0,3 l/100 km environ. Ce n'est pas énorme ; il reste assez économique pour un 4x4. Mais cette transmission pèse quand même. L'Allspace réclame en moyenne 7,3 l/100 km, soit 1 l/100 km de plus qu'un 5008 de même puissance, mais en traction et boîte manuelle, Peugeot n'associant pas le BlueHDi 150 ch à la boîte EAT6.

Il faut le choisir davantage pour son grand coffre que pour ses 7 places.

L'avis du taxi



Aucun changement à l'avant. Comme je roule en Touran toute l'année, je suis chez moi ! Ils sont cousins germains ces deux-là. Mais le nouvel écran tactile et les tachymètres numériques avec la carte GPS en couleur au centre sont plus conviviaux. Il est vraiment très sympa à conduire. Ceci dit, c'est dommage que Volkswagen n'ait pas remplacé la banquette 2/3-1/3 par des sièges arrière indépendants, bien plus pratiques. Dans le cas présent, l'accès au 3^e rang est compliqué. Et même si l'espace ne manque pas, ces places restent du dépannage pour des adultes. Le plancher est haut et on a les genoux qui remontent dans le menton ! Le tunnel de servitude est aussi très imposant et nuit au confort du passager assis au centre du 2^e rang. **Mais le coffre est top ! Grand, accessible, et Volkswagen a prévu un rangement sous le plancher pour le cache-bagages quand on déplie les strapontins : bien vu !**

Abonnez-vous à L'Auto-Journal

L'OFFRE CLASSIQUE

1 an - 25 n^{os}
de L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

= **60€** SEULEMENT
au lieu de 100€⁵⁹

+ la version numérique offerte !

soit
40%
de réduction !



BULLETIN D'ABONNEMENT

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

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

☐ L'OFFRE LIBERTÉ :

L'Auto-Journal (25 n^{os}) + 5 Guides pour
5€⁴⁹ par mois au lieu de **10€⁹⁰** soit près de
50 % de réduction. (909093)

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-contre auquel je joins un RIB.

Je complète l'IBAN et le BIC présent sur mon RIB. **Je n'oublie pas de joindre mon RIB.**

IBAN :

BIC : (8 ou 11 caractères selon votre banque)

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. Créancier : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 -
FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

☐ L'OFFRE CLASSIQUE :

L'Auto-Journal (25 n^{os}) dont Le Spécial
Salon à **60€** au lieu de **100€⁵⁹** soit **40 %**
de réduction. (909101)

Je choisis mon mode de règlement :

☐ CHÈQUE BANCAIRE OU POSTAL À L'ORDRE DE L'AUTO-JOURNAL

☐ CB N° Expire fin : Cryptogramme :

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom /prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Tél. : Mobile :

Votre email est indispensable pour créer votre accès à l'abonnement numérique sur notre site [kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

E-mail :

Dater et signer obligatoirement

FAIT à :

LE : / /

Signature :

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

Offre exceptionnelle valable jusqu'au 31/03/2018 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 montre en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son 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 : ☐

KIOSQUE
mag

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

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

Biographie

SITE DE PRODUCTION

TOGLIATTI (Russie)

EXEMPLAIRES VENDUS

Officiellement, le Niva n'est plus importé chez nous depuis trois ans. Peut-être quelques exemplaires immatriculés depuis. Sur toute sa carrière, **36 000** Niva auront été vendus chez nous.

MOTORISATIONS

1 600 cm³ essence d'origine Fiat jusqu'en 1994 (80 ch au lancement), puis 1 700 cm³ plus moderne (83 ch en fin de vie). Des adaptations diesel et quelques GPL ont existé.

MODÈLE LE PLUS VENDU

Mystère. Si vous avez l'information, nous sommes preneurs!

Sa seconde vie en occasion

Plutôt une des dernières versions avec le moteur 1700. Attention à la rouille qui adore dévorer la carrosserie du Niva et, surtout, à la disponibilité des pièces : Lada n'est plus distribué en France...

ARNAUD SAUNIER



Né en 1977
Fin de carrière 2017

Lada Niva

Par Stany Meurer

Le père des petits SUV n'était ni américain, ni japonais. Il est né en Russie communiste, enfanté par Vladimir Sergéïevitch, Petr Prusov et Lev Petrovitch, développé en Allemagne avec l'assistance de Porsche. Pourtant, en pleine mode SUV, il nous quitte.

L'histoire débute en 1966 avec la création de VAZ. Ce constructeur a pour mission de produire massivement (plus de 600 000 unités par an!) des Fiat 124 pour permettre au plus grand nombre de Russes d'accéder à ce mode de transport individuel moderne qu'est l'automobile. À sa manière, l'objectif de VAZ n'est guère éloigné de celui de Volkswagen avant la Seconde Guerre mondiale avec la Coccinelle. Rapidement toute-fois, et malgré les modifications importantes apportées

à la 124 italienne pour la rendre compatible avec les exigences locales (importantes variations de température, froid extrême, routes défoncées...), il apparaît qu'un engin léger 4x4 serait plus approprié. Ce sera le Lada Niva qui, après avoir subi les pires tortures en Ouzbékistan... et sur les pistes d'essai de Porsche, qui développe les organes de transmission, est dévoilé en 1976. Il faudra cependant attendre encore quelques mois pour voir débiter puis décoller sa carrière

commerciale. Si son succès immédiat en Russie ne surprend personne, il étonne chez nous. Et pourtant : léger, compact, plutôt réussi sur le plan esthétique, robuste, pas cher à l'achat, économique à l'usage et surtout d'une rare efficacité en tout-terrain, le Niva conjugue un ensemble de qualités inconnues sur les 4x4 de l'époque. À sa manière, c'est un révolutionnaire dont le programme innovant n'aura cessé de faire des émules jusqu'à aujourd'hui... ■

**James
May**



Les derniers Jedi

L'an passé, le trio star de l'émission *Top Gear* a changé de vie :
adieu la BBC, bonjour Amazon,
pour y réaliser à grands frais un nouveau programme, *The Grand Tour*.
La diffusion de la deuxième saison débute tout juste.

Petite visite en coulisses...

Par Stéphane Schlesinger

**Jeremy
Clarkson**

**Richard
Hammond**





The Grand Tour, mode d'emploi

L'émission n'est visible que sur Internet, via Amazon Prime Video. Mais c'est très simple. Pour la regarder, en VO sous-titrée ou doublée en français, il faut s'abonner à Amazon Prime, ce qui coûte 5,99 € par mois ou 49 € par an (avec une offre d'essai de 30 jours gratuits). Cet abonnement donne en outre accès à tous les films et séries d'Amazon Prime Video et inclut le service de livraison gratuite en un jour ouvré du géant de l'e-commerce.

❶ La tente de *The Grand Tour* restera en Angleterre, notamment pour des raisons de coût. ❷ Dans la saison 2, le trio se rend au Mozambique pour faire subir les derniers outrages à une pauvre Mercedes W123 et un pick-up Nissan. ❸ Dans l'épisode 10 de la saison 1, cette coque de Corsa devait servir de massif corallien. Il n'en fut rien...



Lorsqu'un coup de poing devient une chance. Exclu de la BBC en avril 2015 pour avoir cogné un membre du staff de *Top Gear*, Jeremy Clarkson, présentateur vedette du show le plus regardé au monde, est vite retombé sur ses pattes. Avec ses acolytes, Richard Hammond et James May, il a trouvé refuge chez Amazon qui les a tous trois embauchés le 30 juillet 2015. Leur mission ? Créer un nouveau show automobile qui casse la baraque : *The Grand Tour*. La traversée du désert aura été de courte durée ! Dans leurs bagages, ils ont emmené Andy Wilman, producteur exécutif de *Top Gear* depuis 2002. Simultanément, avec lui, ils ont fondé la société W. Chump & Sons, pour

produire *The Grand Tour* et en revendre les épisodes à Amazon Prime dont le patron, Jeff Bezos, juge le tarif "très, très, très élevé"...

Des rumeurs sur les rémunérations invérifiables mais une facture beaucoup plus chère que pour *Top Gear* !

La note atteindrait 300 millions de dollars pour 36 émissions diffusées sur trois ans. De plus, Clarkson gagnerait dix fois plus qu'à la BBC... Mais, en l'absence de communication officielle sur le sujet, Wilman qualifie ces rumeurs de "bullshit". Il reconnaît tout de même que *The Grand Tour* coûte plus cher à réaliser que *Top Gear*.

The Grand Tour

James May

"J'aime les anciennes parce qu'elles sont mauvaises."

L'Auto-Journal : À quel point êtes-vous impliqué dans l'écriture de *The Grand Tour* ?

James May : C'est au départ un gloubi-boulga dans lequel les rédacteurs et les documentalistes sont impliqués, puis on finit par partir sur un thème. Jeremy a la main sur l'écriture, mais les idées viennent de toutes parts, de moi parfois. Heureusement, car je n'ai pas les mêmes goûts que Clarkson et Hammond !

L'AJ : Vous avez conduit énormément de voitures. Qu'est-ce qui vous excite encore ?

J. M. : Il se passe des choses très intéressantes dans l'automobile actuellement. Batteries à hydrogène, connectivité, autonomie... Je trouve également extraordinaire de m'installer à bord d'une voiture et d'aller où je veux quand je veux. J'aime aussi la sensation physique de conduire, d'agir sur les commandes. Et au volant, le pare-brise devient un écran de cinéma sur lequel le film qui défile est celui des paysages qu'on a choisis. Fascinant.

L'AJ : Vous n'éprouvez pas de nostalgie pour les voitures anciennes ?

J. M. : Non. Je les trouve intéressantes, j'en possède d'ailleurs, mais en fait, je les aime parce qu'elles sont mauvaises. Elles nous rappellent les erreurs à ne plus commettre. On réécrit toujours ses souvenirs et on oublie ce qu'elles avaient de négatif pour n'en retenir que les bons côtés. Par exemple, j'ai une Ferrari 308 GTB à carburateurs. C'est une œuvre d'art, mais en tant que voiture, elle est assez épouvantable.

L'AJ : Quelle voiture rêveriez-vous de conduire ?

J. M. : Une McLaren F1. Étonnamment, je n'ai jamais eu l'occasion d'en prendre le volant.

L'AJ : Votre modèle préféré ?

J. M. : À part la Ferrari 458 que je possède ? Difficile de répondre. Je change souvent d'avis à ce sujet, parfois c'est la Rolls-Royce Phantom, parfois c'est la Fiat Panda, parfois la Mercedes W123, voire la 2CV. Cette dernière a un moteur très peu puissant, et pourtant, elle est fascinante à conduire.

Tournage éprouvant pour James May, qui a dû se séparer de ses fameuses chemises...



PHOTOS : ELLIS O'BRIEN/AMAZON PRIME VIDEO



❶ Retour aux États-Unis pour la saison 2, dans le Colorado, où ces Jaguar vont servir de luge... ❷ Saison 1, épisode 7 : trois buggies pour un périple mémorable en Namibie, diffusé en France sur RMC Découverte. ❸ Dans le premier épisode de la saison 2, Hammond a un terrible crash au volant de cette Rimac qui a pris feu. Il s'en tire, sérieusement blessé.

AMAZON PRIME VIDEO

AMAZON PRIME VIDEO

The Grand Tour reste très proche, dans son concept, de l'émission de la BBC. Le succès semble au rendez-vous car le nouveau programme, disponible dans 242 pays et territoires, est de loin le plus téléchargé de l'offre Amazon Prime... mais aussi le plus piraté. Ça agace Bezos mais montre bien sa popularité. Néanmoins, quelques modifications ont été apportées pour la saison 2. Andy Wilman nous explique : "La séquence de l'invité qu'on tue n'a pas du tout fonctionné. Alors, on la supprime. Ensuite, le fait de déplacer le plateau aux quatre coins du monde coûtait très cher et empêchait d'inviter des célébrités : on arrête. Surtout que, quand on l'a emmené aux Pays-Bas et en Finlande, ça ne s'est pas vu à l'écran. Enfin, la



① Même dans un camp d'entraînement militaire en Jordanie, on garde son art de vivre *british* (saison 1, épisode 2).
 ② Pause casse-croûte en Namibie. Les trois acolytes n'ont pas un métier facile... ③ Saison 1, épisode 9: Hammond a adapté ce Volkswagen Transporter à un monde post-apocalyptique. Il finira évidemment mal.



Fin du 1^{er} épisode de la 1^{re} saison. Clarkson, dans le doute après presque une année sans tournage, est soulagé, tout comme l'équipe.



séquence avec le pilote américain n'a pas plu aux États-Unis, où Amazon compte étendre son audience. On la supprime aussi."

Retour en arrière, tente-plateau à demeure... Le tout à deux heures de Londres.

Ainsi, dans la saison 2, la tente-plateau reste à demeure, à deux heures de route à l'ouest de Londres, presque dans le jardin de Clarkson, ce qui permet d'y convier des stars et de leur faire conduire une Jaguar F-Type sur un petit circuit. Voilà qui rappelle *Top Gear*... Nous avons pu visionner en avant-première l'épisode 1 de la nouvelle série, et on n'a pas

été déçus, malgré quelques longueurs. Au menu, un débat philosophique où il est question de passé, de présent et d'avenir, en Suisse, à bord d'une Lamborghini Aventador SV, d'une Honda NSX et d'une Rimac. Humour potache, blagues borderline et travers fumants au volant sont toujours au programme. Avec, en prime, un soin évident sur le traitement des paysages. Cela justifie évidemment cette production de globe-trotter, les sujets majeurs de la saison ayant été tournés dans de nombreux pays d'Europe mais aussi au Mozambique, à Dubaï, dans le Colorado, à New York... Par ailleurs, le grave accident subi par Richard Hammond au volant d'une Rimac a été conservé au montage. Et pourtant, toute

The Grand Tour

Jeremy Clarkson

"The Grand Tour n'est plus une émission automobile."

L'AJ : Vous revenez en pleine forme, après votre pneumonie !

Jeremy Clarkson : La nouvelle de ma mort a été grandement exagérée... (rires !)

L'AJ : Au début de *Top Gear*, pouviez-vous imaginer qu'une émission automobile pourrait connaître un si grand succès ?

Jeremy Clarkson : Évidemment non. Mais en fait, elle n'est plus une émission automobile. Aujourd'hui, *The Grand Tour* continue à s'adresser aux passionnés de voitures, mais aussi à leurs mères, leurs sœurs, leur petite copine ou leur petit copain. Je fais en sorte que cela intéresse tout le monde. Les passionnés s'amuse des longs travers, même si je ne leur décris pas en détail le fonctionnement du différentiel. Je me contente de hurler : "Hi Ha, c'est fantastique !" en regardant la caméra.

L'AJ : Que faites-vous de tout l'argent dépensé par la production ?

J. C. : Il y a les voyages, bien sûr. Mais aussi, nous tournons en 4K et ça, c'est vraiment très coûteux. C'est là que part l'argent, pas dans nos vêtements ! Bon, un peu pour la nourriture aussi, en Italie notamment, mais pas aux États-Unis !

L'AJ : Le futur de l'automobile s'annonce électrique et autonome. Vous en pensez quoi ?

J. C. : Je ne crois pas que la voiture entièrement autonome existera de mon vivant. C'est trop difficile à réaliser. En revanche, pour l'électrique, cela arrive, et ce sera bientôt obligatoire dans certaines villes. Mais je ne crois pas que cela sonnera la fin des moteurs à essence. Je pense que certains continueront à utiliser des voitures à pétrole juste pour le plaisir, et ce sera génial. On aura toujours le droit d'utiliser nos jouets, sauf si nos régimes devenaient comme la Corée du Nord.

L'AJ : Et s'il vous fallait conserver seulement trois voitures dans votre garage, sans considération de prix ?

J. C. : Une Rolls-Royce Phantom, une McLaren P1 et une Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio. La P1 est au-delà de l'imaginable, dingue, dangereusement rapide ! La Rolls est extrêmement confortable, et l'Alfa parfaite pour tous les jours.

Peu rancunier, Clarkson pose contre une Porsche 918, la plus rapide sur Portimão. Il avait parié sur la P1.



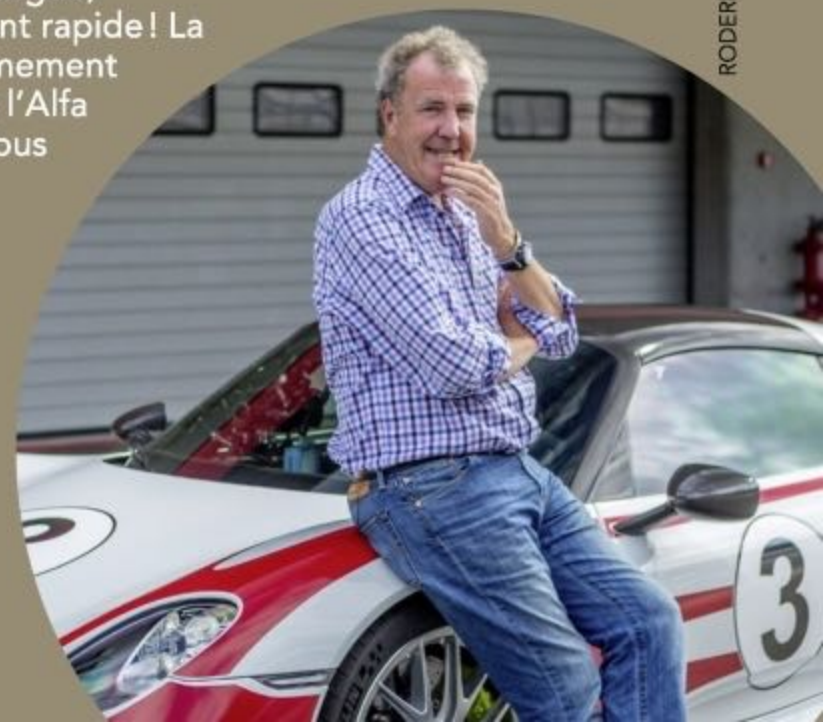
PHOTOS : ELLIS O'BRIEN/AMAZON PRIME VIDEO

① Saison 1, épisode 3 : la Dodge Hellcat d'Hammond entourée de 4000 personnes à Vicence. 200 maximum étaient attendues, ce qui a surpris l'organisation, qui n'avait prévu qu'un seul policier pour tout sécuriser... ② Le trio au Maroc, durant un road-trip où l'Alfa Romeo 4C Spider occasionnera des crampes à Clarkson (saison 1, épisode 5).



②

l'équipe a eu très peur. Mais, loin de rester traumatisés par l'événement, les protagonistes ont décidé de s'en servir et de le tourner en dérision. On verra par exemple May pester contre Hammond qui ne marche pas assez vite avec ses béquilles ! Autre surprise, Clarkson fera un remake de *C'était un rendez-vous*, de Lelouch, mais à Turin et au volant d'une Bugatti Chiron. Une séquence où il roule très vite – difficile d'écrire "à fond" s'agissant d'une Chiron... – en ville, grillant quelques feux, avec l'assistance... de la police italienne. Inimaginable chez nous ! C'est évidemment pour ce ton général, à mille lieues du politiquement correct, que *The Grand Tour* reste indispensable. ■



RODERICK FOUNTAIN/AMAZON PRIME VIDEO

PEUGEOT, UN DERNIER ET APRÈS ?

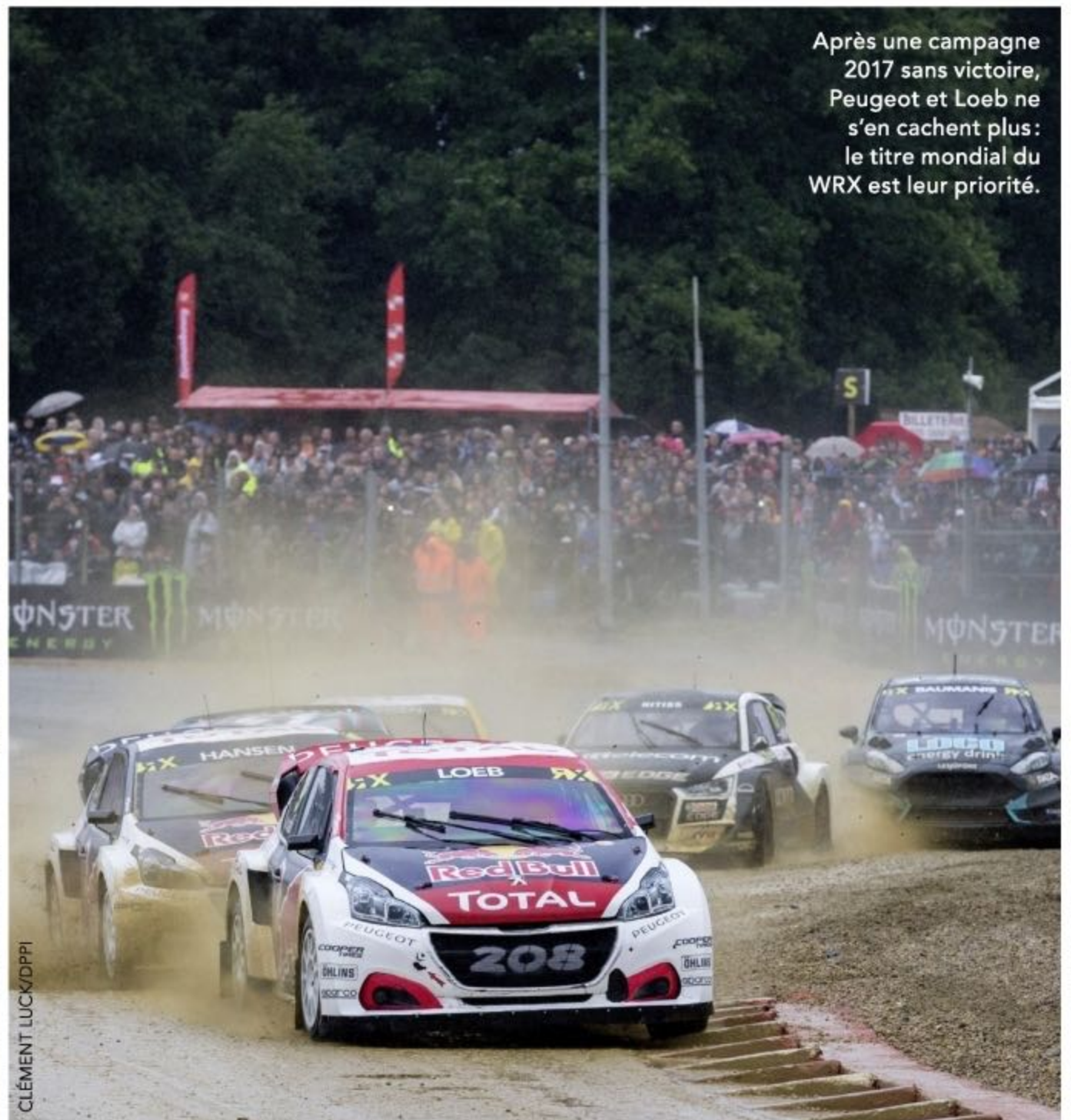
Le Lion lance ses 3008 DKR vers une troisième et ultime conquête dans la pampa entre Pérou et Argentine, du 6 au 20 janvier. Avant de se consacrer aux pistes plus urbaines du rallycross. Par François Dauré



Q uatre éditions et puis s'en vont. Cela aura été la règle depuis la création de Peugeot Sport, sous l'égide de Jean Todt en 1981, et la firme de Sochaux confirme ce programme court. Après trois saisons en rallye mondial (1984-86), Peugeot avait déjà tout raflé sur le Paris-Dakar – l'original, en Afrique – entre 1987 et 1990. Puis s'était tourné vers l'endurance et Le Mans, de 1990 à 1993. Le WRC (2000-2006) aura constitué le plus long engagement de la marque dans une discipline. Aussi, la déclaration de Bruno Famin, directeur de Peugeot Sport, le 31 octobre dernier, n'a surpris personne : *"Dans la mesure où il s'agira de notre dernière participation au Dakar, nous aurons à cœur de conclure ce programme stimulant sur une bonne note."* D'autant qu'elle prolongeait l'annonce faite trois semaines plus tôt concernant l'intensification du programme WRX (Rallycross) avec Sébastien Loeb. Privé de moyens dans une période économiquement sombre pour Peugeot depuis fin 2011, le département Sport a choisi le Dakar en 2015, lorsque l'horizon s'est éclairci. Dans le désert médiatique des sports mécaniques du début d'année, la stratégie avait du sens. Elle bénéficiait d'un argument supplémentaire avec la participation de Sébastien Loeb et Daniel Elena, à partir de 2016. Mais l'engouement populaire autour de l'épreuve n'est plus qu'un souvenir, enfoui dans le Ténéré auprès de son guide, Thierry Sabine. De plus, Sébastien Loeb n'a pu faire mieux que deuxième en 2017, la victoire revenant deux fois à son équipier Stéphane Peterhansel, maître absolu du Dakar (13 victoires, auto et moto). Avec tout le respect dû à l'authentique



DAKAR



Après une campagne 2017 sans victoire, Peugeot et Loeb ne s'en cachent plus : le titre mondial du WRX est leur priorité.

CLÉMENT LUCK/DPPI

FLAVIEN DUHAMEL/RED BULL

❶ Pas encore de victoire au général pour Sébastien Loeb, malgré 9 victoires d'étapes en deux participations.
❷ Avec 6 succès en moto, puis 7 en auto, depuis 1991, Stéphane Peterhansel est Mr Dakar...



champion qu'est Peterhansel, l'impact d'un succès de Sébastien Loeb aurait été d'une tout autre portée pour Peugeot, en termes de communication.

Dernière chance en 2018. Mais ce n'est pas gagné, de l'avis même du nonuple champion du monde WRC.

Analysant le parcours de cette 40^e édition, entre Lima et Cordoba, il se sait plus rapide sur les secteurs roulants. Mais il y a des franchissements de dunes : *"Ce n'est pas que je n'aime pas, confiait l'Alsacien récemment, mais nous manquons d'expérience sur ces difficultés, face à nos équipiers et à certains adversaires. On ne gagne pas un Dakar sur une journée. En revanche, on peut le perdre sur une journée et ce terrain est propice aux grands écarts."* Alors, désert, café, l'addition et le livre d'or ? Verdict en Argentine, le 20 jan-

vier. Ensuite, comme énoncé le 4 octobre dernier, Peugeot et Loeb concentreront leurs efforts sur le championnat mondial de rallycross (WRX). Un engagement officiel, qui s'est imposé au détriment de l'endurance et des 24 Heures du Mans. Au grand dam des organisateurs, l'ACO publiant un communiqué très amer le soir même. Peugeot avait participé activement aux discussions sur le règlement technique applicable à partir de 2020. Après les défections successives d'Audi et de Porsche, l'ACO comptait énormément sur le retour du Lion dans la Sarthe. Malgré les efforts de l'organisateur en matière de réduction des coûts, Peugeot a tourné casaque et fixé son choix sur le WRX. Dommage et dommageable pour Le Mans. Néanmoins, sous un angle pragmatique, la décision de Peugeot peut se justifier. Réformé et labellisé championnat du monde FIA depuis 2014, le rallycross propose des formats de course plus télévisuels que l'endurance. Sur le principe gros bras et manches courtes, se succèdent à un rythme effréné, le samedi et le dimanche, des bagarres spectaculaires en qualifications, demi-finales et finale, sur des circuits mi-terre, mi-asphalte. Laminé cette année par les VW Polo du team Solberg, Loeb disposera d'une 208 WRX revue et corrigée pour viser le titre en 2018. Même si son prestige n'arrive pas à la cheville de celui des 24 Heures du Mans, cette discipline, à investissement très nettement moindre, conquiert de l'audience. D'où la présence du Lion. Cela dit, l'engagement à long terme n'étant pas la qualité première de ses dirigeants, qui sait si, une fois ses objectifs atteints, la girouette Peugeot ne s'orientera pas à nouveau vers la Sarthe ? ■



*C'était en
novembre 1977
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/I/h: 3,57/1,57/1,36 m

Poids : 780 kg

Puissance :

66 ch DIN à 5600 tr/mn

1000 m d.a. : 35,4 s

V. max. : 155,4 km/h

Consommation

à 90 km/h : 6 l/100 km



La première Fiesta, assez joliment dessinée, adopte toutes les caractéristiques des meilleures citadines européennes: moteur transversal avant, traction avant et hayon à l'arrière.

LA FORD FIESTA 1300 GHIA À L'ESSAI

Avant, les Ford offraient le goût de l'Amérique, une valeur séduisante sur de grosses berlines, mais inadaptée aux citadines. La première Fiesta fut, à ce titre, une vraie révolution culturelle, en répondant parfaitement aux attentes du client européen. La preuve, elle est toujours au catalogue !

Par André Costa (1977) / Thomas Riaud (2017)

Extraits...

■ "La Ford Fiesta grandit à mesure qu'elle prend de l'âge. Née en 900 et 1 100 cm³, la plus internationale des Ford est maintenant offerte à la clientèle en 1 300 cm³."

■ "Les cotes de ce moteur – 81 x 63 – et la cylindrée sont semblables à celles de l'Escort 1,3 litre, ce qui, bien sûr, n'est pas exactement une coïncidence."

■ "La Fiesta est une voiture importante en ce sens qu'elle représente la première percée heureuse d'un constructeur américain dans le domaine encombré de la petite traction avant européenne."

■ "La Fiesta est résolument internationale,

mêlant des ascendances allemandes, anglaises, espagnoles et françaises dans un bel élan d'œcuménisme commercial."

■ "En ce qui concerne la consommation, j'ai noté sur route et autoroute (la voiture étant menée à environ 80 % de ses possibilités) une moyenne de 8,6 litres aux 100."

■ "Lors de notre essai de consommation standard à 75 km/h de moyenne, la Fiesta 1300 a réclamé 6,35 litres aux 100 contre 6,4 litres pour la 1100, ce qui prouve une fois encore qu'à une augmentation de cylindrée et de puissance ne correspond pas obligatoirement une majoration de la consommation."



Le tableau de bord de la Fiesta est plutôt riche dans cette finition haut de gamme Ghia, mais l'ergonomie est imparfaite, tout comme la finition.

“ Un conducteur habile parviendra sans peine à la faire « godiller » dans les enfilades de virages serrés qu'elle affectionne. ”

↑ Ses qualités

BONNE HABITABILITÉ

“La carrosserie est claire, intérieurement vaste, compte tenu de ses cotes hors tout, et les occupants des sièges avant se trouvent même particulièrement à l’aise.”

VOITURE SILENCIEUSE

“La Fiesta 1300 est souple, endurante en côte mais seulement lorsqu’elle est lancée et particulièrement silencieuse, sauf à très haut régime où des résonances désagréables apparaissent.”

PERFORMANCES SATISFAISANTES

“Amenée par nos soins sur l’anneau de Montlhéry, la Fiesta 1300 a pu être créditée d’une vitesse de pointe de 155,4 km/h, soit un progrès de 14,3 km/h par rapport à la 1100.”

↓ Ses défauts

SUSPENSION PRIMITIVE

“Ford devrait sans doute s’informer au sujet des possibilités offertes par les amortisseurs modernes car, pour l’instant, la Fiesta semble à cet égard équipée de manière bien primitive.”

DÉFLECTEURS ET GLACES ARRIÈRE FIXES

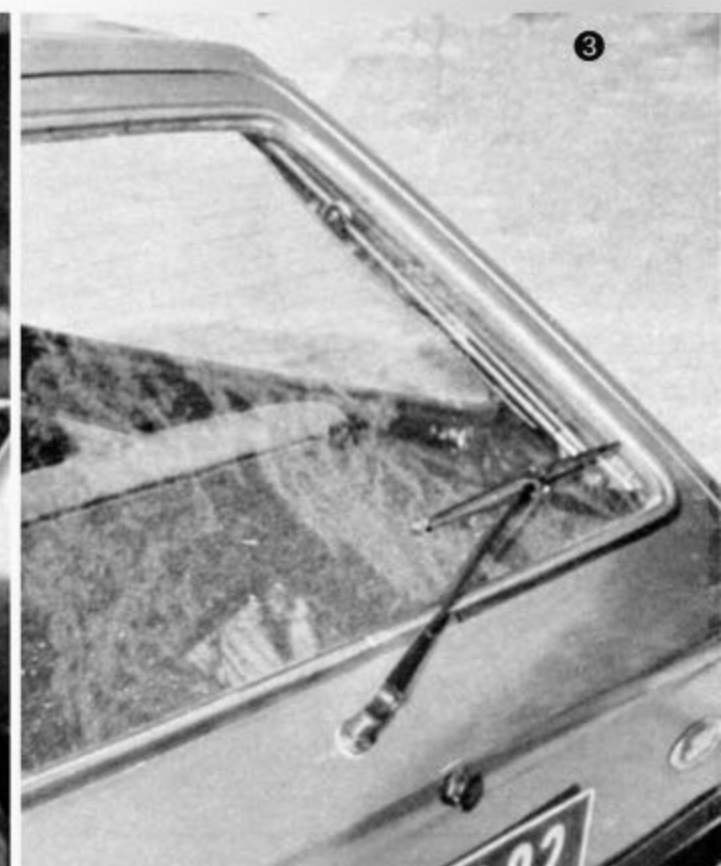
“En dépit du débit des aérateurs de tableau de bord, les déflecteurs et les glaces arrière fixes surprennent fâcheusement.”

PROJECTEURS FAIBLES

“On déplore la faiblesse relative des projecteurs, tout comme la médiocre efficacité des essuie-glaces et la position de la montre, pratiquement invisible pour le conducteur.”

VENTILATION

“Placée sous les commandes de la ventilation se tient la console centrale, qui accueille l’emplacement de l’autoradio et la montre.”



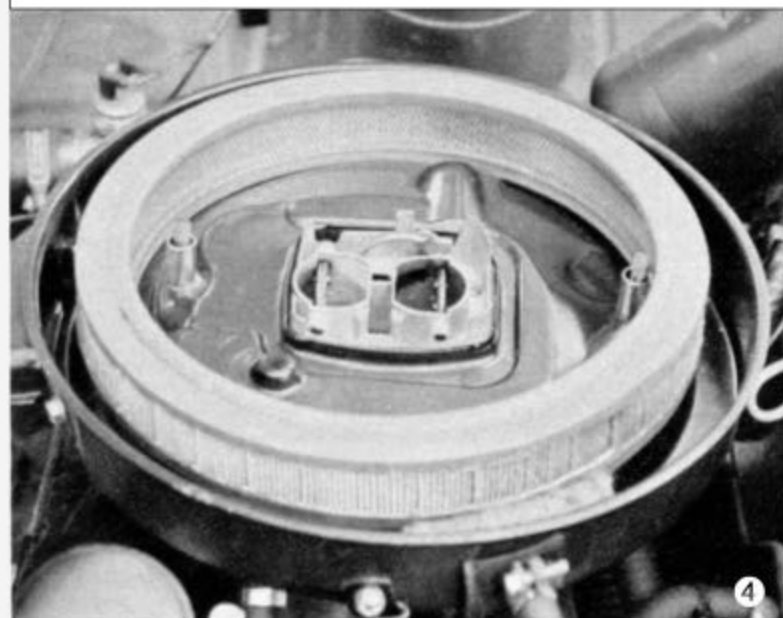
❶ La console centrale supporte l’emplacement autoradio et la montre. ❷ Longtemps, la Fiesta n’a été disponible qu’en 3 portes, si bien qu’il fallait basculer le dossier des sièges avant pour accéder aux places arrière. ❸ Chose rare pour l’époque : la présence d’un essuie-glace arrière. ❹ Le coffre de la Fiesta est accessible depuis un pratique hayon, mais sa capacité reste chiche sous la tablette : 141,8 dm³ ! ❺ Malgré un encombrement compact, la Fiesta offre une belle habitabilité tant devant qu’à l’arrière.



“ La barre stabilisatrice arrière, pourtant annoncée dans les caractéristiques, n’était pas montée sur notre voiture d’essai... ”



❶ Ce 4 cylindres de 1 297 cm³ issu de l'Escort développe 66 ch DIN à 5 600 tr/mn. ❷ Le moteur 1 300 a nécessité le montage d'un tirant anti-couple sur la boîte de vitesses. ❸ Bien que prévue de série sur la Ghia 1 300, cette version d'essai ne disposait curieusement pas de la barre stabilisatrice! ❹ Un carburateur double corps inversé assure l'alimentation.



Extraits...

■ "Agréable en ville et aussi sur route dégagée, la Fiesta 1 300 fournit des accélérations rapides réclamées par les dépassements nombreux sur itinéraires encombrés mais cela sans convaincre le conducteur sportif, en raison sans doute de la progressivité des accélérations, et de la discrétion de son fonctionnement."

■ "La Fiesta 1 300 est incontestablement une voiture plutôt sûre. Elle est certes « traction avant » mais son nez n'est pas trop lourd dans les virages pris à vive allure."

■ "Je serai beaucoup moins aimable à l'égard de la suspension. Compte tenu de ses performances, la 1 300 est moins confortable encore que ses sœurs, en raison de la violence des réactions de suspension que l'on enregistre – à l'arrière surtout – à grande vitesse."

■ "Je n'hésiterai pas à affirmer que la Fiesta est assez jolie, en dépit des coloris grinçants dont elle est souvent affublée, au nom d'un goût quelquefois invraisemblable."

■ "La Fiesta 1 300 ne possède pas le brio apparent auquel nous ont habitués les 7 CV françaises, mais ses performances la placent néanmoins assez haut dans la hiérarchie des voitures de cet encombrement, bien au-dessus d'une 104 6 CV, d'une R5 TS ou de la plus puissante des Fiat 127."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Longtemps, la Fiesta a davantage séduit la clientèle par sa ligne avenante, son bon rapport encombrement-habitabilité et son rapport prix-équipement favorable, que pour ses qualités dynamiques, en net retrait par rapport aux références tricolores. Mais, après la révolution "Focus" de 1998, les Ford se sont toutes rachetées une conduite! Mieux, aujourd'hui, la Fiesta régale les amateurs de conduite dynamique à travers sa pétillante variante ST, devenue une référence de la catégorie.

La vie de vos autos

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

COUP DE GUEULE

"Mon Range Rover Sport acquis en octobre 2014 (LOA) est tombé en panne début juillet sur l'autoroute A8. Je l'ai récupéré après quasiment quatre mois d'immobilisation, pour changement de moteur et de turbos (sous garantie). Quatre mois à circuler dans des véhicules de location, et pas un mot ni un geste commercial!"

Luc Senez

Patrick Blum nous parle de son **Kia Carens 1.7 CRDi BVA Premium Ultimate**

**ACHETÉ À L'AUTOMNE 2013
82 000 km PARCOURUS**



"J'étais content de ce Kia Carens... jusqu'à cet été. En juin, j'ai constaté une surconsommation du liquide de refroidissement. Rendez-vous chez Kia Suffren, qui, après trois jours, m'annonce n'avoir rien trouvé. Pendant mes vacances, je constate à nouveau une consommation de liquide de refroidissement. Je suis alors informé qu'il faut démonter le moteur. Le concessionnaire a contacté Kia et appris qu'il y avait déjà eu des cas comme le mien. N'aurait-il pas pu se renseigner dès juillet quand il n'a rien trouvé? La voiture est toujours sous garantie, je n'ai pas de facture et ne sais donc pas exactement ce qui a été fait, juste qu'il a fallu déposer le bas moteur car le liquide de refroidissement entraînait dans le moteur et s'évaporait."

Franck Paquet nous parle de son **Renault Scénic III 1.2 TCe 130 Energy Bose**

"Cette voiture est ma septième Renault et mon premier Scénic. Et quelle déception!"



"Acheté en concession en avril 2016, j'ai découvert un véhicule agréable à conduire, sans fatigue quelle que soit la distance. Révision un an plus tard, sans remarque. Mais en septembre 2017, quelle désillusion! Un matin, je retrouve une buée excessive à l'intérieur du véhicule sur les surfaces vitrées, cet incident se renouvelant jusqu'à la découverte de la trappe avant – dans le plancher conducteur – remplie d'eau, ainsi que le plancher avant et arrière inondés, rendant l'atmosphère très humide et nous autorisant à craindre le pire pour le futur du véhicule (ventilateur, faisceau, tableau de bord, circuits électriques...). On m'explique sans ambages que j'aurai dû

nettoyer les glissières de guidage du toit ouvrant, et que se garer sous les arbres pose problème, car les goulottes d'évacuation sont colmatées par une accumulation importante de feuilles (baie de pare-brise). Conséquence: refus de la prise en charge par le SAV, alors que le véhicule est sous garantie constructeur jusqu'au 13 avril 2018! J'étais loin d'imaginer qu'en achetant un Scénic, il m'était pratiquement interdit de stationner sous les arbres et qu'un toit ouvrant était une erreur. Et aucune préconisation lors de l'achat! Mon véhicule était bloqué en concession depuis septembre, j'ai donc fini par prendre à ma charge les frais (157 €) fin novembre."

ACHETÉ EN OCCASION (0 KM) EN AVRIL 2016; 12 000 km PARCOURUS

SON ENTRETIEN: forfait révision Sérénité avec contrôles et remplacement des filtres, 85 €.

SES ACCESSOIRES: tapis de sol et vis antivol (115 €).



a) L'avis de Brice Perrin

Je ne sais pas ce qui est le plus risible: qu'un tel défaut de conception, répertorié par des dizaines, voire des centaines de propriétaires sur internet soit encore présent en fin de carrière du modèle, ou que le réseau et le SAV Renault ne soient pas capables de prendre en charge la remise en état et d'y remédier. Ubuesque.

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

De l'essence pour les SUV urbains

Je viens vous faire part d'une remarque sur l'un de vos derniers essais qui, je crois, devrait vous interpeller. Dans votre numéro 996, vous faites un comparatif entre des crossovers compacts ou dits "SUV urbains". Tous sont des diesels! Ne croyez-vous pas qu'un véhicule de ce type devrait être proposé et essayé d'abord en essence? **G.P.**

Il est vrai que dans les catégories inférieures à celle des berlines compactes, la tendance est clairement orientée vers l'essence. Deux raisons ont motivé notre choix:

► Les SUV urbains sont souvent considérés comme des alternatives aux berlines compactes et pas forcément comme des "citadines". À ce titre, pour qui n'habite pas en ville, l'achat d'un modèle diesel n'est pas injustifié, à condition bien sûr que son kilométrage annuel dépasse 20 000 km.

► Nous avons préféré réserver le moteur essence (PureTech 110 EAT6) à notre essai 10 000 km, sujet qui permet de bien faire le tour de la voiture, de ses qualités et de ses défauts. Il devrait être publié en début d'année.



ADRIEN CORTESI



TIBO

N'oubliez pas Mazda

Je trouve que Mazda n'est pas assez présent dans les essais de L'Auto-Journal. En effet, je n'ai pas trouvé, dans des essais comparatifs récents, de CX-3 ou le nouveau CX-5. Je pense que l'un et l'autre peuvent être de très bonnes alternatives à leurs rivaux germaniques ou généralistes et ils ne sont que trop rarement présents dans la presse auto. Du coup, pouvez-vous me donner votre avis sur le CX-3 2.0 120? **V.G.**

Il est vrai que nous n'avons pas publié beaucoup d'essais du Mazda CX-3 (1^{er} essai dans le n° 936; configurateur dans le n° 944).

Le Mazda3 se situe, par son prix et ses prestations, entre les catégories des petits SUV et des compacts. D'où la difficulté à lui opposer des rivaux. Les choses pourraient changer avec l'arrivée du Volkswagen T-Roc, assez proche dans l'esprit. D'une manière générale, nous pensons plutôt du bien de la version 2.0 120, qui affiche un bon rapport performances/consommations et qui s'avère plutôt agréable à conduire. Seul son confort demeure un peu ferme. Chez Mazda, préférez les finitions haut de gamme, bien équipées.

Trop allongé, le Koleos ?

Concernant l'essai 10 000 km du Koleos 1.6 dCi 130 du n° 996, je pense que le diagramme des vitesses est erroné. À 130 km/h en 6^e, je lis environ 1 300 tr/mn, ce qui me paraît anormalement faible d'autant que Stany relève 2 500 tr/mn dans le corps du texte et souligne la bonne démultiplication de ce rapport. **S.M.**

Vous avez tout à fait raison. Il y a une erreur sur notre graphique. Avec une vitesse à 1 000 tr/mn de 50,18 km/h, le moteur à 130 km/h en 6^e tourne entre 2 500 tr/mn et 3 000 tr/mn.



CHRISTIAN MARINT

RENAULT ALASKAN

Batman a sa Batmobile, Lucky Luke son Jolly Jumper, le Père Noël son traîneau. Et vous ? Nous avons pensé à quelque chose de pas banal : un pick-up !

Par Pascal Richard Photos Christophe Hunsicker/Ace Team

Allez, en cette fin d'année, on se risque sur le bizarre, comme aurait dit Audiard. On oublie nos repères habituels, nos habitudes... et on part à l'aventure. Stetson vissé sur la tête, santiags aux pieds, à nous les grands espaces. Mais pour une telle mission, il nous faut une monture à la hauteur. Ce sera un pick-up ! Aux États-Unis, ce type d'auto a depuis longtemps remplacé l'appaloosa qui accompagnait Bill Cody, alias Buffalo Bill. En Europe, ces curieux

engins arrivent sur la pointe des roues, mais ces derniers temps, un regain d'intérêt pour ces autos à la forte personnalité apparaît. Jusqu'à aujourd'hui, c'est Ford, avec son Ranger, qui mène le bal, suivi par les japonais, notamment Nissan avec le

Navara. C'est d'ailleurs ce modèle qui a servi de base au Renault Alaskan, notre pick-up "made in France", tout comme à son futur concurrent de chez Mercedes (Classe X). Intrigué ? Venez avec nous faire le tour de la gamme et, qui sait...

LA GAMME

| Moteurs / Prix | Life | Zen | Intens | Malus écologique 2017/2018 |
|---------------------------|----------|------------|------------|----------------------------|
| Double cabine dCi 160 | 36 800 € | 39 160 € | – | 0 € |
| Double cabine dCi 190 | – | ♥ 41 160 € | ♥ 43 960 € | 0 € |
| Double cabine dCi 190 BVA | – | ♥ 43 160 € | ♥ 45 960 € | 0 € |

Diesel

Avec l'Alaskan, Renault nous propose un engin à la fois dépaysant et agréable à vivre pour peu que l'on évolue sur des terrains à sa mesure...





- ❶ Le comportement routier de l'Alaskan est sans surprise, mais côté moteur, il manque un peu de tonus.
 ❷ Le traitement de l'habitacle n'a rien d'indigent, bien au contraire. D'ailleurs, en matière d'équipement, le pick-up Renault se montre plutôt généreux.



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Quelle que soit sa motorisation, l'Alaskan reçoit de série une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Cette dernière s'avère correctement étagée et permet une bonne exploitation de la mécanique.

AUTOMATIQUE

Moyennant un supplément de 2 000 €, l'Alaskan peut recevoir une boîte de vitesses automatique

à 7 rapports. Il ne s'agit pas ici de l'EDC à double embrayage, mais plutôt d'une transmission automatique on ne peut plus classique. Peu réactive et gérée "à l'ancienne", elle se montre toutefois très douce à l'usage.

INTÉGRALE

L'Alaskan propose une transmission intégrale enclenchable et bénéficie d'une gamme de rapports courts. Un blocage de différentiel arrière est proposé en option (800 €).

L/l/h/empattement: 5,39/1,85/1,84/3,15 m

| MOTEURS DIESEL | dCi 160 ch | ♥ dCi 190 ch | ♥ dCi 190 ch auto |
|--------------------------------------|-------------|--------------|-------------------|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 160 à 3 750 | 190 à 3 750 | 190 à 3 750 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 403 à 1 500 | 450 à 1 500 | 450 à 1 500 |
| Performances | | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 174 | 182 | 180 |
| Accélération 0-100 km/h (s) | 12,5 | 11,6 | 11,2 |
| Reprise 90-130 en 4 ^e (s) | 12,4 | 9,8 | 10,7 (Drive) |
| Budget | | | |
| Consommation moyenne (l/100 km) | 9,6 | 9,4 | 9,8 |

LES MOTEURS

DIESEL

dCi 160 ch

Ce diesel ne fait pas vraiment dans le feutré ! En effet, nous avons affaire ici à un gros 4 cylindres 2,3 l, qui officie généralement sous le capot du gros fourgon utilitaire de la gamme, le Master. Autant dire que niveau caractère, nous sommes loin de nos standards habituels de douceur, de disponibilité... et de discrétion ! Néanmoins, si ce bloc possède une personnalité agricole affirmée, il ne rechigne pas à la tâche même si, dans le cas présent, sa puissance de 160 ch est un peu juste pour un engin qui avoue 2 125 kg. À vide, passe encore, mais une fois chargé, cela devient plus compliqué. À ce sujet, on notera que la benne de l'Alaskan peut supporter une charge d'une tonne et que le poids maxi roulant autorisé est de 6 000 kg, soit un poids tractable maxi de 3 000 kg.

♥ dCi 190 ch

Toujours le même bloc, mais cette fois, on passe de un à deux turbos. Du coup, la puissance et le couple progressent sensiblement. Avec 190 ch (et 450 Nm de couple contre 403 Nm pour le dCi 160 ch), l'Alaskan fait preuve d'un peu plus de tonus lors des relances, mais le caractère du moteur est toujours aussi "massey-fergussonien". Reste qu'ici, cette personnalité légèrement revêche est presque en accord avec le physique de la bête. À noter que ce bloc ne se montre pas plus gourmand que le dCi 160 ch.

ESSENCE

Sur le marché français, l'Alaskan ne carburera qu'au diesel, mais en Amérique latine (en plus de l'Espagne, il est assemblé en Argentine et au Mexique), le pick-up Renault peut recevoir un 4 cylindres essence 2,5 l de 170 ch.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, aide au démarrage en côte, connexion Bluetooth, climatisation manuelle, déclenchement automatique des phares, différentiel électronique à glissement limité, feux antibrouillard, limiteur de vitesse en descente, ouverture des portes et démarrage sans clé, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs à réglages électriques, vitres avant/arrière électriques, volant ajustable en hauteur.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

| | Life | Zen | Intens |
|---|------|---------|--------|
| Caméra de recul | – | série | série |
| Caméra à 360° | – | ♥ 500 € | série |
| Climatisation automatique | – | série | série |
| Marchepieds latéraux | – | série | série |
| Rétroviseurs électriques/dégivrants et rabattables électriquement | – | série | série |
| Sellerie cuir | – | – | série |
| Système de navigation | – | série | série |

LES FINITIONS**LIFE**

En entrée de gamme, l'Alaskan propose une dotation d'équipement honorable, incluant notamment la climatisation (manuelle), l'ouverture des portes et le démarrage sans clé, quatre vitres électriques et un ensemble audio avec une connexion Bluetooth. Cette finition n'est disponible qu'avec le moteur dCi 160 ch.

♥ ZEN

Passer de la finition Life à la finition Zen implique un effort financier de 2 360 €. Parmi les petits avantages qu'offre cette déclinaison, on trouve une présentation plus soignée (marchepieds latéraux, jantes alliage de 18 pouces, volant de pommeau de levier de boîte de vitesses gainé de cuir, inserts chromés...). Côté pratique, apparaissent l'indispensable caméra de recul, les rétroviseurs rabattables électriquement et la climatisation à régulation automatique.

♥ INTENS

Arrivé là, il est possible d'affirmer que l'Alaskan n'a pas grand-chose à envier aux SUV les plus huppés. Jugez plutôt : sellerie cuir, sièges avant chauffants à réglages électriques, caméra 360°, feux de jour et phares à LED, barres de toit... Rien ne manque, mais toutes ces petites attentions font grimper la note de 2 800 €. À noter qu'à l'instar de la finition Zen, l'Intens n'est proposée qu'avec le moteur dCi 190 ch.



❶ La transmission intégrale (et la gamme courte) s'enclenche via cette commande située devant le levier de boîte. À côté, se trouve l'interrupteur qui permet de bloquer le différentiel arrière. ❷ Les places arrière sont assez accueillantes, mais le dossier de la banquette est un peu trop droit. ❸ Vu le gabarit de la bête, la caméra de recul n'a rien d'un luxe. ❹ La benne peut recevoir un hard-top qui change radicalement le look de l'Alaskan. Vendu en accessoire, il est facturé 4 119 € (montage compris). ❺ Ces crochets baptisés C-Channel, qui coulisent le long de la benne, vous permettront d'arrimer facilement votre chargement (200 € sur Zen, de série sur Intens). ❻ Toujours dans la gamme des accessoires, on trouve ce coffre verrouillable (557 €) qui permet de protéger une partie de vos emplettes.





❶ La benne de l'Alaskan peut supporter une charge d'une tonne. ❷ Grâce à ses quatre roues motrices et sa gamme de rapports courts, le pick-up Renault développe d'excellentes capacités de franchissement.

LES PRINCIPALES OPTIONS

ENSEMBLE MULTIMÉDIA

En entrée de gamme, l'Alaskan reçoit un ensemble multimédia qui comprend un écran de 5 pouces sur lequel apparaissent les informations fournies par l'ordinateur de bord. Le système audio, pour sa part, comprend une prise USB, une prise AUX et 6 haut-parleurs. La connexion Bluetooth est également au menu, tout comme les commandes au volant. À partir de la finition Zen, un système de navigation vient en complément. Il est accompagné d'un écran tactile de 7 pouces. Enfin, l'exécution Intens a droit à la fonction streaming qui vous permet de diffuser les fichiers audio de votre smartphone via la connexion Bluetooth.

AIDE À LA CONDUITE

Rustique, l'Alaskan ? Pas tant que ça, en tout cas, pas dans tout ce qui touche à la sécurité et aux aides à la conduite. En effet, on trouve dès la finition Life sept airbags mais aussi un différentiel arrière à glissement limité (désactivable), un limiteur de vitesse dans les descentes (bien pratique lorsqu'on évolue en tout-terrain). L'aide au démarrage en côte fait également partie de la panoplie de base de ce pick-up qui, on le voit, ne crache pas sur une once de modernité sur le plan technologique.

CONFORT

Malgré son look de gros dur, l'Alaskan a un cœur tendre. Entendez par là qu'il

fait grand cas du confort de ses passagers. Cela se traduit par un équipement de série complet incluant dès le départ la climatisation (manuelle), le régulateur de vitesse et quatre vitres électriques. À partir de la finition Zen apparaissent en plus une climatisation bizona à régulation automatique, un rétroviseur intérieur photosensible, des rétroviseurs extérieurs dégivrants et rabattables électriquement ainsi que des miroirs de courtoisie éclairés. Enfin, la plus huppée des exécutions, Intens, met les petits plats dans les grands avec, de série, une sellerie cuir et des sièges chauffants à réglages électriques. À noter que peut s'ajouter à cette liste un toit ouvrant électrique facturé 700 €.

♥ EN VRAC

La liste des options disponibles sur l'Alaskan est assez courte. Il y a néanmoins quelques petites choses comme des barres de toit (300 € sur Zen, de série sur Intens), un astucieux système d'arrimage (C-Channel) qui permet, via des crochets coulissant le long de la benne, de bien fixer son chargement (200 € sur Life et Zen, de série sur Intens). Enfin, on trouve du côté des accessoires un hard-top verrouillable qui permet de recouvrir et sécuriser le contenu de la benne. Pose comprise, il vous en coûtera 4 119 €.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ
(C-CHANNEL ET HARD-TOP)**

LES TEINTES

Peintures gratuites



Blanc Glace



Rouge Brique

Peintures 600 €



Bleu Profond



Brun Vison



Gris Lune



Gris Nuit



Noir Ébène

LES JANTES



Jantes alliage de 16 pouces de série sur Zen.



Jantes alliage de 18 pouces de série sur Intens.

NOTRE CHOIX dCi 190 ch auto Intens

45 960 € hors options - Malus écologique : 0 €*

Exotique dans sa forme mais finalement pragmatique sur le fond, l'Alaskan est assurément une auto dépayssante. Alors, bien sûr, l'agrément de conduite est très relatif mais le charme opère malgré tout et, au bout du compte, l'Alaskan sait rapidement se faire adopter. Facile à vivre, oui, si vous lui trouvez une place pour qu'il puisse y loger ses 5,40 m de longueur. Côté moteur, le dCi 190 ch s'impose sans la moindre hésitation.

*Les pick-up entrant dans la catégorie des utilitaires, ils ne sont pas assujettis au malus écologique. Pour info, s'il l'était, l'Alaskan devrait s'acquitter, à partir de 2018, d'un malus variant de 5573 à 9973 €.

♥ NOS COUPS DE CŒUR

INFINITI Q30

L'Infiniti Q30 semble hésiter entre deux mondes, celui des berlines et celui des SUV. En revanche, côté qualité de fabrication, pas d'hésitation, le sérieux et la fiabilité sont au rendez-vous. Par **Pascal Serres** Photos **Clément Choulot**

La Q30 d'Infiniti, la marque haut de gamme de Nissan, dispose d'une ligne particulière et ferait presque penser à un SUV. Pourtant, il s'agit bien d'une berline compacte. Pour preuve, elle est conçue sur une plate-forme de Mercedes Classe A (le constructeur allemand a des accords avec l'alliance Renault Nissan) et en reprend beaucoup d'organes mécaniques. La Q30 est plutôt une voiture bien née et affiche un très bon niveau de qualité de fabrication. Le positionnement en hauteur de l'habitacle confère une très bonne position de conduite, et beaucoup apprécieront de dominer le paysage. La gamme, assez restreinte, utilise des mécaniques éprouvées provenant soit de chez Renault, soit de chez Mercedes, ce qui lui confère un atout important : elle ne rencontre quasiment pas de défaut de jeunesse. Dommage que le prix et le coût à l'usage soient un peu élevés.

LA GAMME

| | Modèles | Puissance moteur (ch) | Conso. moy. (l/100 km) | Notre avis |
|---------|-------------|-----------------------|------------------------|---|
| Essence | 1.6t | 122 | 7,5 | Un peu juste pour vraiment offrir le plaisir de conduite que laisse espérer le standing de l'auto. |
| | 1.6t | 156 | 8,5 | Une bonne version à essence, aussi agréable en ville que sur route. |
| | 2.0t | 211 | 9 | Avec quatre roues motrices, cette version offre une tenue de route irréprochable. |
| Diesel | 1.5d | 109 | 6 | Un petit diesel qui permet d'obtenir un véhicule presque abordable mais sans vrai caractère. |
| | 2.2d | 170 | 6,8 | Un très bon moteur, couplé à une boîte à double embrayage agréable. Et en 4x4, c'est le top. |

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 21 000 €

Diesel : à partir de 19 000 €

Génération : actuelle (1^{re})

Commercialisation : depuis 2015

Restylage : aucun

Carrosserie : berline compacte

Modèles
en circulation : 2911





NOTRE CHOIX
2.2d 170 PREMIUM DCT
 de 2016
 1^{er} prix prospecté : **23 990 €**
 32 900 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

| | |
|-----------------------------|------------------------------|
| Puissance maxi | 170 ch à 3 400 tr/mn |
| Couple maxi | 350 Nm à 1 400 tr/mn |
| Type | 4 cylindres en ligne, diesel |
| Cylindrée/puissance fiscale | 2 143 cm ³ /9 CV |
| Transmission | aux roues avant |
| Boîte/nombre de rapports | double embrayage/7 |

Châssis

| | |
|----------------------|-------------|
| Diamètre de braquage | 11,4 m |
| Pneumatiques | 235/50 R 18 |

Dimensions/Poids

| | |
|------------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 4,43/1,81/1,50/2,70 m |
| Poids/tractable freiné | 1 522/1 200 kg |

Performances

| | |
|------------------------|----------|
| 1 000 m d. a. | 30,6 s |
| 0 à 100 km | 9 s |
| 90-130 km/h en Drive | 7,8 s |
| Vitesse maxi | 209 km/h |
| Freinage à 90/130 km/h | 32/65 m |

Habitabilité/Coffre

| | |
|--------------------------|---------------------|
| Longueur aux jambes AR | 23 cm |
| Largeur aux coudes AV/AR | 142/141 cm |
| Volume de coffre | 368 dm ³ |

LE BUDGET

| | |
|---------------------|-------------------------|
| Assurance*: 1 400 € | Carte grise**: 299,70 € |
|---------------------|-------------------------|

Consommations

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Moyenne | 6,8 l/100 km |
| Ville/Route/Autoroute | 7,5/6,5/6,5 l/100 km |
| Autonomie/Réservoir | 824 km/56 l |

Coût de l'entretien

| | | | |
|-----------------|-------|---------------------|---------|
| Amortisseurs AV | 600 € | Kit de distribution | chaîne |
| Amortisseurs AR | 360 € | Embrayage | BVA |
| Disques AV | 220 € | FAP | 200 € |
| Disques AR | 220 € | Pneus (1 paire) | 350 € |
| Plaquettes AV | 168 € | Feu AV | 1 150 € |
| Plaquettes AR | 260 € | Feu AR | 146 € |
| Filtre à air | 48 € | Bouclier AV | 400 € |
| Filtre à huile | 27 € | Bouclier AR | 650 € |

■ 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

Aucune panne référencée.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR DIESEL

À-coups et ratés de fonctionnement sur le diesel 2.2 (d'origine Mercedes). Pas de solution durable et, surtout, entièrement efficace, malgré le remplacement de certaines pièces en atelier.

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement de la caméra de recul. Généralement, le simple fait de couper le contact et de le remettre suffit

à résoudre le problème. Manque de précision et de réactivité du GPS et commandes vocales peu pertinentes. Des soucis qui se résolvent grâce à une mise à jour (payante) de la cartographie.

CARROSSERIE

Mauvaise installation du joint de pare-brise pouvant occasionner des sifflements désagréables au-delà de 100 km/h. Un repositionnement en concession s'impose.

LES RAPPELS

MAJEURS

AIRBAG (MARS 2017)

Sur les Infiniti Q30 construites entre le 10 août et le 27 septembre 2016, les airbags rideaux risquent de ne pas se déployer correctement en cas de choc à cause d'un problème de mélange des produits chimiques d'allumage dans les gonfleurs.

AIRBAG (MAI 2017)

Sur les Q30 produites entre le 19 octobre 2015 et le 7 février 2017, les systèmes de retenue peuvent ne pas être activés comme prévu en cas d'accident. En cause, une mauvaise programmation du calculateur d'airbags.

CEINTURES DE SÉCURITÉ ARRIÈRE (DÉCEMBRE 2016)

Sur les Infiniti Q30 fabriquées entre le 4 août 2015 et le 18 juillet 2016, les écrous des boucles de ceinture de sécurité arrière risquent de ne pas être serrés au couple prescrit.

CEINTURES DE SÉCURITÉ AVANT (DÉCEMBRE 2016)

Sur les autos de 2015 et 2016, une mauvaise installation des ceintures de sécurité avant entraîne un risque accru de blessure en cas d'accident.



MINEURS Pas de rappel mineur.

LE BILAN FIABILITÉ

Très bon niveau de fiabilité pour la Q30, qui ne rencontre pas vraiment de gros problèmes. Déjà utilisés par ailleurs, les organes mécaniques sont ici très fiables et ne réservent aucune mauvaise surprise.



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.orias.fr), établissement de crédit et courtier en assurances soumis à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout, 75009 Paris conformément à la loi en vigueur sur le Crédit. Vous disposez d'un droit de rétractation. 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 dû 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 | 73 | 15 490 |
| 0.9 TwinAir 105 ch Super | 5 | 0 | 19 090 |
| 1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT | 7 | 0 | 22 590 |
| Veloce TCT | 9 | 0 | 25 890 |
| 1.3 JTDm 95 ch Super | 4 | 0 | 20 790 |
| Surcoût Super : "base" + 1 900 € | | | |
| Surcoût Lusso : Super + 1 800 € | | | |

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

| | | | |
|-----------------------------------|----|--------|--------|
| GIULIA | | | |
| 2.0 Turbo 200 ch Auto. | 11 | 353 | 37 090 |
| 2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4 | 17 | 1 153 | 54 190 |
| Quadrifoglio | 40 | 10 000 | 80 290 |
| 2.2 Diesel 136 ch | 7 | 0 | 30 990 |
| 2.2 Diesel 150 ch | 7 | 0 | 32 990 |
| 2.2 Diesel 180 ch Super | 9 | 0 | 39 690 |
| 2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4 | 11 | 0 | 51 390 |
| Surcoût Super : "base" + 4 300 € | | | |
| Surcoût Sport : Super + 4 600 € | | | |
| Surcoût Lusso : Sport + 300 € | | | |

| | | | |
|-------------------------------------|----|--------|--------|
| NOUVEAU STELVIO | | | |
| 2.0T 200 ch Q4 Auto. | 12 | 2 940 | 43 700 |
| 2.0T 280 ch Super Q4 Auto. | 17 | 2 940 | 51 700 |
| Quadrifoglio | 41 | 10 000 | 91 400 |
| 2.2 Diesel 150 ch Auto. | 8 | 0 | 39 300 |
| 2.2 Diesel 180 ch Auto. | 10 | 0 | 41 700 |
| 2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto. | 11 | 50 | 49 600 |
| Surcoût Super : "base" + 4 000 € | | | |
| Surcoût Lusso : Super + 4 500 € | | | |
| Surcoût Sport Edition : Lusso + 0 € | | | |

| | | | |
|---|----|-------|--------|
| 4C | | | |
| Standard Edition | 14 | 2 300 | 63 200 |
| Surcoût Carbon Edition : Standard Edition + 4 300 € | | | |

| | | | |
|---------------------------|--|--|--|
| 4C SPYDER | | | |
| Surcoût : coupé + 9 800 € | | | |

ASTON MARTIN

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

AUDI



Audi

Premium Murat

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

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|--|----|-------|--------|
| A1 | | | |
| 1.0 TFSI Ultra 82 ch | 4 | 0 | 18 000 |
| 1.0 TFSI Ultra 95 ch | 5 | 0 | 18 450 |
| 1.4 TFSI 125 ch | 6 | 0 | 20 520 |
| S1 | 14 | 3 113 | 35 770 |
| 1.4 TDI Ultra 90 ch | 4 | 0 | 20 200 |
| 1.6 TDI 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 | 27 060 |
| 2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic | 8 | 0 | 33 470 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic | 10 | 53 | 35 510 |
| Surcoût Sport : "base" + 2 800 € | | | |
| Surcoût Design : Sport + 0 € | | | |

| | | | |
|---|----|-------|--------|
| Surcoût S line : Design + 3 400 € | | | |
| Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 € | | | |
| 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 | 1 260 | 54 930 |
| RS3 Quattro S tronic | 29 | 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 | 1 000 | 42 230 |
| Berline - 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 | 90 | 38 150 |
| S3 S tronic | 20 | 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 | 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 | 173 | 36 620 |
| 2.0 TFSI 230 ch | 13 | 300 | 41 830 |
| S Quattro S tronic | 20 | 2 010 | 59 560 |
| RS Quattro S tronic | 28 | 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 | 150 | 30 960 |
| 1.4 TFSI COD Ultra 150 ch | 8 | 50 | 32 480 |
| 2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic | 10 | 1 373 | 38 940 |
| RS Quattro S tronic | 23 | 10 000 | 63 420 |
| RS Performance Quattro S tronic | 26 | 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 | 50 | 34 910 |
| 2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic | 10 | 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 | 613 | 48 310 |
| S4 Quattro Tiptronic | 24 | 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 | 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 | 10 000 | 92 000 |
| Surcoût : berline + 1 700 € | | | |

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

| | | | |
|--------------------------|----|-------|--------|
| NOUVELLE A5 COUPÉ | | | |
| 1.4 TFSI 150 ch S tronic | 8 | 0 | 29 130 |
| 2.0 TFSI 190 ch | 11 | 50 | 40 370 |
| 2.0 TFSI 252 ch S tronic | 15 | 113 | 46 500 |
| S5 Tiptronic | 24 | 4 673 | 75 700 |

| | | | |
|--|----|--------|--------|
| RS 5 Tiptronic | 34 | 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 | 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 | 60 | 40 370 |
| 2.0 TFSI 252 S tronic | 15 | 253 | 46 500 |
| S5 Tiptronic | 24 | 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 | 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 | 1 873 | 49 750 |
| SQ5 Tiptronic | 24 | 9 660 | 75 000 |
| 2.0 TDI 150 ch | 8 | 0 | 40 750 |
| 2.0 TDI 163 ch Quattro S tronic | 9 | 60 | 46 550 |
| 2.0 TDI 190 ch Quattro | 10 | 140 | 45 750 |
| 3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic | 18 | 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 | 173 | 49 860 |
| S6 Quattro S tronic | 34 | 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 | 113 | 56 790 |
| 3.0 BITDI 320 ch S line Quattro Tiptronic | 21 | 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 | 10 000 | 126 450 |
| RS6 Performance Quattro Tiptronic | 52 | 10 000 | 135 160 |
| Surcoût : berline + 1 400 € à + 2 600 € | | | |

| | | | |
|--|----|-------|--------|
| A6 ALLROAD QUATTRO | | | |
| 3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic | 11 | 860 | 57 700 |
| 3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic | 13 | 860 | 60 020 |
| 3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic | 16 | 1 260 | 63 390 |
| 3.0 BITDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic | 21 | 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 | 300 | 61 240 |
| S7 Quattro S tronic | 34 | 10 000 | 106 780 |
| RS7 Quattro Tiptronic | 47 | 10 000 | 135 870 |
| RS7 Performance Quattro Tiptronic | 52 | 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 | 253 | 70 150 |
| 3.0 BITDI 320 ch Ambiente Quattro Tiptronic | 21 | 3 113 | 74 290 |
| Surcoût S line : Ambiente + 5 200 € | | | |
| Surcoût Avus : S line + 7 300 € | | | |

| | | | |
|--|----|-------|--------|
| NOUVELLE A8 | | | |
| 55 TFSI Quattro Tiptronic | 23 | 4 890 | 97 900 |
| 50 TDI Quattro Tiptronic | 17 | 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 | 773 | 62 000 |
| 3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic | 15 | 1 260 | 66 380 |
| SQ7 TDI Tiptronic | 32 | 9 660 | 107 860 |
| e-tron | 13 | 0 | 83 260 |
| Surcoût S line : "base" + 4 400 € à + 6 900 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : S line + 900 € | | | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 € | | | |
| Surcoût Avus Extended : Avus + 5 500 € à 6 100 € | | | |

| | | | |
|-------------------|----|--------|---------|
| R8 | | | |
| V10 S tronic | 45 | 10 000 | 171 300 |
| V10 Plus S tronic | 49 | 10 000 | 204 130 |

| | | | |
|-------------------|----|--------|---------|
| R8 SPYDER | | | |
| V10 S tronic | 45 | 10 000 | 185 700 |
| V10 Plus S tronic | 54 | 10 000 | 218 530 |

BENTLEY

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|-------------------------------|----|--------|---------|
| Flying Spur V8 | NC | 10 000 | 185 280 |
| Flying Spur W12 | NC | 10 000 | 200 880 |
| Continental GT V8 | NC | 10 000 | 176 040 |
| Continental GT | NC | 10 000 | 195 120 |
| Continental GT V8 Convertible | NC | 10 000 | 193 680 |
| Continental GT Convertible | 52 | 10 000 | 214 680 |
| Bentayga W12 | NC | 10 000 | 210 240 |
| Bentayga Diesel | NC | NC | 175 800 |
| Mulsanne | NC | 10 000 | 289 688 |

| | | | |
|---|----|-----|--------|
| xDrive25d Lounge Auto. | 13 | 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 | 53 | 37 750 |
| 330i xDrive Lounge Auto. | 15 | 353 | 48 300 |
| 340i Lounge Plus | 21 | 5 113 | 49 300 |
| M3 | 32 | 10 000 | 85 950 |
| M3 Pack Compétition | 34 | 10 000 | 92 650 |
| 330e Lounge | 8 | 1 000 | 46 500 |
| 316d Lounge | 6 | 0 | 34 300 |
| 318d Lounge | 7 | 0 | 36 900 |
| 320d EfficientDynamics Edition Lounge | 8 | 0 | 40 350 |
| 320d Lounge | 10 | 0 | 40 350 |
| 330d Lounge Auto. | 12 | 60 | 49 400 |
| 335d xDrive Lounge Auto. | 20 | 690 | 56 100 |

| | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|
| 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 | 113 | 42 250 |
| 330i Lounge xDrive Auto. | 15 | 860 | 50 150 |
| 340i Lounge xDrive Auto. | 21 | 4 253 | 56 350 |
| 318d Lounge | 8 | 0 | 39 350 |
| 320d Lounge | 10 | 0 | 42 800 |
| 330d Lounge Auto. | 15 | 613 | 51 850 |
| 335d Lounge xDrive Auto. | 20 | 1 153 | 57 950 |

| | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Sport : Lounge + 4 250 € | | | |
| Surcoût Luxury : Sport + 5 350 € | | | |
| Surcoût M Sport : Sport + 3 450 € | | | |

| NOUVELLE SÉRIE 4 COUPÉ | | | |
|--------------------------|----|--------|--------|
| 420i Lounge | 10 | 173 | 41 200 |
| 430i Lounge | 15 | 690 | 45 800 |
| 440i Lounge | 20 | 5 113 | 52 800 |
| M4 | 32 | 10 000 | 87 300 |
| M4 Pack Compétition | 34 | 10 000 | 94 100 |
| 420d Lounge | 10 | 0 | 43 200 |
| 430d Lounge Auto. | 15 | 60 | 52 500 |
| 435d xDrive Lounge Auto. | 20 | 690 | 58 700 |

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

| NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPÉ | | | |
|-----------------------------|--|--|--|
| Surcoût : coupé + 0 € | | | |

| NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 € | | | |

| NOUVEAU X3 | | | |
|------------------------|----|-------|--------|
| xDrive20i Lounge Auto. | 11 | 3 290 | 47 700 |
| xDrive30i Lounge Auto. | 15 | 3 473 | 53 400 |
| M40i Auto. | 25 | 9 353 | 72 900 |
| xDrive20d Lounge Auto. | 10 | 113 | 51 900 |
| xDrive30d Lounge Auto. | 16 | 1 260 | 58 400 |

| | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|
| Surcoût xLine : Lounge + 5 650 € | | | |
| Surcoût Luxury : xLine + 3 500 € | | | |
| Surcoût M Sport : xLine + 2 400 € | | | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| 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 | 1 260 | 62 400 |
| M550i xDrive Auto. | 35 | 10 000 | 92 300 |
| M5 Auto. | 52 | 10 000 | 126 500 |
| 530e Lounge | 10 | 1 000 | 56 800 |
| 520d Lounge | 13 | 0 | 47 100 |
| 520d EfficientDynamics Auto. | 10 | 0 | 49 900 |
| 530d Lounge Auto. | 15 | 0 | 59 850 |
| 540d Lounge xDrive Auto. | 20 | 353 | 67 500 |
| M550d xDrive Auto. | 28 | 1 873 | 90 050 |

| | | | |
|--|--|--|--|
| Surcoût Sport : Lounge + 4 400 € à + 4 800 € | | | |
| Surcoût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 € | | | |
| Surcoût M Sport : Lounge + 450 € à + 1 950 € | | | |

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

| NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO | | | |
|-------------------------------|----|-------|--------|
| 630i Lounge Auto. | 16 | 613 | 63 900 |
| 640i Lounge xDrive Auto. | 23 | 6 300 | 73 550 |
| 630d Lounge Auto. | 16 | 60 | 68 150 |
| 640d Lounge xDrive Auto. | 20 | 1 740 | 76 050 |

| | | | |
|------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Sport : Lounge + 4 550 € | | | |
| Surcoût Luxury : Sport + 1 150 € | | | |
| Surcoût M Sport : Lounge + 3 850 € | | | |

| SÉRIE 6 GRAN COUPÉ | | | |
|------------------------|----|--------|---------|
| 640i Lounge Plus Auto. | 21 | 5 573 | 88 950 |
| 650i Lounge Plus Auto. | 34 | 10 000 | 102 600 |

| | | | |
|---|----|--------|---------|
| M6 DKG | 47 | 10 000 | 144 000 |
| M6 Pack Compétition DKG | 52 | 10 000 | 152 900 |
| 640d Lounge Plus Auto. | 20 | 690 | 91 600 |
| Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 € | | | |
| Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 € | | | |

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

| X5 | | | |
|-----------------------------|----|--------|---------|
| xDrive35i Lounge Plus Auto. | 20 | 10 000 | 71 950 |
| xDrive50i Lounge Plus Auto. | 25 | 10 000 | 87 850 |
| M Auto. | 49 | 10 000 | 129 800 |
| xDrive40e Lounge Plus | 13 | 0 | 75 150 |
| sDrive25d Lounge Auto. | 13 | 410 | 56 650 |
| xDrive30d Lounge Plus Auto. | 16 | 2 153 | 70 050 |
| xDrive40d Lounge Plus Auto. | 20 | 2 300 | 75 150 |
| M50d Auto. | 26 | 5 340 | 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 | 10 000 | 75 700 |
| xDrive50i Lounge Plus Auto. | 34 | 10 000 | 91 600 |
| M Auto. | 49 | 10 000 | 137 700 |
| xDrive30d Lounge Plus Auto. | 16 | 2 300 | 73 800 |
| xDrive40d Lounge Plus Auto. | 16 | 3 290 | 78 900 |
| M50d Auto. | 26 | 5 573 | 103 700 |

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

| SÉRIE 7 | | | |
|----------------------|----|--------|---------|
| 740i Auto. | 21 | 1 873 | 93 800 |
| 750i xDrive Auto. | 34 | 10 000 | 110 900 |
| M760 Li xDrive Auto. | 54 | 10 000 | 187 200 |
| 740e | 13 | 1 000 | 96 050 |
| 725d Auto. | 13 | 0 | 84 800 |
| 730d Auto. | 15 | 0 | 89 150 |
| 740d xDrive Auto. | 20 | 60 | 99 500 |
| 750d xDrive Auto. | 28 | 1 260 | 110 900 |

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

| i8 | | | |
|----------------------|----|-------|---------|
| Hybride rechargeable | 11 | 1 000 | 138 950 |

| CITROËN | | | |
|---------|----|------|------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |

| C-ZERO | | | |
|----------------|---|-------|--------|
| C-Zero Comfort | 1 | 6 000 | 26 900 |

| E-MEHARI | | | |
|------------|---|-------|--------|
| Électrique | 1 | 6 000 | 25 000 |

| C1 (3 PORTES) | | | |
|--------------------------|---|---|--------|
| 1.0 VTI 68 ch Live | 4 | 0 | 10 350 |
| 1.2 PureTech 82 ch Shine | 4 | 0 | 14 150 |

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

| C1 (5 PORTES) | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Surcoût : 3 portes + 500 € | | | |

| C3 | | | |
|--------------------------|---|---|--------|
| 1.2 PureTech 68 ch Live | 4 | 0 | 12 950 |
| 1.2 PureTech 82 ch Live | 4 | 0 | 13 750 |
| 1.2 PureTech 110 ch Feel | 5 | 0 | 16 900 |
| 1.6 BlueHDi 75 Live | 4 | 0 | 15 550 |
| 1.6 BlueHDi 100 Feel | 5 | 0 | 18 300 |

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

| NOUVEAU C3 AIRCROSS | | | |
|------------------------|---|---|--------|
| 1.2 PureTech 82 Live | 4 | 0 | 15 950 |
| 1.2 PureTech 110 Feel | 6 | 0 | 19 250 |
| 1.2 PureTech 130 Shine | 7 | 0 | 22 350 |
| 1.6 BlueHDi 100 Live | 5 | 0 | 18 950 |
| 1.6 BlueHDi 120 Feel | 6 | 0 | 21 950 |

| | | | |
|--------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Feel : Live + 1 800 € | | | |
| Surcoût Shine : Feel + 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 Feel : Live + 1 850 € | | | |
| Surcoût Shine : Feel + 1 750 € | | | |

| NOUVELLE C-ELYSÉE | | | |
|-------------------------|---|---|--------|
| 1.2 PureTech 82 ch Live | 4 | 0 | 13 750 |
| 1.6 BlueHDi 100 ch Live | 5 | 0 | 16 750 |

| | | | |
|--------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Feel : Live + 1 800 € | | | |
| Surcoût Shine : Feel + 1 900 € | | | |

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

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

| NOUVEAU C4 PICASSO | | | |
|---------------------------|---|----|--------|
| 1.2 PureTech 110 ch Live | 6 | 0 | 24 950 |
| 1.2 PureTech 130 ch Live | 7 | 0 | 25 950 |
| 1.6 THP 165 ch Feel Auto. | 9 | 73 | 30 700 |
| 1.6 BlueHDi 100 ch Live | 5 | 0 | 26 800 |
| 1.6 BlueHDi 120 ch Live | 6 | 0 | 27 800 |
| 2.0 BlueHDi 150 ch Feel | 7 | 0 | 31 500 |

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

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

| 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 € | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|

| | | | |
|------------|---|---|--------|
| 0.9 TCe 90 | 5 | 0 | 12 720 |
| 1.5 dCl 90 | 5 | 0 | 14 270 |

| NOUVELLE TIPO STATION WAGON | | | | |
|--|----|------|-------|--------|
| Suroût : 5 Portes + 1 500 € | | | | |
| 124 SPIDER | | | | |
| 1.4 MultiAir 140 ch | 8 | M | 1 153 | 26 290 |
| Suroût Lusso : "base" + 2 000 € | | | | |
| Suroût Lusso Plus : Lusso + 2 000 € | | | | |
| ABARTH 124 SPIDER | | | | |
| 1.4 Turbo 170 ch Scorpione | 9 | M | 1 153 | 37 000 |
| Suroût "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 |
| Suroût 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 85 ch Ultimate | 5 | | 0 | 11 690 |
| NOUVELLE FIESTA (3 PORTES) | | | | |
| 1.1 70 ch Essential | 5 | | 0 | 13 950 |
| 1.1 85 ch Essential | 5 | | 0 | 14 550 |
| 1.0 EcoBoost 100 ch Trend | 5 | | 0 | 16 550 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line | 6 | | 0 | 18 650 |
| 1.5 TDCi 85 ch Essential | 4 | | 0 | 16 950 |
| 1.5 TDCi 120 ch ST-Line | 6 | | 0 | 20 350 |
| Suroût Trend : Essential + 800 € | | | | |
| Suroût ST-Line : Trend + 1 300 € | | | | |
| Suroût Titanium : ST-Line + 0 € | | | | |
| Suroût Vignale : Titanium + 1 450 € | | | | |
| FIESTA (5 PORTES) | | | | |
| Suroût : 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 |
| Suroût Executive : Trend + 2 400 € à + 3 300 € | | | | |
| Suroût ST-Line : Executive + 1 300 € | | | | |
| Suroût 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 Econetic 105 ch Executive | 5 | | 0 | 24 250 |
| 1.5 TDCi 120 ch Executive | 6 | | 0 | 25 050 |
| 2.0 TDCi 150 ch Titanium | 7 | | 0 | 27 700 |
| 2.0 TDCi 185 ch ST | 15 | | 0 | 30 700 |
| Suroût Executive : Trend + 1 250 € | | | | |
| Suroût Titanium : Executive + 1 450 € | | | | |
| Suroût ST-Line : Titanium + 0 € | | | | |
| FOCUS SW (BREAK) | | | | |
| Suroût : 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 Econetic 105 ch Trend | 5 | | 0 | 25 900 |
| 1.5 TDCi 120 ch Trend | 6 | | 0 | 26 700 |
| 2.0 TDCi 150 ch Titanium | 8 | | 0 | 30 200 |
| 2.0 TDCi 170 ch Titanium X PowerShift | 8 | M | 60 | 34 400 |
| Suroût Titanium : Trend + 2 000 € | | | | |
| Suroût Titanium X : Titanium + 1 700 € | | | | |
| GRAND C-MAX | | | | |
| Suroût : 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 |
| Suroût Titanium : Trend + 3 050 € | | | | |
| Suroût ST-Line : Titanium + 1 900 € | | | | |
| Suroût Vignale : ST-Line + 3 950 € | | | | |
| MONDEO | | | | |
| Hybrid 187 ch Executive (4 portes) | 9 | | 0 | 35 450 |
| 2.0 TDCi Econetic 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 |
| Suroût ST-Line : Executive + 2 450 € | | | | |
| Suroût Vignale : ST-Line + 3 650 € | | | | |
| MONDEO SW | | | | |
| Suroût : 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 |
| Suroût ST-Line : Executive + 1 800 € | | | | |
| Suroût Vignale : ST-Line + 5 100 € | | | | |

| GALAXY | | | | |
|--|----|---|--------|--------|
| 1.5 EcoBoost 160 ch Titanium | 9 | | 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 |
| Suroût Titanium : Trend + 2 200 € | | | | |
| EDGE | | | | |
| 2.0 TDCi 180 Titanium | 10 | | 1 260 | 45 900 |
| 2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift | 12 | | 1 260 | 49 400 |
| Suroût ST-Line : Titanium + 3 400 € | | | | |
| Suroût Vignale : Sport + 3 300 € | | | | |
| MUSTANG FASTBACK | | | | |
| 2.3 EcoBoost 317 ch | 21 | | 8 173 | 38 900 |
| 5.0 GT 418 ch | 33 | | 10 000 | 43 900 |
| MUSTANG CONVERTIBLE | | | | |
| Suroût : 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 |
| Suroût Trend : Ambiente + 750 € | | | | |
| Suroût Sport : Trend + 1 740 € | | | | |
| Suroût 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 |
| Suroût Trend : Ambiente + 1 400 € | | | | |
| Suroût Titanium : Trend + 2 100 € | | | | |
| GRAND TOURNEO CONNECT | | | | |
| Suroût : "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-monthery.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 | 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 | 73 | 25 600 |
| Surcoût Executive : Elegance + 2 000 € | | | |
| Surcoût Exclusive : Executive + 2 300 | | | |
| HR-V | | | |
| 1.5 i-VTEC 130 ch Elegance | 7 | 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 | 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 | 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 | 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 |
| Suroût Intuitive : Initia + 1 350 € | | | |
| Suroût 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 |
| Suroût Creative : Intuitive + 2 750 € | | | |
| i20 COUPE | | | |
| Suroût : 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 |  | 73 18 700 |
| 1.6 125 ch Intuitive | 7 |  | 410 19 |
| 9501.6 CRDi 115 ch Intuitive | 6 | 0 | 21 500 |
| Suroût 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 |  | 1 740 | 29 900 |
| Suroût Executive : Intuitive + 4 500 € | | | | |
| 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 |
| Suroût Creative : Intuitive + 4 200 € | | | | |
| NOUVELLE i30 SW | | | | |
| 1.4 T-GDi 140 Creative | 7 | | 0 | 28 650 |
| 1.6 CRDi 136 Creative | 7 | | 0 | 30 550 |
| IONIQ | | | | |
| Hybrid Intuitive | 5 | | 0 | 26 100 |
| Electric Creative | NC |  | 6 300 | 35 850 |
| Suroût Creative : Intuitive + 3 200 € | | | | |
| Suroût Executive : Creative + 1 500 € | | | | |
| i40 | | | | |
| 1.7 CRDi 141 ch Creative | 7 | | 0 | 34 800 |
| i40 SPORT WAGON (BREAK) | | | | |
| Suroût : berline + 1 200 € | | | | |
| Suroût Executive : Creative + 3 400 € | | | | |
| TUCSON | | | | |
| 1.6 GDi 132 ch Initia | 7 |  | 1 050 | 22 950 |
| 1.6 T-GDi 177 ch Executive DCT | 10 |  | 3 680 | 37 400 |
| 1.7 CRDi 115 ch Initia | 6 | | 0 | 25 450 |
| 2.0 CRDi 136 ch Creative | 8 |  | 50 | 32 400 |
| 1.7 CRDi 141 ch Intuitive DCT | 7 |  | 60 | 30 500 |
| 2.0 CRDi 195 ch Executive 4WD Auto. | 11 |  | 4 673 | 42 350 |
| Suroût Intuitive : Initia + 2 450 € | | | | |
| Suroût Creative : Intuitive + 2 500 € | | | | |
| Suroût Executive : Creative + 3 250 € à + 3 800 € | | | | |

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

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

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

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

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

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

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

| PRO CEE'D | | | |
|-----------------------------------|----|-------|--------|
| 1.0 T-GDI 120 ch Active | 6 | 0 | 21 990 |
| GT | 12 | 4 673 | 29 290 |
| 1.6 CRDi 136 ch Active | 7 | 0 | 23 290 |
| Surcoût GT Line: Active + 1 700 € | | | |

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

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

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

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

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

| OPTIMA | | | |
|-------------------------------------|---|-------|--------|
| Hybride Rechargeable Premium | | 1 000 | 39 990 |
| 1.7 CRDi 141 ch Premium | 7 | 0 | 32 990 |
| Surcoût GT Line: Premium + 6 000 € | | | |
| Surcoût Ultimate: Premium + 6 000 € | | | |

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

| NOUVEAU SORENTO | | | |
|---|----|-------|--------|
| 2.2 CRDi 200 ch Active | 11 | 1 260 | 41 000 |
| Surcoût GT-Line: Active + 6 000 € | | | |
| Surcoût GT-Line Ultimate: GT-Line + 6 000 € | | | |

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

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

| LAND ROVER | | | |
|--|----|-------|--------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| EVOQUE / EVOQUE COUPÉ | | | |
| 2.0 Si4 240 ch Pure Auto. | 15 | 3 660 | 45 150 |
| 2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto. | NC | 5 340 | 63 650 |
| 2.2 eD4 150 ch Pure | 9 | 0 | 36 000 |
| 2.2 TD4 180 ch Pure | 12 | 0 | 40 800 |
| 2.0 SD4 240 ch SE Auto. | NC | 1 740 | 53 200 |
| 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 | 8 460 | 58 850 |
| 2.0 TD4 150 ch Pure Auto. | 9 | 0 | 49 550 |
| 2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto. | 11 | 0 | 57 850 |
| Surcoût SE Dynamic: Pure + 5 100 € | | | |
| Surcoût HSE Dynamic: SE Dynamic + 5 850 € | | | |

| NOUVEAU DISCOVERY | | | |
|-------------------------------------|----|--------|--------|
| 3.0 Si6 340 ch SE Auto. | NC | 10 000 | 59 300 |
| 2.0 TD4 180 ch S Auto. | NC | 3 290 | 50 900 |
| 2.0 SD4 240 ch S Auto. | NC | 4 253 | 54 800 |
| 3.0 TD6 258 ch SE Auto. | NC | 9 660 | 59 300 |
| 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 | 7 613 | 41 800 |
| 2.0 Si4 290 ch SE Auto. | NC | 8 753 | 53 500 |
| 2.0 eD4 150 ch Pure | 8 | 0 | 34 700 |
| 2.0 TD4 180 ch Pure | 10 | 173 | 39 400 |
| 2.0 SD4 240 ch SE Auto. | NC | 4 460 | 51 900 |
| 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 | 5 340 | 57 500 |
| P380 Auto. | NC | 10 000 | 68 300 |
| D180 Auto. | NC | 613 | 57 500 |
| D240 Auto. | NC | 1 873 | 61 700 |
| D300 Auto. | NC | 4 050 | 67 600 |
| Surcoût R-Dynamic: "base" + 3 400 € | | | |
| Surcoût 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 | 10 000 | 76 900 |
| 5.0 S/C HSE Dynamic Auto. | 43 | 10 000 | 96 700 |
| SVR Auto. | NC | 1 000 | 131 400 |
| 2.0 SD4 S Auto. | NC | 3 473 | 63 300 |
| 3.0 TDV6 S Auto. | 14 | 7 613 | 67 500 |
| 3.0 SDV6 SE Auto. | 19 | 8 460 | 77 400 |
| 4.4 SDV6 HSE Auto. | 24 | 10 000 | 89 600 |
| 3.0 SDV6 Hybride HSE | 20 | 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 | 10 000 | 123 500 |
| 3.0 TDV6 HSE Auto. | 16 | 7 613 | 98 600 |
| 4.4 SDV6 Vogue Auto. | 22 | 10 000 | 117 400 |
| 3.0 SDV6 Hybride Autobiography | 18 | 3 473 | 136 500 |
| Surcoût Vogue: HSE + 10 200 € | | | |
| Surcoût Autobiography: Vogue + 14 100 € | | | |
| Surcoût SV Autobiography: Autobiography + 55 300 € à 61 200 € | | | |

| LEXUS | | | |
|--|----|------|--------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| CT | | | |
| 200h | 5 | 0 | 30 090 |
| Surcoût Pack: "base" + 1 300 € | | | |
| Surcoût Luxe: Pack + 5 300 € | | | |
| Surcoût F-Sport: Luxe + 0 € | | | |
| Surcoût F-Sport Executive: F-Sport + 7 400 € | | | |
| Surcoût Executive: F-Sport Executive + 0 € | | | |

| IS | | | |
|--|---|---|--------|
| 300h | 9 | 0 | 40 490 |
| Surcoût Pack: "base" + 1 700 € | | | |
| Surcoût Luxe: Pack + 7 300 € | | | |
| Surcoût F-Sport: Luxe + 0 € | | | |
| Surcoût Executive: F-Sport + 7 200 € | | | |
| Surcoût F-Sport Executive: Executive + 3 300 € | | | |

| RC | | | |
|--|----|--------|--------|
| F Auto. | 38 | 10 000 | 79 790 |
| 300h Luxe | 10 | 0 | 52 890 |
| Surcoût F-Sport: Luxe + 4 400 € | | | |
| Surcoût Executive: F-Sport + 3 200 € | | | |
| Surcoût F-Sport Executive: Executive + 1 200 € | | | |
| Surcoût F GT: F + 9 000 € | | | |
| Surcoût F Carbon: F GT + 6 000 € | | | |

| 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 | | | |
|--|----|--------|--------|
| F Auto. | 39 | 10 000 | 99 900 |
| 300h Pack | 9 | 0 | 51 600 |
| 450h Pack | 18 | 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 € | | | |

| NOUVELLE LS | | | |
|--|----|--------|---------|
| 500 Luxe 4WD | 32 | 10 000 | 123 000 |
| 500h | 10 | 540 | 97 000 |
| Surcoût Luxe + "base" + 14 000 € | | | |
| Surcoût F-Sport: Luxe + 0 € à 4 000 € | | | |
| Surcoût Executive: F-Sport + 16 000 € à 20 000 € | | | |

| NOUVEAU LC | | | |
|---|----|--------|---------|
| 500 Executive | 39 | 10 000 | 109 000 |
| 500h Executive | 19 | 860 | 109 000 |
| Surcoût Sport+: Executive + 10 000 € | | | |
| Surcoût Blue Edition: Sport+ + 10 000 € | | | |

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

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

| GRANTURISMO | | | |
|-------------|----|--------|---------|
| Sport Auto. | 38 | 10 000 | 126 500 |
| MC Auto. | 38 | 10 000 | 151 850 |

| | | | |
|-------------|----|---|--------|
| 220 d | 9 | 0 | 41 100 |
| 250 d Auto. | 11 | 0 | 46 650 |

Surcoût Executive: "base" + 4 100 €

Surcoût Sportline: Executive + 2 650 €

Surcoût Fascination: Sportline + 4 650 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût: coupé + 7 450 €

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

Surcoût Executive: "base" + 4 700 €

Surcoût Sportline: Executive + 3 000 €

Surcoût Fascination: Sportline + 3 500 €

| GLC | | | |
|------------------------------|----|---|----------------|
| 250 4Matic Auto. | 12 | M | 1 613 45 050 |
| 300 Executive 4Matic Auto. | 15 | M | 3 290 55 150 |
| 43 AMG 4Matic Auto. | 25 | M | 9 660 66 750 |
| 63 AMG 4Matic Auto. | NC | M | 10 000 97 800 |
| 63 AMG S 4Matic Auto. | NC | M | 10 000 106 150 |
| 350 e Executive 4Matic | 10 | G | 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 | G | 1 000 60 400 |
| 220 d Executive 4Matic Auto. | 9 | M | 90 55 750 |
| 250 d Executive 4Matic Auto. | 11 | M | 90 57 100 |
| 350 d Executive 4Matic Auto. | 16 | M | 2 940 60 350 |

Surcoût Sportline: Executive + 3 200 €

Surcoût Fascination: Sportline + 5 000 €

| CLASSE E | | | |
|----------------------------|----|---|----------------|
| 200 | 10 | M | 113 45 500 |
| 250 Executive Auto. | 12 | M | 613 50 250 |
| 300 Executive Auto. | 14 | M | 613 57 250 |
| 400 Executive 4Matic Auto. | 22 | M | 6 810 68 650 |
| 43 AMG 4Matic Auto. | 29 | M | 9 050 82 000 |
| 63 AMG 4Matic+ Auto. | 48 | M | 10 000 119 300 |
| 63 S AMG 4Matic+ Auto. | 53 | M | 10 000 131 200 |
| 350 e Executive | NC | G | 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 |

Surcoût AMG Line: Executive + 4 400 €

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. | 35 | M | 10 000 135 600 |
| 63 AMG Auto. | 50 | M | 10 000 181 400 |
| 65 AMG Auto. | 56 | M | 10 000 256 900 |

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

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

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

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

Surcoût Executive: "base" + 5 300 €

Surcoût Sportline: Executive + 6 500 €

Surcoût Fascination: Sportline + 3 200 €

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

Surcoût Executive: "base" + 6 100 €

Surcoût Sportline: Executive + 6 200 €

Surcoût Fascination: Sportline + 4 100 €

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

Surcoût Executive: "base" + 7 000 €

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

Surcoût Plus: Pure + 2 886 €

Surcoût Prime: Plus + 3 918 €

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

MINI

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

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

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

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

| NOUVEAU COUNTRYMAN | | | |
|------------------------|----|----|--------------|
| One | 8 | | 0 25 300 |
| Cooper | 8 | | 0 27 300 |
| Cooper S | 11 | M | 540 32 000 |
| John Cooper Works All4 | 14 | M | 4 460 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 |

MINI MITSUBISHI

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|------------|----|------|--------------|
| I-MIEV | | | |
| Électrique | 1 | G | 6 000 23 350 |

| NOUVELLE SPACE STAR | | | |
|------------------------|---|--|----------|
| 1.2 Mivec 80 ch Invite | 4 | | 0 13 800 |

Surcoût Intense Navi Connect: Invite + 2 200 €

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

Surcoût Intense Navi Connect: Invite + 2 500 €

| OUTLANDER | | | |
|----------------------------|---|---|--------------|
| 2.0 150 ch Inform | 9 | M | 2 010 29 900 |
| 2.2 Di-D 150 ch 2WD Invite | 8 | | 0 32 300 |

Surcoût Intense Navi: Invite + 2 700 €

Surcoût Intstyle: Intense Navi 4WD + 7 800 €

PHÉV Intense

Surcoût Intense Style: Intense + 4 000 €

Surcoût Intstyle: Intense Style + 7 000 €

NISSAN

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

Surcoût Visia Pack: Visia + 1 000 €

Surcoût Acenta: Visia Pack + 1 200 €

Surcoût N-Connecta: Acenta + 1 600 €

Surcoût Tekna: N-Connecta + 1 100 €

| JUKE | | | |
|-----------------------------|----|---|--------------|
| 1.6 94 ch Visia | 7 | M | 353 16 200 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Acenta | 6 | M | 53 19 700 |
| 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 dCi 110 ch Visia Pack | 6 | | 0 19 900 |

Surcoût Visia Pack: Visia +

| | | | |
|------------------------------------|---|---|--------|
| 1.6 BlueHDi 75 ch Active | 4 | 0 | 19 950 |
| 1.6 BlueHDi 100 ch Active | 5 | 0 | 21 350 |
| 1.6 BlueHDi 120 ch Allure | 6 | 0 | 24 850 |
| Surcoût Allure : Active + 2 300 € | | | |
| Surcoût GT Line : Allure + 1 200 € | | | |

| NOUVELLE 308 | | | |
|-----------------------------|----|---|------------|
| 1.2 PureTech 110 ch Access | 5 | 0 | 20 550 |
| 1.2 PureTech 130 ch Allure | 6 | 0 | 26 400 |
| 1.6 THP 205 ch GT | 11 | 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 ch 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 508 | | | |
|-----------------------------|----|---|------------|
| 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 : Active + 2 900 € | | | |
| Surcoût GT Line : + 2 050 € | | | |
| Surcoût Féline : Allure + 3 450 € | | | |

| 508 SW (BREAK) | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 900 € | | | |

| 508 RXH (BREAK) | | | |
|--------------------------|---|---|--------|
| 2.0 BlueHDi 180 ch Auto. | 9 | 0 | 44 050 |

| 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 | G | 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 COUPÉ (TYPE 991 II) | | | |
|-------------------------|----|----|----------------|
| Carrera | 25 | M | 9 973 100 295 |
| Carrera T | NC | NC | 110 015 |
| Carrera S | 31 | M | 10 000 114 575 |
| Carrera GTS | NC | NC | 128 375 |
| 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 II) | | | |
|-----------------------------|----|----|----------------|
| Carrera | 26 | M | 10 000 113 495 |
| Carrera S | 31 | M | 10 000 127 775 |
| Carrera GTS | NC | NC | 141 575 |
| 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 | G | 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

RENAULT PARIS


40 000 Véhicules Neufs en stock
3 000 Occasions disponibles

Tel : 01 80 18 00 44
www.renaultparis.fr

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|--------------------------|----|------|--------|
| TWINGO | | | |
| 1.0 SCe 70 ch Life | 4 | 0 | 11 200 |
| 0.9 Energy TCe 90 ch Zen | 4 | 0 | 13 700 |
| GT | 6 | 0 | 17 200 |

| | | | |
|--------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 1 500 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 1 000 € | | | |

| ZOE | | | |
|------------------------------|---|---|--------------|
| Life | 1 | G | 6 000 23 700 |
| Charge rapide Life | 1 | G | 6 000 24 200 |
| Surcoût Zen : Life + 1 200 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 800 € | | | |

| CLIO | | | |
|---------------------------|----|---|------------|
| 1.2 75 ch Life | 4 | M | 50 13 900 |
| 0.9 TCe 90 Zen | 5 | 0 | 16 700 |
| 1.2 Energy TCe 120 Intens | 6 | 0 | 19 650 |
| RS EDC | 11 | M | 140 26 600 |
| RS Trophy 220 ch EDC | 12 | M | 210 29 600 |
| 1.5 Energy dCi 75 Life | 4 | 0 | 17 000 |
| 1.5 Energy dCi 90 Zen | 4 | 0 | 19 600 |
| 1.5 Energy dCi 110 Intens | 4 | 0 | 22 750 |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 1 800 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 1 950 € | | | |
| Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 450 € | | | |

| CLIO IV ESTATE (BREAK) | | | |
|---------------------------|--|--|--|
| Surcoût : berline + 600 € | | | |

| NOUVEAU CAPTUR | | | |
|------------------------------|---|---|--------|
| 0.9 Energy TCe 90 ch Life | 5 | 0 | 17 100 |
| 1.2 TCe 120 ch Zen | 6 | 0 | 19 900 |
| 1.5 Energy dCi 90 ch Life | 4 | 0 | 19 600 |
| 1.5 Energy dCi 110 ch Intens | 5 | 0 | 24 800 |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 1 900 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 2 100 € | | | |
| Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 400 € | | | |

| MÉGANE | | | |
|----------------------------------|----|---|------------|
| 1.2 Energy TCe 100 ch Life | 5 | 0 | 19 400 |
| 1.2 Energy TCe 130 ch Zen | 7 | 0 | 23 600 |
| 1.6 Energy TCe 205 ch GT EDC | 11 | M | 173 32 400 |
| 1.5 Energy dCi 90 ch Life | 4 | 0 | 22 500 |
| 1.5 Energy dCi 110 ch Life | 5 | 0 | 23 800 |
| 1.6 Energy dCi 130 ch Zen | 6 | 0 | 27 000 |
| 1.6 Energy dCi 165 ch Intens EDC | 8 | 0 | 31 700 |

| | | | |
|--------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 2 000 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 2 200 € | | | |
| Surcoût GT : Intens + 2 800 € | | | |

| MÉGANE ESTATE | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|
| Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 € | | | |

| SCÉNIC | | | |
|----------------------------|---|---|-----------|
| 1.2 Energy TCe 115 ch Life | 6 | M | 60 24 200 |
| 1.2 Energy TCe 130 Zen | 7 | M | 60 27 000 |

| | | | |
|----------------------------------|---|---|--------|
| 1.5 Energy dCi 95 Life | 5 | 0 | 25 700 |
| 1.5 Energy dCi 110 Life | 5 | 0 | 26 700 |
| 1.5 dCi 110 Hybrid Assist 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 SCÉNIC | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| Surcoût : Scénic + 600 € | | | |

| KADJAR | | | |
|---------------------------|---|---|------------|
| 1.2 Energy TCe 130 Life | 7 | 0 | 24 500 |
| 1.6 Energy TCe 165 Intens | 9 | M | 410 30 700 |
| 1.5 Energy dCi 110 Life | 5 | 0 | 26 600 |
| 1.6 Energy dCi 130 Zen | 7 | 0 | 30 000 |

| | | | |
|--------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 2 000 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 2 700 € | | | |

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

| | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 2 000 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 3 000 € | | | |
| Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 800 € | | | |

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

| NOUVEAU KOLEOS | | | |
|-------------------------------|----|---|------------|
| 1.6 Energy dCi 130 Life | 7 | 0 | 29 900 |
| 2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4 | 10 | M | 473 36 300 |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 2 600 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 3 100 € | | | |
| Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 400 € | | | |

| ESPACE | | | |
|-------------------------------|----|---|--------------|
| 1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC | 11 | M | 1 673 40 600 |
| 1.6 Energy dCi 130 ch Life | 7 | 0 | 36 000 |
| 1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC | 8 | 0 | 41 100 |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Surcoût Intens : Zen + 3 800 € | | | |
| Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 000 € | | | |

| KANGOO | | | |
|----------------------------|---|---|------------|
| 1.2 Energy TCe 115 ch Life | 6 | M | 473 20 150 |
| 1.5 Energy dCi 75 ch Life | 4 | 0 | 20 150 |
| 1.5 Energy dCi 90 ch Life | 5 | 0 | 20 950 |
| 1.5 Energy dCi 110 ch Zen | 6 | 0 | 22 800 |

| | | | |
|---------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Zen : Life + 1 350 € | | | |
| Surcoût Extrem : Zen + 850 € | | | |
| Surcoût Intens : Extrem + 400 € | | | |

| GRAND KANGOO | | | |
|---------------------------|---|---|--------|
| 1.5 Energy dCi 90 ch Life | 5 | 0 | 22 550 |
| 1.5 Energy dCi 110 ch Zen | 6 | 0 | 24 500 |

| | | | |
|------------------------------|--|--|--|
| Surcoût Intens : Zen + 850 € | | | |
|------------------------------|--|--|--|

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---------------------|----|------|-------|
| Mii (3 PORTES) | | | |
| 1.0 60 ch Référence | 3 | 0 | 9 765 |

| Mii (5 PORTES) | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Surcoût : 3 portes + 490 € | | | |

| NOUVELLE IBIZA | | | |
|-------------------------|---|---|--------|
| 1.0 75 ch Référence | 4 | 0 | 13 860 |
| 1.0 EcoTSI 95 ch Style | 5 | 0 | 16 585 |
| 1.0 EcoTSI 115 ch Style | 6 | 0 | 17 335 |
| 1.5 TSI Evo 150 ch FR | 8 | 0 | 22 290 |

| | | |
|-------------------------------------|--|--|
| Surcoût Style : Référence + 1 705 € | | |
|-------------------------------------|--|--|

Surcoût Luxury : Sport Bi-ton Safety Pack + 250 €
 Surcoût Luxury Safety Pack : Luxury + 1 200 €

| 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 Lineartonic | 15 | M | 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 Lineart. | 10 | M | 3 473 39 990 |

| OUTBACK | | | |
|--|----|---|--------------|
| 2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartonic | 10 | M | 2 940 49 990 |
| 2.0D 150 ch Premium | 9 | M | 860 41 990 |

Surcoût Luxury Eyesight : Premium + 5 000 €
 Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €

| BRZ | | | |
|-------------|----|---|--------------|
| 2.0i 200 ch | 12 | M | 7 073 32 990 |

SUZUKI

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|----|------|--------|
| CELÉRIO (5 PORTES) | | | |
| 1.0 68 ch Advantage | 4 | 0 | 8 990 |
| 1.0 VVT 68 ch Pack Plus | 4 | 0 | 12 290 |
| Surcoût Privilège : Advantage + 1 700 € | | | |
| Surcoût Pack : Privilège + 800 € | | | |

| NOUVELLE IGNIS | | | |
|---|---|---|--------|
| 1.2 Dualjet Advantage | 5 | 0 | 12 790 |
| 1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack | 4 | 0 | 16 390 |
| Surcoût Privilège : Advantage + 1 200 € | | | |
| Surcoût Pack : Privilège + 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 Privilège | 5 | 0 | 15 690 |
| 1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack | 5 | 0 | 17 890 |
| Surcoût Privilège : Advantage + 1 300 € | | | |

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

| JIMNY | | | |
|---------------------------|---|---|--------------|
| 1.3 VVT JX | 6 | M | 3 113 13 860 |
| Surcoût JX : JX + 1 750 € | | | |

| VITARA | | | |
|---|---|---|--------|
| 1.6 VVT 120 ch Advantage | 6 | 0 | 17 590 |
| S | 7 | 0 | 22 990 |
| 1.6 DDIS 120 ch Privilège | 6 | 0 | 21 790 |
| Surcoût Privilège : Advantage + 1 900 € | | | |
| Surcoût Pack : Privilège + 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 Privilège | 6 | 0 | 23 990 |
| Surcoût Privilège : Advantage + 2 400 € | | | |
| Surcoût Style : Privilège + 4 300 € | | | |

TESLA

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---------|----|------|---------------|
| MODEL S | | | |
| 75 | 1 | 0 | 6 000 75 700 |
| 100D | 1 | 0 | 6 000 106 800 |
| P100D | 1 | 0 | 6 000 155 000 |

| MODEL X | | | |
|---------|---|---|---------------|
| 75D | 1 | 0 | 6 000 91 550 |
| 100D | 1 | 0 | 6 000 109 950 |
| P100D | 1 | 0 | 6 000 161 550 |

TOYOTA

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|------------------------------|----|------|--------|
| AYGO (3 PORTES) | | | |
| 1.0 VVT-i 68 ch x | 3 | 0 | 10 900 |
| Surcoût x-play : x + 1 500 € | | | |

| AYGO (5 PORTES) | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Surcoût : 3 portes + 400 € | | | |

| NOUVELLE YARIS (3 PORTES) | | | |
|---------------------------------|---|---|--------|
| 1.0 VVT-i 69 ch Active | 4 | 0 | 14 150 |
| 1.5 VVT-i 110 ch France | 4 | 0 | 16 200 |
| Surcoût France : Active + 900 € | | | |

| YARIS (5 PORTES) | | | |
|------------------|---|---|--------|
| 100h France | 5 | 0 | 19 450 |

Surcoût : 3 portes + 600 €
 Surcoût Dynamic : France + 800 €

Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €
 Surcoût Chic : Collection + 0 €

| C-HR | | | |
|-------------------------|---|---|------------|
| 1.2 Turbo 116 ch Active | 7 | M | 210 23 400 |
| 122h Dynamic | 6 | 0 | 29 000 |

Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €
 Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €
 Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €

| AURIS (5 PORTES) | | | |
|---------------------------|---|---|-----------|
| 1.3 VVT-i 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 VVT-i 132 ch Tendence | 8 | M | 1 873 24 300 |
| 1.8 VVT-i 147 ch Dynamic CVT | 8 | M | 1 740 26 300 |
| 1.6 D-4D 112 ch Tendence | 7 | 0 | 27 000 |

Surcoût Dynamic : Tendence + 500 €

| PRIUS | | | |
|--------------|---|---|--------------|
| Dynamic | 4 | 0 | 30 500 |
| Rechargeable | 3 | 0 | 1 000 36 900 |

Surcoût Lounge : Dynamic + 3 300 €

| PRIUS + | | | |
|-------------|---|---|--------|
| 136h Active | 4 | 0 | 32 300 |

Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €
 Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €
 Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €

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

Surcoût Executive : Dynamic + 400 €
 Surcoût Lounge : Executive + 1 500 €

| AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK) | | | |
|--------------------------------|--|--|--|
| Surcoût : + 1 000 € | | | |

| RAV4 | | | |
|-----------------------------|---|---|--------------|
| 2.0 VVT-i 151 ch Active AWD | 9 | M | 2 010 31 000 |
| Hybride 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 VVT-i 280 ch Lounge Auto. | 20 | M | 10 000 61 950 |
| Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 000 € | | | |
| Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 6 400 € à + 8 400 € | | | |

| GT86 | | | |
|------------|----|---|--------------|
| 2.0 200 ch | 12 | M | 7 073 32 490 |

VOLKSWAGEN

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---------------------|----|------|--------|
| UPI (3 PORTES) | | | |
| 1.0 60 ch Take up! | 3 | 0 | 10 500 |
| 1.0 75 ch Take up! | 4 | 0 | 11 310 |
| 1.0 TSI 90 Move up! | 5 | 0 | 14 020 |

Surcoût Move up! : Take up! + 2 040 €
 Surcoût High up! : Move up! + 1 990 €

| UPI (5 PORTES) | | | |
|---------------------------|---|---|--------------|
| e-Up! | 2 | 0 | 6 000 27 860 |
| Surcoût : 3 portes + 30 € | | | |

| CROSS UPI | | | |
|------------|---|---|--------|
| 1.0 75 | 4 | 0 | 16 030 |
| 1.0 TSI 90 | 5 | 0 | 16 830 |

| 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 | 6 | 0 | 24 820 |
| 1.5 TSI EVO 130 ch BlueMotion Confortline | 7 | 0 | 25 670 |
| 1.5 TSI EVO 150 ch Carat | 8 | 0 | 29 490 |

GTI Performance
 1.6 TDI 115 ch Trendline
 2.0 TDI 150 ch Confortline
 GTD

Surcoût Confortline : Trendline + 2 520 €
 Surcoût Carat : Confortline + 2 370 €

| NOUVELLE GOLF VII (5 PORTES) | | | |
|------------------------------|---|---|--------------|
| GTE | 6 | 0 | 1 000 40 500 |
| e-Golf | 4 | 0 | 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 €

| NOUVELLE GOLF ALLTRACK | | | |
|------------------------|----|---|--------------|
| 1.8 TSI 180 ch DSG | 10 | M | 2 153 36 750 |
| 2.0 TDI 150 ch | 8 | M | 210 36 980 |
| 2.0 TDI 184 ch DSG | 10 | M | 410 39 280 |

| GOLF SPORTSVAN | | | |
|-------------------------------------|---|---|-----------|
| 1.2 TSI 85 ch Trendline | 5 | 0 | 21 520 |
| 1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline | 6 | 0 | 24 600 |
| 1.4 TSI 125 ch Trendline | 7 | M | 50 24 800 |
| 1.4 TSI 150 ch Confortline | 8 | 0 | 28 850 |
| 1.6 TDI 90 ch Trendline | 4 | 0 | 26 030 |
| 1.6 TDI 115 ch Trendline | 5 | 0 | 27 160 |
| 2.0 TDI 150 ch Confortline | 8 | 0 | 31 530 |

Surcoût Confortline : Trendline + 2 200 €
 Surcoût Carat : Confortline + 2 350 €
 Surcoût R-Line : Carat + 720 €

| NOUVELLE COCCINELLE | | | |
|-----------------------|----|---|--------------|
| 1.2 TSI 105 ch Design | 6 | 0 | 22 090 |
| 1.4 TSI 150 ch Design | 8 | M | 113 25 260 |
| 2.0 TSI 220 ch Dune | 13 | M | 1 740 32 860 |
| 2.0 TDI 110 ch Design | 6 | 0 | 25 590 |
| 2.0 TDI 150 ch Design | 8 | 0 | 28 160 |

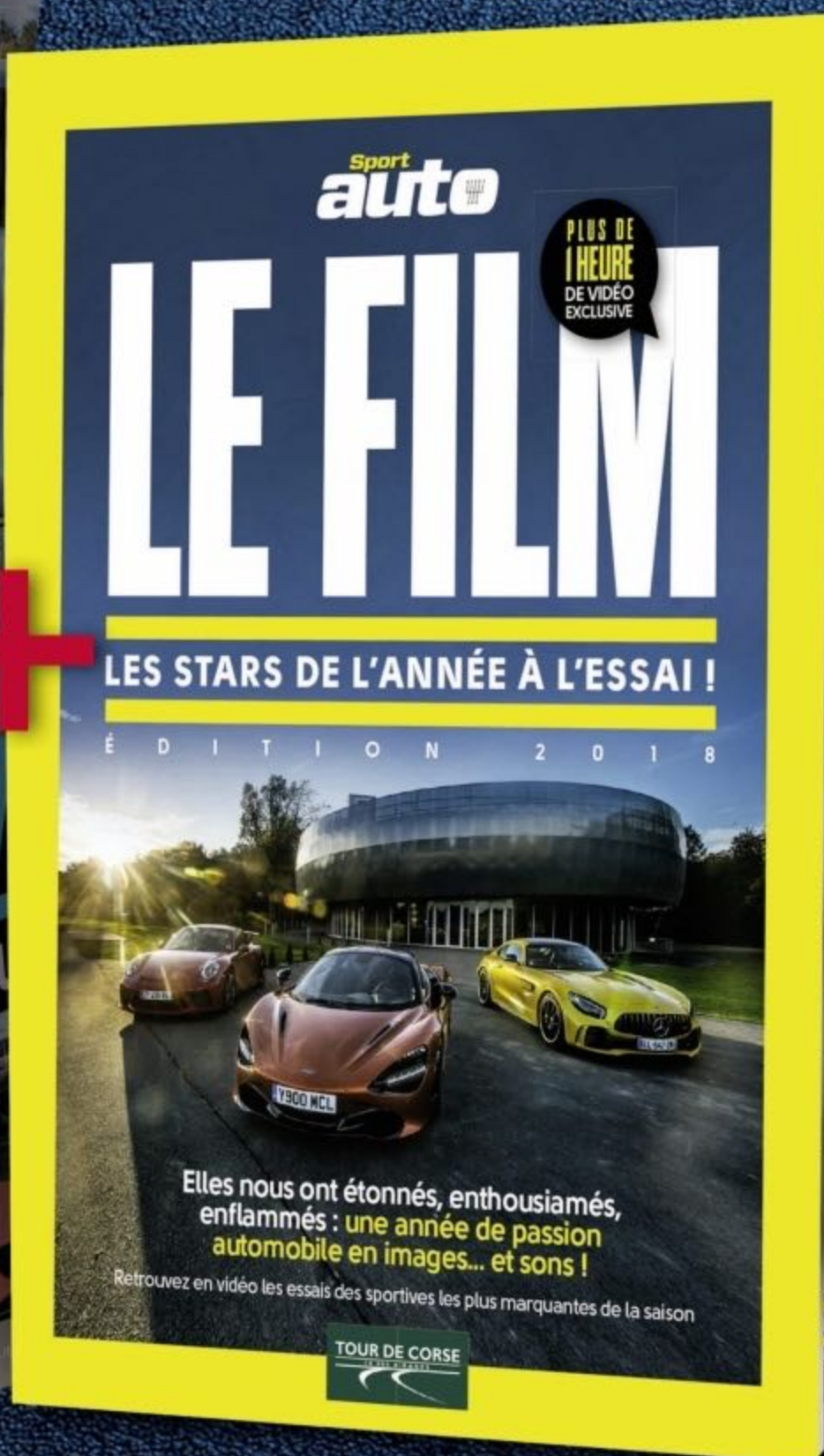
Surcoût Dune : Design + 4 680 €

| NOUVELLE COCCINELLE CABRIOLET | | | |
|--|--|--|--|
| Surcoût : Coccinelle + 3 680 € à + 4 200 € | | | |

Sport
auto 

**NUMÉRO DE JANVIER
À NE PAS MANQUER**

**SPORT AUTO ET SON DVD EN VENTE DÈS
LE 29 DÉCEMBRE !**



*Toute l'équipe
de l'auto-journal
vous souhaite
d'excellentes fêtes de fin d'année*

2018

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



Venez en voiture, repartez en Voiture.

Jusqu'au **28 décembre**, bénéficiez de l'ECO-PRIME Audi sur l'achat d'une Audi neuve en échange de votre véhicule Diesel de normes Euro 1 à 4*.

ECO-PRIME **Audi**



* Offre soumise à la reprise d'un véhicule Diesel de normes Euro 1 à 4 qui sera destiné à la casse dans le cadre de l'ECO-PRIME (le véhicule Diesel repris doit être immatriculé au nom du client particulier depuis 6 mois minimum), valable pour toute commande d'une Audi A1, A3, Q2, Q3 ou TT neuve du 02/11/2017 au 28/12/2017 livrée avant le 28/12/2017 chez les distributeurs Audi participants. Offre réservée aux particuliers, valable en France métropolitaine et non cumulable avec toute autre promotion en cours. Plus d'informations sur Audi.fr

Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Gamme Audi A1 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 3,6 - 7,2. Rejets de CO₂ mixte (g/km) : 94 - 168.

Gamme Audi A3 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 1,7 - 8,4. Rejets de CO₂ mixte (g/km) : 38 - 192.

Gamme Audi Q2 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 4,1 - 6,4. Rejets de CO₂ mixte (g/km) : 109 - 146.

Gamme Audi Q3 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 4,4 - 7,0. Rejets de CO₂ mixte (g/km) : 116 - 161.

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 CENTRE ALPINE À VAL D'EUROPE

ZAE du Clos du Chêne,
14 rue de la Découverte
77600 Chanteloup-en-Brie

Lundi > samedi
9h - 12h / 14h - 19h

+33 (0) 1 64 76 74 20
www.alpine-valdeurope.com

GROUPE SOFIBRIE

ALPINE

Votre voiture reprise & payée en 24h

sans obligation d'en
acheter une nouvelle !

Estimation gratuite
de votre voiture



Aramisauto.com

WWW.ARAMISAUTO.COM

Véhicules du Personnel
Véhicules de Direction
Véhicules Neufs
Usine de POISSY
PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00
06 18 40 80 86

vvo@info-auto.org
www.info-auto.org

1er VOITURES DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW
Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

Votre pub ici

CONTACTEZ-NOUS

01 41 33 55 45

julle.aldabo@mondadori.fr

01 41 33 55 72

marc.queille@mondadori.fr

Diminuez votre budget carburant. À partir de 299€.

4 FOIS SANS FRAIS

WWW.KITPOWER.FR

Tél. 06.60.17.68.58

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 TDI105 CH 250 NM
KITPOWER.....130 CH 310 NM

BMW X6 30D245 CH 530 NM
KITPOWER.....302 CH 645 NM

RENAULT MEGANE 1.5 DCI110 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'ILE 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



KIT POWER
OPTIMISATION MOTEUR

SPÉCIALISTE DE LA PRÉPARATION
ET OPTIMISATION DES MOTEURS
ESSENCE ET DIESEL DEPUIS 1995.

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLLES



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) Offre accessible 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 20 900 € 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 d'option d'achat incluse 26 247,89 €. Coût mensuel de l'assurance facultative Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail soucrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers 22,68 €/mois en sus de loyer ci-dessus. Coût total assurance 1 338,32 €. Modèle présenté : nouvelle Honda Civic 1.5 i-VTEC Sport Plus au prix de 29 300 €. 60 loyers de 406,98 €, hors assurance facultative. Montant total d'option d'achat incluse 36 601,56 €. Option d'achat finale 12 182,94 €. Date de tarification 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 Cofica Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (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 Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance. Détails 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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 999

du 4 janvier 2018

Le Volkswagen T-Roc face à l'Audi Q2

Plus grand que les petits, mais plus petit que les grands, le T-Roc affiche un gabarit décalé mais des tarifs ambitieux. A-t-il vraiment les arguments pour rivaliser avec son cousin chic d'Audi ? Réponse dans 15 jours.



ADRIEN CORTESI



VOLVO

Volvo XC40

Le constructeur suédois est au mieux de sa forme ! Alors que les XC90 et XC60 concurrencent sans complexe les références allemandes, le XC40 déboule dans la classe des "moyens". BMW X1, Audi Q3 mais aussi Peugeot 3008 n'ont qu'à bien se tenir.



FLORIAN GROUT

Ford EcoSport restylé

Arriver le premier n'est pas toujours gage de succès. L'EcoSport a connu un début de carrière timide. Pour se relancer, il s'offre un petit lifting. Est-ce que cela sera suffisant pour prendre sa revanche sur les Captur, 2008 et autres fringants C3 Aircross ?

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N° 83

164 pages

Les SUV sont de plus en plus nombreux dans les catalogues des constructeurs. L'Auto-Journal Évasion & 4x4 vous présente les déclinaisons les plus sportives attendues en 2018. À découvrir également, dans ce numéro, nos essais des nouveaux Citroën C3 Aircross, DS 7 Crossback, Jaguar E-Pace, Porsche Cayenne et Volkswagen T-Roc.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer  Président Axel Springer France: Hans Hamer

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00

E-mail: autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (53 96)

Directrice artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin (chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)

Essais: Méline Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch, Jean-Édouard Michel

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: Jean-Édouard Michel

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Christophe Chantrel

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 Chambrudie

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54), Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

Traffic: 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 prépresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Cogérants: Carmine Perna et Hans Hamer

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur: Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0318 K 82833

Dépôt légal: décembre 2017

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier: Allemagne

Taux de fibres recyclées: 0%

Certification: PEFC

Impact sur l'eau: Ptot 0,016 kg/tonne



DIFFUSION

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %.

Belgique (Édigroup Belgique SpA, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros).

Suisse (Édigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



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



COLLECTION COUTURE
BLACK
EAU DE PARFUM



James Denton
pour

DANIEL HECHTER
P A R I S

L'Oréal - SA au capital de 111 976 761 euros - 14 Rue Royale 75008 Paris - RCS Paris 632 012 100.

VENDU EXCLUSIVEMENT EN GRANDES SURFACES