

# ***l'auto-Journal***

N°999



**LES 20  
MODÈLES QUI  
VONT MARQUER  
L'ANNÉE**



## **SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2018**



**FACE-À-FACE**  
**VW T-ROC / AUDI Q2**  
SUR UNE MÊME BASE,  
DE VRAIES DIFFÉRENCES ?



**ESSAI LONGUE DURÉE**  
**CITROËN C3 AIRCROSS**  
VRAIMENT BAROUDEUR ET VOYAGEUR,  
AVEC SON PETIT 3 CYLINDRES ESSENCE ?



**1<sup>ER</sup> ESSAI**  
**VOLVO XC40**  
RÉDUIT À L'ÉCHELLE D'UN SUV  
COMPACT, LE CHARME SCANDINAVE  
AGIT-IL ENCORE ?



M 01117-999-F-3,90

BE: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 €  
DOM: 4 € - DOM A: 4 € - ITA: 4 €  
LUX: 4 € - PORT CONT: 4 €  
CAN: 6 SCAN - MAR: 25 DH  
TOM: 600 CP - TOM A: 1000 CP  
CH: 6 PS - TUN: 8 DTU

CHAQUE MERCREDI  
À 20H50



**Top Gear**  
FRANCE  
SAISON 4



**RMC**  
DÉCOUVERTE

PLUS FORT QUE LA FICTION

# NOUVELLE BMW X3.

EN MISSION. CHAQUE JOUR.



**X**  
**DRIVE**



# WATERPROOF, NEIGEPROOF, PIGEONPROOF, BALLONPROOF, NULENCRENFAUPROOF...



Quand on a une Volkswagen,  
on a une Volkswagen.

**Nouvelle Polo.**

À partir de  
**10 430 €**



Volkswagen

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

Offre valable du 1<sup>er</sup> au 31 janvier 2018.

**Modèle présenté :** Nouvelle Polo Confortline 1.0 65 ch avec option peinture métallisée au prix de **13 240 €**, prime à la conversion et remise déduites.

\*Prix conseillé au 23/11/2017 pour une Nouvelle Polo Trendline 1.0 65 ch BVMS, prime à la conversion de 1 000 € et remise Volkswagen de 3 000 € déduites du prix catalogue. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine non cumulable avec toute autre offre en cours, dans le réseau Volkswagen participant, pour l'achat d'une Nouvelle Polo neuve entre le 01/01/2018 et le 31/01/2018, et sous réserve de bénéficier de la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur [www.service-public.fr](http://www.service-public.fr)). Waterproof: résistant à l'eau.

Cycle mixte (l/100 km) : 4,7. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) : 108.

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B32 277 370

# Sommaire [N° 999]



Dossier  
spécial  
nouveautés

10



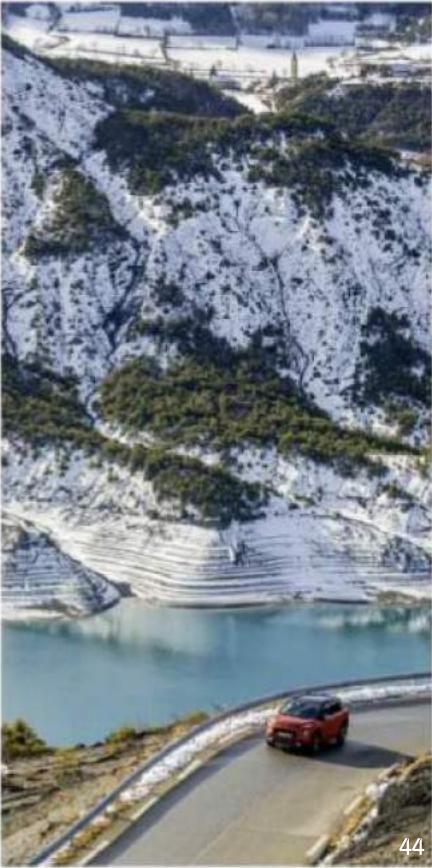
*Tous les plaisirs  
de l'automobile*

du 4 au 17 janvier  
2018

56



70



34



76



62



82

## Découvrir

### [NOUVEAUTÉS]

10 Tout ce qui vous attend (de bien) en 2018.  
Peugeot 508 II - Audi Q8 - Citroën C5 Aircross - Volkswagen T-Cross...

## Comprendre

### [L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

28 Covoiturage : bientôt la révolution ?

## Conduire

### [IMPRESSIONS À BORD]

- 32 Jaguar I-Pace
- [1<sup>er</sup> ESSAI XL]
- 34 Volvo XC40 D4
- [GRAND ANGLE]
- 42 Audi RS3 Sportback 2.5 TFSI
- [ESSAI 10 000 KM]
- 44 Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech
- [ESSAI]
- 56 Porsche 718 Boxster GTS
- [FACE-À-FACE]
- 62 Audi Q2 2.0 TDI / Volkswagen T-Roc 2.0 TDI
- [1<sup>er</sup> ESSAI]
- 70 Jaguar XF Sportbrake 25d
- 76 Ford EcoSport 1.0 EcoBoost
- [LES EXPERTS]
- 74 Renault Alaskan 2.3 dCi
- [DERNIER ESSAI]
- 81 Mercedes Classe G

## Vibrer

### [REPORTAGE]

- 82 À l'école des chauffeurs de VIP
- [RÉTRO]
- 88 Triumph TR7

## Partager

### [COURRIER DES LECTEURS]

- 92 La vie de vos autos
- 93 Le chef des essais vous répond

## S'offrir

### [CONFIGURATEUR]

- 94 Kia Stonic
- [FICHE OCCASION]
- 99 Renault Espace
- [LE PRIX DU NEUF]
- 101 Le tarif des voitures neuves
- [LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]
- 109 Les petites annonces



MESURES  
Auto-Journal  
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

## NOUVEAUTÉ EXPO-VENTE

Vendez votre voiture de  
+30 ans et -25 000€TTC  
visible **5 jours** par  
plus de **120 000**  
**acheteurs**  
Inscription sur  
[retromobile.fr](http://retromobile.fr)

# S A L O N **RETRO MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

**07-11  
FEVRIER  
2018**

**// PARIS PORTE DE VERSAILLES  
PAVILLONS 1.2.3**

**RETROMOBILE.FR  
#RETROMOBILE**



**VENTE  
AUX ENCHÈRES**

**ARTCURIAL  
// Motorcars**

**09 FÉVRIER**



**ABONNEZ-VOUS!**  
Retrouvez toutes nos offres p. 31 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

CLÉMENT CHOULOT



## LE RETOUR DU PÈRE FOUETTARD

Commencer l'année par une note positive, voilà qui serait vraiment bien ! En feuilletant notre panorama de 2018, vous découvrirez que les belles surprises n'y manquent pas. Les constructeurs français, par exemple, devraient nous régaler dans des genres très variés. La prochaine Clio en fin d'année, une proposition élégante pour la future Peugeot 508 au printemps, une nouvelle offensive DS, avec le DS 3 Crossback côté petits SUV chic, tous les goûts seront à la fête. Et question fête, on ne peut pas passer à côté du retour du Grand Prix de France au Castellet, l'été prochain.

Après avoir célébré le retour gagnant d'Alpine, voilà qui devrait rendre notre pays collectivement fier de l'automobile et de tous ceux qui y travaillent. Jusqu'au plus haut niveau de l'État. Mais c'est là que ça coince.

Certaines mauvaises langues prétendent que le père Noël n'existe pas. En revanche, côté père Fouettard, il n'y a pas de doute : la taxe scélérate visant les voitures d'occasion de plus de 15 CV et les neuves de plus de 35 CV a, hélas, été définitivement adoptée. Pour l'exemple, et au hasard, on va donc tomber une fois encore à bras raccourcis sur l'automobile plaisir, et sur elle seule. Que des passionnés aient économisé des années pour s'offrir d'occasion la voiture de leurs rêves, tout le monde s'en moque en haut lieu. Après tout, qui va défilé dans la rue pour défendre celui qui se paie une Porsche 911 de 22 CV à 30 000 € (moins cher qu'un Peugeot 3008 neuf) ou une BMW M5 de 32 CV au même prix ? Que cela entre en contradiction flagrante avec la bienveillance accordée aux "premiers de cordée", que dans une démocratie dite libérale, après s'être sagement acquitté de ses impôts directs et indirects, on ne puisse pas dépenser ses revenus comme bon nous semble, cela ne choque personne. Pour rire, à quand une surtaxe sur les bottes à semelles rouges, les cuisines aménagées à plus de 5 000 €, les costumes sur mesure ou les restaurants étoilés ? Rien de tout cela n'est indispensable à notre quotidien. Cela fait juste partie des plaisirs de la vie. Normalement, hors régime totalitaire qui nous indiquerait comment vivre, il n'y a rien à y redire. Normalement...

Que cela ne m'empêche pas de vous souhaiter, au nom de toute la rédaction, une très belle nouvelle année.

Rédacteur en chef  
[jeaneric.raoul@mondadori.fr](mailto:jeaneric.raoul@mondadori.fr)

Jean-Eric Raoul

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je ne suis pas d'accord avec votre analyse sur l'hydrogène. En 2018, il est prévu 100 stations, Air Liquide propose d'installer des pompes à hydrogène en France. Mais les constructeurs français sont absents de cette technologie et vont se faire doubler par les japonais et les coréens. Et les allemands produisent de l'hydrogène avec de l'énergie verte.

**Claude Dumont**

La question du réseau, pour coûteuse et complexe qu'elle soit, n'est pas centrale de notre point de vue. Le souci reste la production de l'hydrogène, aujourd'hui très peu écologique, grosse consommatrice d'énergie et émettrice de CO<sub>2</sub>.

Dommage que l'instrumentation du tableau de bord de l'Alpine ne se soit pas plus inspirée de son aînée. C'est à se demander si ses concepteurs savent qu'un moteur fonctionne avec de l'huile dont l'amateur de mécanique aimerait connaître la température, voire la pression. Cette carence est d'autant plus décevante que de nombreuses données sont disponibles sur la prise OBD et que sur un tableau de bord digital, on affiche ce que l'on veut sans dépenser un sou de plus.

**Bernard Butz**

La mode n'est effectivement pas à la multiplication des informations mécaniques, même sur les sportives. Parfois, on découvre aussi que les thermomètres d'eau indiquent systématiquement une valeur médiane, sans rapport avec la température réelle de la mécanique, "pour ne pas stresser le conducteur", nous expliquent les constructeurs !

ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINE





# RÉSURRECTION INDUSTRIELLE

Cette fois, ça y est! Le groupe Renault vient d'inaugurer la fabrication en série de la nouvelle Alpine A110, sur le site historique de Dieppe, en Normandie. Depuis 22 ans, plus aucun modèle Alpine ne sortait de cette usine, reconvertie en site de production Renault Sport. Alors que 35 millions d'euros ont été investis, et plus de 150 personnes recrutées pour cette ligne de production, Carlos Ghosn,

P.-D.G. de Renault, et Bruno Le Maire, ministre de l'Économie et des Finances, avaient fait le déplacement pour célébrer le lancement industriel de cette nouvelle berline, assurément la voiture française la plus désirable du moment... si l'on excepte la Bugatti Chiron, conçue par le groupe allemand Volkswagen, mais assemblée elle aussi sur un site historique français, à Molsheim, en Alsace.

# (SPÉCIAL) NOUVEAU

NOUVEAUX MODÈLES, SPORT ET ACTUALITÉ... VOICI CE QUI VOUS ATTEND DE BIEN

## Peugeot 508 III



### LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 32 000 €

Commercialisation :  
été 2018



**Après s'être occupé de sa gamme SUV, Peugeot mettra l'accent, en 2018, sur sa familiale. La 508 II ne sera toutefois pas une simple berline : elle offrira une esthétique inattendue, plus dynamique.**

**P**eu avant le Salon de Genève (du 8 au 18 mars prochains), Peugeot lèvera officiellement le voile sur la deuxième génération de sa 508. De l'actuelle mouture, rien ne sera préservé, hormis l'appellation. De lourde et peu équilibrée au niveau des proportions, l'auto adoptera une silhouette plus effilée et élancée. Conservant une longueur peu ou prou identique à celle de l'actuelle berline, la nouvelle sera plus large et, surtout, plus basse. Sa ligne de pavillon se terminera loin sur la malle de coffre, donnant à l'ensemble des faux airs

### CALENDRIER



M. MARAGNI/RED BULL

6-20 janvier  
**DAKAR, LA DERNIÈRE POUR PEUGEOT ET LOEB**

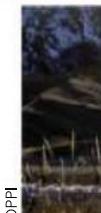
Dernière chance pour Sébastien Loeb et Daniel Elena de remporter le Dakar sud-américain avec Peugeot, puisque le Lion n'y reviendra pas.



FORMULE E

13 janvier  
**FORMULE E, MARRAKECH**

Après Hong Kong début décembre, la saison 4 se poursuit avec la seule manche en Afrique des championnats monoplaces.



DPI

# AUTÉS 2018

TOUT AU LONG DE CETTE NOUVELLE ANNÉE.

Dossier réalisé par **Florian Chopin, François Dauré et Brice Perrin**



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

de coupé fastback. Les portières s'affranchiront de tout encadrement pour alléger encore le profil. Toutefois, les designers et les ingénieurs du Lion auront pris soin de préserver de l'espace habitable au niveau du pavillon. La 508 II se différenciera également de sa devancière par un hayon en guise d'accès au coffre.

À l'intérieur, la présentation s'inspirera de ce que nous avons découvert sur le 3008 II avec, toujours, le petit volant à double méplat par-dessus lequel les compteurs numériques seront lisibles. L'écran tactile sera à portée de main (le conducteur n'aura pas besoin de décoller l'épaule

du siège pour l'atteindre). Des commandes physiques sous la forme de touches piano seront également présentes.

Concernant la partie mécanique, prenez les moteurs existants dans la gamme actuelle, ajoutez-y le petit diesel 1.5 BlueHDI de 130 ch, ainsi que, à partir de 2019, une offre hybride essence rechargeable et vous aurez un aperçu du catalogue. La boîte automatique à 8 rapports remplacera l'offre BVA6, l'amortissement piloté sera proposé, et l'auto entrera dans l'ère de la conduite autonome de niveau 2 (maintien dans la voie et régulateur de vitesse adaptatif).



**25-28 janvier**  
**WRC, RALLYE MONTE-CARLO**

Sacré une cinquième fois de rang – la première avec la Ford Fiesta M-Sport –, le binôme Ogier-Ingrassia lance sa campagne 2018 avec la même équipe.



O. BERROUD/NSA/PANORAMIC

**27-28 janvier**  
**24 HEURES DE DAYTONA**

Pléthore de top pilotes au départ, dont la star Fernando Alonso (Ligier), Lance Stroll (Oreca), Simon Pagenaud et Juan Pablo Montoya (Penske), Romain Dumas et Loïc Duval (Oreca)...

# Audi A6 IV



## LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 42 000 €

Commercialisation :  
printemps 2018

**A**udi poursuit la suite logique de ses présentations. Ainsi, après l'A8 puis l'A7 Sportback, c'est au tour de l'A6 de montrer le bout de son capot. L'engin adoptera la même base technique que ses grandes sœurs, ce qui sous-entend qu'il disposera des mêmes éléments techniques : conduite semi-autonome de niveau 3, sans les mains, mais non activée tant que la législation ne sera pas clarifiée, batterie 48 V pour un système hybride léger, et roues

arrière directrices sur certaines versions. Côté style, cette génération évoluera dans le détail : calandre plus basse et plus large, bandeau lumineux courant sur la largeur de la malle arrière... L'habitacle reprendra la présentation aperçue sur ses grandes sœurs avec des écrans tactiles (l'un intégré à la console, l'autre à la base) et une instrumentation entièrement numérique évoluée. L'auto sera, par la suite, déclinée en break ainsi qu'en version baroudeuse Allroad.



ILLUS. BERNHARD REICHEL

## Loeb, le retour 2

**L**Il a dit et répété, sa priorité en 2018 reste le Rallycross (WRX) avec la Peugeot 208. Mais "chassez le naturiste, il revient au bungalow"... La passion et l'envie de goûter à nouveau au plaisir d'un rallye WRC restent bien ancrées chez l'Alsacien aux 9 titres mondiaux. Engagé sur le Dakar avec Peugeot, il ne pourra pas participer au Monte-Carlo 2018, question de dates. Mais il prendra

le départ du Rallye du Mexique (8-11 mars), au volant d'une Citroën C3 WRC, avec le fidèle Daniel Elena à sa droite. Sébastien Loeb ajoutera ensuite deux apparitions cette année, au Tour de Corse (5-8 avril) et au Rallye d'Espagne (25-28 octobre). De quoi réjouir le directeur de Citroën Racing, Yves Matton, fort marri de n'avoir pas pu engager Sébastien Ogier cette année.

Rallye



CITROËN RACING

## CALENDRIER



### 7-11 février RÉTROMOBILE

Plus qu'un Salon, Rétromobile est un événement incontournable pour les amateurs de belles anciennes : 550 exposants et 100 clubs, plus de 500 voitures, vente aux enchères, rétrospective des chars Renault...



### 8-18 mars SALON DE GENÈVE

C'est l'un des rendez-vous automobiles les plus agréables : plus petit que les Salons de Francfort ou de Paris, celui de Genève propose toujours de belles nouveautés et les préparations et réalisations les plus exubérantes.



# Prime à la conversion

L'État finance (en partie) votre nouvelle voiture. Cette nouvelle année réserve peu de mesures fiscales avantageuses aux automobilistes. Celle-ci en est une, du moins si vous envisagez de changer de véhicule ! Comment ça marche ? Il faut se débarrasser d'une voiture essence pré-1997 ou diesel pré-2001, et acheter une voiture neuve ou d'occasion, éligible à la vignette Crit'Air 0, 1 ou 2 et dont les émissions de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas 130 g/km. Vous recevrez ainsi une prime de 1 000 € (2 500 € pour l'achat d'une voiture électrique), voire de 2 000 € si votre ménage n'est pas imposable. L'État estime que cette mesure pourrait concerter 100 000 transactions en 2018.

FISCALITÉ



ARNAUD SAUNIER

ET AUSSI ...



DAIMLER

## Mercedes Classe G

Lancé en 1979 et maintes fois remis au goût du jour, le Classe G s'offre à Detroit (20 au 28 janvier) une toute nouvelle génération. La silhouette cubique est conservée, la longueur s'accroît de 5 cm (4,71 m), et la présentation intérieure se modernise en adoptant le double écran numérique (12,3 pouces). L'habitabilité progresse, comme le confort et la qualité des matériaux.



VOLKSWAGEN

## Mercedes Classe A IV



### LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 24 000 €

Commercialisation :  
printemps 2018

À près d'avoir pris le pari de repositionner sa Classe A sur le marché des compactes dynamiques, Mercedes a osé repenser son agencement intérieur. Du moins le tableau de bord, qui intègre désormais deux écrans numériques : si le cadre rassemblant les deux modules restera identique, les dalles évolueront entre 7 et 10,25 pouces de diagonale. L'habitabilité a également été améliorée, avec plus d'aisance pour les jambes à l'arrière et un accès au coffre facilité. Les moteurs 3 et 4 cylindres reprennent du service (point de 6 cylindres), avec la possibilité d'opter pour une version hybride assistée grâce à l'appui d'une batterie 48 V. La version AMG frôlera les 450 ch...



ILLUS. JEAN-FRANÇOIS HUBERT

## Volkswagen Jetta VII

Et de sept ! La nouvelle berline compacte tricorps de VW sera dévoilée lors du Salon de Detroit. L'auto reprend l'identité de la marque initiée sur l'Arteon. Pour la partie mécanique, la Jetta VII repose sur la base MQB de la Golf et, à l'intérieur, le numérique sera fortement présent via les compteurs et l'info-divertissement. Sa présence en Europe n'est pas encore confirmée.



### 24-25 mars RALLYE DE PARIS

Appellation désormais usurpée pour cet événement ouvert aux GT et anciennes puisque la première journée se déroulera sur le circuit de Magny-Cours, et la seconde sur la piste de Dijon-Prenois.

CARMEDIA



FLORENT GOODENOUD/PPI

### 25 mars FORMULE 1, GRAND PRIX D'AUSTRALIE

Surpris par Vettel et Ferrari l'an passé, Hamilton et Mercedes auront peut-être un nouvel adversaire à surveiller, Alonso avec la McLaren-Renault.

# Mercedes GLE II

**Né ML ou Classe M, le SUV familial de Mercedes est devenu GLE au cours d'un restylage. S'il garde cette appellation pour la suite, il évolue dans les grandes largeurs.**

**L**a dénomination a beau avoir changé en 2015 à l'occasion d'un gros restylage pour devenir GLE, il n'est pas rare de continuer à l'appeler ML ou Classe M. Pourtant, cette appellation est on ne peut plus logique. Partant du principe que le Classe G est le père de toute la lignée des 4x4 et autres SUV Mercedes, il est normal de voir apparaître la lettre G. Ensuite, reprenant les éléments techniques de la Classe E, le rapprochement avec cette gamme est tout aussi logique. Ainsi, sous le style affiné pouvant le faire passer pour un gros GLC, le GLE deuxième du nom reprend la plate-forme, les trains roulants, mais également les motorisations initiées par la récente routière. On retrouvera donc bel et bien une offre 4 cylindres remaniée avec au rayon des diesels le récent 2.0 d, en lieu et place du vieux 2.1 d. Mais le GLE disposera également des nouveaux moteurs 6 cylindres en ligne, prenant la place des V6. Le catalogue pourra également proposer un système hybride assisté via une batterie 48V associée à un électromoteur allant de 10 à 15 kW. Une version hybride rechargeable sera également proposée.

La grande nouveauté viendra de la présentation intérieure qui sera calquée sur celles de la Classe E. Le tableau de bord arborera ainsi deux écrans numériques, pouvant aller jusqu'à 12,3 pouces, recouverts d'une seule et même dalle. Ce qui donnera l'impression d'avoir un seul écran. Outre les pavés sensitifs placés sur le volant, un pavé tactile sera installé devant le levier de la boîte de vitesses automatique.

**LES INFOS CLÉS**  
Prix estimé :  
à partir de 60 000 €  
Commercialisation :  
printemps 2018



## CALENDRIER



FLORENT GOODEN/DPPI

**5 au 8 avril**  
**WRC, TOUR DE CORSE**  
Entamé au Mexique (8-11 mars), le programme court en rallye de Sébastien Loeb avec Citroën passe donc par la Corse.



MATHIEU BONNEVIE



ILLUSTRATION BERNARD REICHEL

**23-28 avril  
TOUR AUTO**

La 27<sup>e</sup> édition de l'épreuve classique aura un focus particulier sur les marques italiennes disparues, De Tomaso, Autobianchi, Osca, Cisitalia...



FORMULE E

**28 avril  
FORMULE E,  
EPRIX DE PARIS**

Deux semaines après la nouvelle course à Rome, le rendez-vous électrique parisien devient désormais incontournable.

# Audi Q8



AUDI



## LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 65 000 €

Commercialisation :  
été 2018

**M**algré son appellation, le Q8 sera plus petit que le Q7 dont il dérivera. Et pourtant, au vu de son inspirateur, le Q8 Concept (Détroit 2017), sa silhouette s'annonce imposante, un effet accentué par la calandre massive. Ce nouveau SUV sera présenté à l'occasion du prochain Salon de

Pékin (du 29 avril au 4 mai), et viendra coiffer la famille des Q avec son style dynamique, mais pas caricatural, à la façon du BMW X6. À bord, l'engin reprendra l'ergonomie initiée sur la récente A8 : écrans tactiles (l'un intégré à la console, l'autre à sa base), instrumentation numérique de deuxième génération, sans ou-

blier un affichage tête haute avec les informations relatives à la conduite semblant s'inscrire sur la route. Sous le capot, le Q8 reprendra les blocs les plus puissants du catalogue Audi, et ils pourront être associés, soit à une batterie 48 V (hybride assisté), soit à une batterie plus puissante pour un hybride rechargeable.

## Enfin des voitures autonomes et connectées

Innovation

**C**ette année, les tests à grande échelle de voitures connectées (entre elles et à l'infrastructure) et de voitures autonomes vont se poursuivre sur le réseau routier français. À la clé : une évolution de la réglementation – un amendement à la convention de Vienne est aussi attendu – afin d'autoriser

les premiers modèles autonomes de niveau 3, tels que la nouvelle A3, qui pourra conduire seule jusqu'à 60 km/h sur des routes à chaussées séparées. En outre, peu avant sa commercialisation, Navya va tester son taxi 100 % autonome, sans chauffeur, dans les rues de Paris. Une expérience prometteuse !



ROMAN RAETZKE

## CALENDRIER



27 mai  
**FORMULE 1,  
GP DE MONACO**

Après le doublé Ferrari en 2017, Hamilton et Mercedes voudront une revanche, mais attention aux Red Bull et aux McLaren.

GETTY/AFP



27 mai  
**500 MILES  
D'INDIANAPOLIS**  
Victime d'un très violent crash aux essais l'an dernier, Sébastien Bourdais (photo) sera à nouveau au départ, comme Simon Pagenaud.

O. BLIN/MAXPPP,  
F. GOODEND/DPPI



MARC DE MATTIA/DPP

Formule 1

## Un Grand Prix de France, enfin !

**I**l aura fallu patienter dix ans pour voir aboutir un projet intelligent ! Entre inepties politiques, guerres d'ego et "guerre des Gaules", la Formule 1 pour le public français se concentrerait sur le rocher monégasque. Le 24 juin, elle reviendra officiellement au circuit Paul Ricard où se disputera la huitième course du championnat 2018. Même si les voitures seront enlaïdies par le hideux "Halo" imposé par la FIA à partir de cette année, le spectacle

ne manquera pas, sur la piste comme autour du circuit. Les organisateurs comptent sur quatre champions du monde – Hamilton, Vettel, Alonso, Räikkönen – et sur les pilotes français – Ocon, Grosjean, Gasly, sans oublier le cousin de Monaco, Leclerc – pour attirer la grande foule. En espérant aussi que le constructeur national, Renault, soit à la hauteur, avec ses propres machines, comme avec celles de Red Bull et de McLaren.

JEAN-MICHEL LEMEUR/DPP

ET AUSSI ...



ILLUST. J.-F. HUBERT

### VW Touareg III

Initié par le concept T-Prime (Pékin 2016), le futur Touareg reposera sur la base technique MLB Evo. Il disposera de compteurs 100% numériques, et les commandes physiques auront quasiment disparu. Malgré l'empattement de près de 3 m, il n'accueillera pas plus de 5 passagers...

### Skoda Fabia restylée

Les retouches esthétiques concernent la calandre et le capot moteur qui devraient suivre l'esprit de celui de la Superb, ainsi que les feux à LED repensés. L'auto devrait en profiter pour abandonner le 3 cylindres diesel (1.4 TDI) pour passer à la version 4 cylindres (1.6 TDI).

### DS 3 restylée

Malgré l'arrivée prochaine de la DS 3 Crossback (voir p. 22), la citadine 3 portes de DS subira, en juin, un nouveau remodelage pour lui permettre de rester au catalogue encore trois ans... Outre de très légères modifications esthétiques, l'auto verra sa gamme simplifiée, avec l'abandon de toute offre diesel.

## BMW X5 IV

**LES INFOS CLÉS**

Prix estimé :  
à partir de 57 000 €

Commercialisation :  
octobre 2018

ILLUSTRATION: LARSON/AUTOBILD

**B**MW a pris l'habitude de présenter certains de ses modèles hors des spots des Salons internationaux. Il en sera ainsi pour le X5 qui sera révélé dans le courant du mois de juin. Les designers nous promettent une petite révolution, même si nous ne verrons pas encore la patte de Josef Kaban (arrivé début 2017). L'engin reprendra la plate-forme modulaire CLAR utilisée

sur les récentes Série 7, 5 et X3. Ce qui induit qu'il disposera de la même interface homme-machine (commandes gestuelles et tactiles), ainsi que des mêmes motorisations. Dans un premier temps, BMW lancera les versions les plus puissantes équipées de la transmission intégrale. Il faudra attendre 2019 pour voir arriver l'offre hybride rechargeable ainsi que l'entrée de gamme (4x2).



**16-17 juin**  
**24 HEURES DU MANS**  
Seul constructeur en LMP1, Toyota pourrait compter parmi ses pilotes Fernando Alonso, en quête d'une victoire pour son défi de la triple couronne.



**6-8 juillet**  
**LE MANS CLASSIC**

Rendez-vous sur la piste mancelle pour ce long week-end consacré aux légendes de l'endurance. Plus de 500 voitures viendront en découdre, et vous retrouverez à nouveau les monstres du Groupe C introduits lors de l'édition précédente.

# Citroën C5 Aircross

Le futur SUV familial de la marque aux chevrons misera beaucoup sur son confort de conduite et son agrément de vie à bord. Son style devrait être aussi un solide atout.



## LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 25 000 €

Commercialisation :  
octobre 2018



## CALENDRIER



JACOB EBREY

### 12-15 juillet GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

Un programme sans aucun doute exceptionnel attend le public pour le 25<sup>e</sup> anniversaire de la grand-messe du sport automobile, au sud-ouest de Londres.



FORMULE 1



S'il reprend la plate-forme et les motorisations du Peugeot 3008, il se singularise par ses amortisseurs à butées hydrauliques.

WILLIAM CROZES



# A

près avoir présenté et commercialisé son C5 Aircross en Chine, Citroën le lancera en Europe au cours du second semestre 2018. Les modifications par rapport à la version asiatique seront légères sur le plan esthétique. En revanche, l'habitabilité, notamment à l'arrière, sera bien remaniée. En effet, la banquette a été placée plus en retrait vers le coffre pour offrir un espace royal aux passagers, et ce, au détriment du volume du coffre. Arrivé en France, difficile d'expliquer qu'un véhicule plus grand que le Peugeot 3008 II affiche une moindre capacité de chargement... Et ce, d'autant plus que les deux modèles partagent les mêmes éléments techniques. Aussi, pour l'Europe, cette banquette sera repositionnée vers l'avant : si l'aisance au niveau des jambes passera de royale à convenable, le coffre ira d'acceptable à excellent. Outre le style tout en rondeur et sa présentation intérieure, le Citroën se distinguera de ses homologues de PSA par une suspension à double butée hydraulique, offrant un grand confort. Le système sera inauguré sur la C4 Cactus restylée commercialisée dès le mois de février.

Côté motorisations, le 3 cylindres essence (130 ch), comme le nouveau bloc 1.5 BlueHDI de 130 ch seront au catalogue, ainsi que la boîte automatique à 8 rapports. Point de transmission intégrale, mais la possibilité d'opter pour le système Grip Control démocratisé par Peugeot, ainsi que pour le Hill Assist Descent Control (contrôle de la vitesse en descente). Une version hybride rechargeable associant le 1.6 essence de 150 ch à un seul électromoteur sera disponible fin 2019 ou début 2020.

14-15 juillet  
FORMULE E,  
EPRIX DE NEW YORK

L'annulation du rendez-vous de Montréal laisse la double course de New York comme seule et peut-être dernière manche, en Amérique du Nord.



26 août  
FORMULE 1, SPA-FRANCORCHAMPS

Traditionnelle reprise de la saison sur "le toboggan des Ardennes", après un mois de vacances d'été.

DPI



## LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 17 000 €

Commercialisation :  
début 2019



Le T-Cross puise son style dans les lignes du concept T-Cross Breeze.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

# Volkswagen T-Cross

**A**u sein de la gamme Volkswagen, il est délicat de positionner le T-Roc. Il fait 10 cm de plus qu'un Renault Captur, et sa base technique est plus proche de celle d'une Golf que d'une Polo. Aussi, pour rivaliser pied à pied sur ce marché en plein essor, VW, avec son T-Cross, a repris la base du Seat Arona, pour y apposer son ADN esthétique. L'engin ne pourra

toutefois pas cacher son appartenance à la famille allemande : l'avant et le profil reprennent intégralement ceux aperçus sur le concept T-Cross Breeze (Genève 2016). L'effet cabriolet en moins. Quant à la poupe, elle arbore un inédit bandeau courant d'un feu à l'autre et intégrant le logo. À noter que les canules d'échappement haut perchées ne sont là que pour la décoration. Pour

la partie mécanique, la plate-forme MQB A0 a donc été reprise, tout comme les moteurs installés dans la récente Polo. L'habitacle reprendra d'ailleurs de cette dernière l'ambiance délivrée et colorée qui a fait sensation lors de sa présentation. L'instrumentation digitale, comme l'écran tactile (jusqu'à 8 pouces) seront au programme. En revanche, point de transmission 4x4 prévue.



Environnement

YANN LEFEBVRE

## L'année de l'hydrogène ?

**L**e principal problème actuel des voitures dotées d'une pile à combustible, c'est que la production d'hydrogène demeure une activité polluante, et que le réseau de distribution est quasi inexistant, surtout en France. Mais des solutions se développent ! Air Liquide et le groupe ADP viennent d'inaugurer à l'aéroport d'Orly une station publique distribuant de l'hydrogène. Elle sera notamment utilisée par les taxis de la société Hype qui disposent déjà d'une sta-

tion dans Paris, près du pont de l'Alma. La flotte devrait passer de 50 à 600 véhicules d'ici à 2020, et deux stations supplémentaires ouvriront l'an prochain en région parisienne. Reste à produire de façon plus écologique l'hydrogène, notamment en utilisant les énergies renouvelables. Ces initiatives, même si elles restent symboliques, peuvent encourager le développement de la filière et la vente de voitures dotées d'une pile à combustible sur notre territoire.

## CALENDRIER

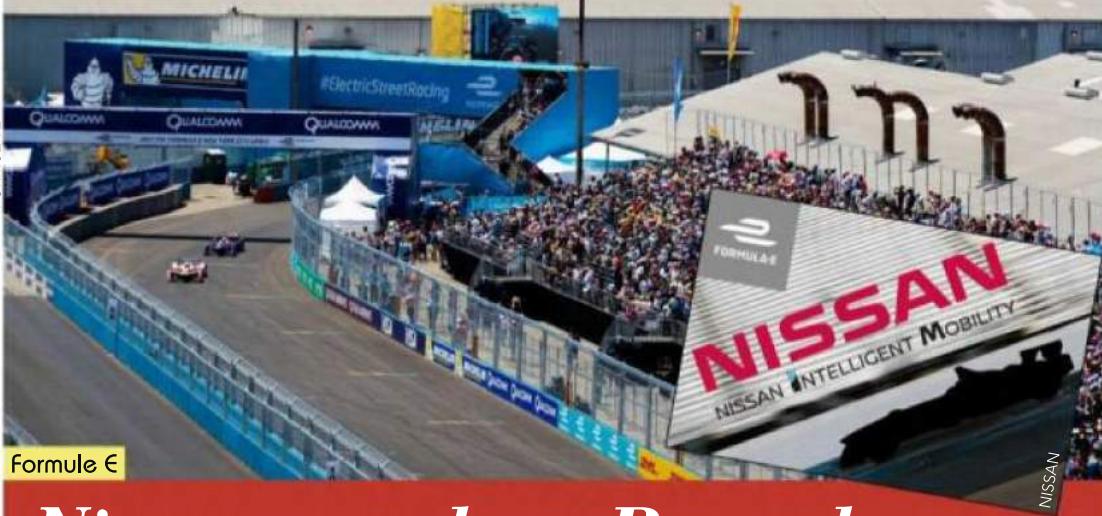


CLÉMENT LUCK/DPP

1<sup>er</sup>-2 septembre  
**RALLYCROSS, LOHÉAC**  
L'effort accru de Peugeot avec la 208 cette année permettra-t-il à Sébastien Loeb de vaincre les VW Polo de Kristoffersson et Audi S1 d'Ekström ?



A. GUILLAUMOT/DPP



Formule E

## Nissan remplace Renault

**A**lors que la saison 4 se termine, les regards sont déjà tournés vers la suivante. Parce que de profondes modifications se préparent. La plus importante concerne les monoplaces. À compter de 2018-2019, il ne sera plus nécessaire de changer de voiture à mi-course, les batteries ayant désormais l'autonomie suffisante. Une seule monoplace sera donc à la disposition de chaque pilote, mais les arrêts au stand seront pro-

bablement maintenus pour conserver l'aspect stratégique de la course. La puissance disponible sera aussi augmentée, passant de 200 à 250 kW. D'autre part, Nissan fera son entrée en tant que constructeur, à la place de Renault, mais toujours avec la structure e.dams d'Alain Prost et Jean-Paul Driot. Enfin, BMW s'ajoutera également à la liste des engagés en équipe d'usine, en plus de la continuité de son partenariat avec Andretti.

## BMW X4 II

### LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 54 000 €

Commercialisation :  
juillet 2018



ILLUS. BERNHARD REICHEL

OF TURKEY  
13-16 Septembre  
WRC, TURQUIE  
2010

13-16 Septembre  
WRC, TURQUIE  
Absente du calendrier depuis 2010, la Turquie remplace la Pologne, écartée suite à des soucis de sécurité en 2017.

ERIC FEFERBERG/AFP



16 septembre  
INDYCAR, SONOMA  
Champion en 2016, vice-champion en 2017, Simon Pagenaud reprendra-t-il le sceptre à son équipier chez Penske Josef Newgarden ?

ET AUSSI ...



SKODA

### Skoda Kodiaq RS

Un Kodiaq de 230 ou 245 ch ? Et pourquoi pas... C'est en tout cas ce qui se murmure chez Skoda, qui envisagerait d'apposer le label RS sur son SUV familial.



AUDI

### Audi e-tron

Première Audi 100% électrique, mi-SUV, mi-break, l'e-tron visera clairement Tesla. Le modèle d'Audi pourrait afficher près de 600 ch pour une autonomie de 500 km et un 0 à 100 km en près de 4,5 secondes. L'auto sera dévoilée en septembre.



DAIMLER

### Mercedes Classe A berline

La future Classe A (voir p. 13) donnera naissance à une famille de huit versions. La première d'entre elles sera l'inédite carrosserie tricorps. Moins dynamique et plus courte que le CLA, le modèle sera proposé en deux empattements.

# DS 3 Crossback

DS agrémentera sa gamme d'un nouveau modèle à la fin de l'année prochaine. Le DS 3 Crossback, deuxième SUV de la marque, inaugurerait une nouvelle ère pour le groupe.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

## CALENDRIER



29 septembre-7 octobre  
**SALON DES VÉHICULES DE LOISIRS**  
Au parc des expositions du Bourget, ce Salon est évidemment le meilleur endroit pour découvrir chaque année les nouveautés dans un secteur en plein essor, et l'occasion d'essayer et/ou d'acheter un camping-car.

SVDL



**A**lors que la DS 3 poursuivra sa carrière encore au moins deux ans, elle sera épaulée par un nouveau modèle présenté à l'occasion du Mondial de l'Auto à Paris (du 4 au 14 octobre). Pour la partie esthétique, ce DS 3 Crossback sera, comme la dénomination spécifique à la marque l'annonce, un SUV dans la lignée du DS 7 éponyme. Mais il reprendra également l'élément distinctif qui a fait la notoriété de la citadine : l'aileron de requin sur le vitrage latéral. Les designers l'auront bien sûr adapté à la physionomie de l'auto, qui est plus imposante que celle de la DS 3. Outre le fait d'être

plus haut, le DS 3 Crossback sera plus long (environ 4,15 m) et, surtout, ne sera proposé qu'en version 5 portes. Moins rondouillard que la citadine, il se démarquera par ses poignées de portières affleurantes, à l'instar de celles proposées sur les Tesla. Mais la grande nouveauté de ce modèle sera sa base technique. Baptisée en interne CMP, elle a été largement financée par DongFeng Motors, partenaire financier du groupe PSA. Cette plate-forme, qui servira à l'ensemble des citadines et SUV urbains du groupe, offre l'avantage d'accepter du tout-électrique. Vous l'aurez compris, outre les moteurs thermiques de dernière génération, comme le 1.5 BlueHDi de 130 ch ou la future évolution du 3 cylindres essence 1.2 PureTech affichant plus de 150 ch, dont certains pourront être couplés à la boîte automatique à 8 rapports, le DS 3 Crossback pourra, dès 2020, être proposée en pure électrique avec une autonomie d'au moins 400 km.

À l'intérieur, on retrouvera la même atmosphère que dans le récent DS 7 Crossback, avec un large écran tactile, une instrumentation entièrement numérique et une ambiance dans laquelle le design pourrait prendre le pas sur le fonctionnel...



#### 4-14 octobre MONDIAL DE L'AUTO

S'il est désormais organisé en format raccourci, le Salon français le plus couru (plus d'un million de visiteurs en 2016) offrira pour ses 120 années d'existence six nocturnes au lieu de quatre, pour être sûr de ne rien rater!



FRANÇOIS FLAMAND/DPI



#### 21 octobre FORMULE 1, GP DES ÉTATS-UNIS

Cinq fois vainqueur à Austin, dont les quatre dernières éditions, Lewis Hamilton cherchera à rester invincible au Texas.



ILLUS. J.-F. HUBERT

# Renault Clio V

## LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 14 000 €

Commercialisation :  
fin 2019

**A**près s'être attaqué au style extérieur en donnant à la Clio des lignes aguichantes, Renault va renouveler toute la partie intérieure, qu'elle soit visible ou invisible... Comprenez par là que la future Clio, présentée à l'occasion du Mondial de l'Auto (du 4 au 14 octobre), arbo-

ra une robe remaniée par rapport à l'actuelle génération, mais que son habitacle et sa plate-forme seront entièrement inédits.

Ainsi, le tableau de bord pourrait commencer à s'affranchir de certaines commandes physiques pour recevoir un agencement inédit aperçu sur le démonstrateur Symbioz (issu du concept car présenté à Francfort). Il s'agira

d'une dalle regroupant une instrumentation numérique et un écran tactile. Concernant la partie technique, la Clio V inaugurera la nouvelle plate-forme modulaire CMF-B permettant l'intégration de nouveaux moteurs, ainsi que d'un module électrifié pour une version hybride. Cette dernière n'arrivera toutefois pas avant la fin 2019.

## La saison la plus longue

**T**rès fiers de leur championnat WEC il y a encore deux ans, l'ACO et la FIA ont brutalement déchanté. D'abord avec l'arrêt du programme Audi fin 2016, puis celui, anticipé, de Porsche fin 2017 et enfin avec le lâchage de Peugeot, qui faisait pourtant miroiter son retour. La catégorie reine LMP1 s'éteint, avec Toyota comme seule usine encore engagée. En cause, les budgets pharaoniques nécessités par la recherche technologique sur l'hybride, mais aussi la concurrence grandissante de la Formule E. D'où des mesures d'urgence, matérialisées par une refonte du championnat annoncée à l'automne 2017. Ainsi, le calendrier s'établira sur deux années, avec les 24 Heures du Mans en finale. Pour y parvenir, une "super-saison" 2018-2019 a été décrétée : ouverte avec les 6 Heures de Spa 2018 (5 mai), elle s'achèvera donc les 15 et 16 juin 2019 au Mans.

### Endurance

Ouverture de la saison : 6 Heures de Spa (5 mai 2018)

Dernière manche : le Mans (15 et 16 juin 2019)

## CALENDRIER

15-18 novembre  
WRC,  
RALLYE D'AUSTRALIE  
Épilogue de la saison,  
l'Australie célébrera les  
champions : Ogier pour  
la 6<sup>e</sup> fois d'affilée, Neuville,  
Tanak ou... ?



Technologie

ET AUSSI ...



ARNAUD SAUNIER

## L'électrique devient fantastique

**E**videmment, la voiture électrique est encore minoritaire : en France, elle représentait en 2017 à peine 1,2 % des immatriculations.

Mais notre pays reste l'un des plus actifs dans le domaine. Et l'un des plus incitatifs : en 2018, plusieurs milliers de bornes de recharge supplémentaires seront installées sur la voie publique. Le bonus de 6 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique est

maintenu, la carte grise est gratuite ou à - 50 % dans la quasi-totalité des régions, et la vignette Crit'Air 0, attribuée à ces véhicules, leur garantit l'accès à tous les centres-ville même en cas de pic de pollution et de durcissement des règles. Enfin, le faible coût de l'électricité en France rend ce mode de déplacement peu onéreux : comptez en moyenne 2 € de dépense en énergie pour parcourir 100 km.

## Audi A1 II



### LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 19 000 €

Commercialisation :  
début 2019



ILLUS. LARSON/AUTOBILD

**P**our sa deuxième génération, l'A1 changera de nombreux éléments. À commencer par sa base technique : il s'agira désormais de la plate-forme MQB A0 (récentes Seat Ibiza et Volkswagen Polo). Une modification qui entraîne un allongement de la longueur et, surtout, de l'empattement (2,56 m contre 2,47 m). L'auto sera également uniquement proposée en 5 portes et son hayon ne sera plus autoclave, comme sur l'actuelle génération. À l'intérieur, l'écran du système d'info-divertisse-

ment ne sera plus escamotable, et l'instrumentation pourra, en option, être 100 % numérique (Virtual Cockpit). À l'arrière, l'espace sera toujours grevé par le tunnel de transmission, mais contrairement à ses cousines techniques du groupe, l'A1 pourra bel et bien disposer d'une version intégrale (S1). Les moteurs – des 3 et 4 cylindres – pourront au besoin être associés à une batterie 48 V alimentant un petit électromoteur de 10 kW. Il n'y aura, en revanche, ni version 100 % électrique, ni version hybride rechargeable.

## Des sous pour les routes !

L'entretien des routes, régulièrement critiqué, bénéficie d'un petit coup de pouce : le budget passe à 800 millions d'euros (+ 14 %) "pour entretenir et moderniser le réseau routier existant".



ILLUS. J.-F. HUBERT

## Audi Q3 II

Le nouveau Q3 optera pour une découpe de hayon plus conventionnelle. À l'intérieur, l'engin pourra adopter l'instrumentation numérique et la qualité des matériaux sera plus visible.



ILLUS. BMW

## BMW Z4 III

Dévoilé en fin d'année, le futur Z4 sera commercialisé début 2019. Développé en partenariat avec Toyota, il délaissera le toit escamotable en dur pour revenir à la capote en toile. Il disposera de blocs 4 et 6 cylindres essence.

18 novembre  
WEC,  
6 HEURES DE SHANGHAÏ

Dernière épreuve de l'année en Endurance, mais pas dernière de la saison, laquelle s'étend jusqu'aux 24 Heures du Mans 2019.



F. GOODEN/DPI

25 novembre  
F1, GP D'ABU DHABI

Qui fêtera un titre mondial dans les feux d'artifice ? Encore Hamilton et Mercedes ou Vettel et Ferrari ? Ou peut-être Verstappen et Red Bull ?

# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

# De à Z

Par **Daniel Carroux**



NISSAN

Nissan

**Leaf** Nissan dévoile la gamme complète de sa nouvelle Leaf. L'auto reçoit un électromoteur libérant 150 ch, lui-même alimenté par une batterie au lithium-ion dont la capacité est portée à 40 kWh. Au résultat, l'autonomie en cycle normalisé est de 378 km et la vitesse maximale se limite à 144 km/h (7,9 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, à titre indicatif). Voici les prix par finition, avant déduction du bonus de 6 000 €. **Visia** (33 900 €) : accès et démarrage mains-libres, climatisation automatique, détecteurs de pluie et de luminosité, combiné d'instrumentation digital écran TFT 7 pouces, système audio 4 HP (Bluetooth, port USB), régulateur-limiteur de vitesse, jantes acier 16 pouces. Assurances : freinage d'urgence autonome à basse vitesse, détection piétons, alerte de franchissement de ligne avec aide au maintien dans la voie de circulation, reconnaissance des panneaux de signalisation, surveillances des angles morts, avertisseur de risque de collision par l'arrière. Recharge :

câble 6 mètres pour une recharge sur une prise domestique, câble 6 mètres pour une recharge sur une borne 32A, chargeur embarqué 6,6 kW, connecteur pour chargeur rapide, déclenchement de la recharge à distance. **Acenta** (35 300 €) : antibrouillards, caméra de recul, radars de parking avant/arrière, régulateur de vitesse adaptatif, pompe à chaleur, jantes alliage 16 pouces. Mutimédia : écran tactile 7 pouces, GPS 3D, infos trafic, indication des points de recharge, radios numériques DAB, interface smartphone (Android Auto/Apple CarPlay), services connectés. **N-Connecta** (37 100 €) : caméras panoramiques 360°, détecteur de fatigue, rétro central photosensible, sièges et volant chauffants, sellerie mixte cuir/tissu, jantes alliage 17 pouces. **Tekna** (38 900 €) : sellerie mixte cuir/Alcantara, frein de parking électrique, projecteurs à LED, installation audio de la marque Bose avec 7 haut-parleurs, système de conduite semi-automatique, dit ProPilot.

Mitsubishi



JEAN-MARC LISSE

**Eclipse Cross** Le SUV Eclipse Cross adhère au parti du moteur unique. Un 4 cylindres essence turbo 1.5 Mivec, en l'occurrence, fort de 163 ch. Baptisée **Invite**, la première finition n'est disponible qu'avec la boîte manuelle à 6 rapports et la transmission aux roues avant. La climatisation automatique bizona et les jantes alliage de 18 pouces sont à son menu, entre autres exemples. Prix: 24 990 €. La finition suivante, **Intense**, présente le même profil mécanique et ajoute au panier l'affichage tête haute, les caméras panoramiques 360° et l'interface smartphone. Prix: 27 990 €. Enrichie du régulateur de vitesse adaptatif et de la sellerie cuir, la finition **Instyle** reconduit le tandem BVM6/4x2. Cette livrée donne également accès à la boîte CVT, associée à la transmission 4x2 ou la transmission 4x4 au choix. Prix respectifs des trois configurations possibles sous cette finition: 32 990, 33 990 et 35 990 €. Les versions BVM6/4x2 écopent du malus de 2 453 €. Le malus grimpe à 2 954 € sur la version CVT/4x2 pour culminer à 3 853 € sur la version CVT/4x4.

# Subaru

**Impreza** La nouvelle Impreza "la joue modeste", dans tous les sens de l'expression. Un seul moteur figure au programme, en clair, et sa puissance se limite à 114 ch. Le 4 cylindres essence 1.6i en question est disposé à plat comme il se doit s'agissant d'une Subaru, il entraîne les quatre roues en permanence et s'associe à la boîte CVT. Lineartronic dans ce noble but, sans autre choix. L'Impreza ainsi configurée est disponible sous les finitions **Access, Premium et Luxury** aux prix respectifs de 23 990, 25 490 et 28 490 €. Les malus varient en fonction de ces finitions, ce qui donne 1 050, 1 613 et 2 773 € par ordre d'apparition.

**XV** Le nouveau XV est mieux loti que l'Impreza (*voir ci-dessus*), puisqu'il a droit à deux moteurs, lui – disposés à plat, associés à la boîte CVT Lineartronic sans autre choix et chargés d'entraîner les quatre roues au risque de nous répéter. Le moins puissant est le 4 cylindres 1.6i de 114 ch susmentionné, disponible sous les finitions **Premium GPS et Luxury** aux prix respectifs de 27 990 et 29 990 €. Rajoutez 1 613 € pour le malus. Le second est un 2 litres délivrant 156 ch, nourri à l'essence, lui aussi. Dans son cas, la facture s'élève à 31 990 € sous la finition **Exclusive**. Rajoutez 3 113 € pour le malus.

Subaru Impreza



SUBARU

# Volkswagen

**Polo** 200 ch pour la Polo GTI, rien de moins. La harde est délivrée par le 4 cylindres essence 2.0 TSI, associé à la boîte robotisée DSG6 pour l'occasion. Les performances sont à la hauteur du blason, comme en témoignent la vitesse de pointe portée à 237 km/h et les 6,6 secondes réclamées pour passer de 0 à 100 km/h. La nouvelle bombinette siglée Volkswagen coûte 28 920 €. Rajoutez 540 € pour le malus.

**Golf Sportsvan** La Golf Sportsvan, pour rappel, est un monospace, espèce automobile en voie de marginalisation accélérée. Volkswagen ne lui fait pas subir un triste sort pour autant et lui accorde même une seconde chance sous la forme d'un restylage bienvenu. La gamme est étoffée, comme quoi le constructeur a foi en un produit désormais soumis à la concurrence interne du SUV T-Roc. La "cannibalisation" guette. En partant du principe que Volkswagen sait ce qu'il fait, voici le détail. **Trendline**: banquette 60/40 coulissante, climatisation manuelle, régulateur-limiteur de vitesse, volant cuir réglable sur les deux plans, jantes acier

15 pouces. Audio : écran tactile 6,5 pouces, Bluetooth, port USB, lecteur carte SD. Assurances : freinage d'urgence autonome à basse vitesse, détection piétons, détecteur de fatigue. **Confortline** : clim auto bizona, antibrouillards cornering, capteurs de pluie et de luminosité, rétroviseur central jour/nuit automatique, tablettes aviation au dos des sièges, tiroirs sous les sièges avant, radars de parking avant/arrière, régulateur de vitesse adaptatif, jantes alliage 16 pouces. Écran tactile 8 pouces avec zone de sélection élargie, interface smartphone (Apple CarPlay/Android Auto/Mirror Link). **Carat** : accès et démarrage mains-libres, caméra de recul, rétroviseurs rabattables électriquement, sièges sport, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, projecteurs directionnels et feux diurnes à LED, GPS, services connectés, commandes des sources média à distance. Aide au maintien dans la voie de circulation, reconnaissance des panneaux de signalisation. Le toit ouvrant vitré réclame 1 180 € à partir de la finition Confortline.

## LA GAMME GOLF SPORTSVAN

	<b>Motorisations/boîtes</b>	<b>Malus</b>	<b>Finition</b>	<b>Prix</b>
Essence	1.0 TSI 85 ch BVM5	0 €	Trendline	21 990 €
	1.0 TSI 110 ch BVM6	0 €	Trendline / Confortline	24 130 / 26 630 €
	1.0 TSI 110 ch BVR7	0 €	Confortline / Carat	28 400 / 31 200 €
	1.5 TSI EVO 130 ch BVM6	0 €	Confortline / Carat	28 130 / 30 930 €
	1.5 TSI EVO 130 ch BVR7	0 €	Confortline / Carat	29 900 / 32 700 €
	1.5 TSI EVO 150 ch BVR7	0 €	Carat	34 500 €
Diesel	1.6 TDI 115 ch BVM5	0 €	Trendline / Confortline / Carat	27 450 / 30 340 / 32 840 €
	1.6 TDI 115 ch BVR7	0 €	Confortline / Carat	31 810 / 34 610 €
	2.0 TDI 150 ch BVR7	0 €	Confortline / Carat	34 810 / 37 610 €

# COVOITURAGE

## BIENTÔT



# LA REVOLUTION ?

MOINS DE DÉPENSES POUR LES CONDUCTEURS, MOINS DE BOUCHONS SUR LES ROUTES, MOINS DE POLLUTION EN VILLE : **LE COVOITURAGE PEUT FAIRE DES MERVEILLES.** ET GRÂCE AUX OUTILS NUMÉRIQUES, **LA PRATIQUE POURRAIT ENFIN DÉCOLLER...**

Par Brice Perrin



## LE COVOITURAGE EN CHIFFRES

**0,065 €**

C'est le tarif au km par passager suggéré par BlaBlaCar. Soit 32,5 € pour un trajet de 500 km.

**1,1**

C'est le nombre moyen de personnes par voiture en France sur les déplacements domicile-travail.

**1,6 %**

C'est la part du covoiturage dans les déplacements longue distance en France, d'après le ministère de la Transition écologique et solidaire.

**3,5 milliards**

Ce sont les km parcourus en France en une année par les covoitureurs.

**16 millions**

C'est le nombre de trajets quotidiens sur les routes en Île-de-France.

**20 %**

C'est la commission moyenne prélevée par BlaBlaCar sur le prix payé par les passagers au chauffeur.

**34 ans**

L'âge moyen des nouveaux inscrits sur BlaBlaCar, contre 29 ans en 2010.

**320 km**

C'est la distance moyenne sur les trajets longue distance réalisés en covoiturage.

**11 millions**

C'est le nombre de trajets longue distance réalisés par des covoitureurs en 2015, d'après le ministère de la Transition écologique et solidaire.

**S**e dresser sur le bord de la route face à la circulation, lever le pouce, attendre qu'un automobiliste veuille bien s'arrêter et vous rapproche de votre destination : l'auto-stop rendait bien des services. Le covoiturage a pris le relais et, voici dix ans, la France comptait déjà plusieurs dizaines de sites internet pour mettre en relation ses adeptes. Le principe reste le même, à un détail près : le conducteur et ses passagers s'entendent à l'avance pour faire le voyage ensemble. Mais si le covoiturage longue distance est entré dans les mœurs, il peine à convaincre sur les courtes distances. De nouveaux acteurs entendent changer la donne, notamment grâce aux progrès technologiques.

### ÉCONOMIE DU PARTAGE OU BUSINESS SANS SCRUPULE ?

À la base, le covoiturage repose sur un principe simple : les passagers partagent les frais du trajet avec le conducteur. Ce dernier ne doit pas s'enrichir, ni en faire une activité professionnelle. De nombreux sites internet permettaient aux conducteurs de trouver des passagers, et vice-versa. Puis BlaBlaCar est arrivé, en 2006 (d'abord sous le nom covoiturage.fr). Après avoir racheté ses principaux concurrents et levé au total 300 millions d'euros pour assurer son développement, la marque a acquis une situation monopolistique. Oubliée l'économie du partage, place au business ! Gratuit au départ, BlaBlaCar préleve désormais une commission (de 18 % à 22 % du prix affiché) sur chaque trajet effectué par ses 45 millions de membres répartis dans 22 pays. Le covoiturage était pratique, il est devenu une activité rentable ! Mais l'enseigne reste un incontournable, qui a le mérite de centraliser les offres, au lieu de les diluer sur des dizaines de sites et applis. Malgré tout, de nouveaux venus entendent grignoter des parts de marché à BlaBlaCar. C'est le cas du danois GoMore (<https://gomore.fr>), qui s'est lancé en 2016 en France. GoMore ne préleve aucune commission ; l'entreprise, qui annonce plus de 100 000 membres en France, se rémunère sur des activités annexes (locations entre particuliers et leasing). Comme le rappelle une étude publiée par l'Ademe\*, le covoiturage reste un mode de transport économique puisque "le tarif moyen constaté est de l'ordre de 0,07 €/km,

*ce qui en fait le mode de déplacement le plus économique en longue distance (avion, TGV...) pour les passagers, Ouigo excepté."*

### UNE SOLUTION POUR DÉCONGESTIONNER LES VILLES

Pour les trajets quotidiens, le taux d'occupation moyen est inférieur à 1,2 personne par voiture. À Paris et dans sa proche banlieue, il est à peine supérieur à 1 personne par auto. Le potentiel d'amélioration saute aux yeux. "J'ai décidé de m'attaquer aux embouteillages et à la lutte contre la pollution de l'air. Le développement du covoiturage peut y contribuer", a expliqué Valérie Pécresse, présidente de la Région Ile-de-France. La Région a conclu un partenariat avec 17 entreprises, et propose une aide de 2 € par trajet. Elle devait durer jusqu'en décembre 2017, mais vient d'être reconduite jusqu'en juin 2018.

Une étude publiée en 2017 par le Massachusetts Institute Of Technology rappelle que la lutte contre "l'autosolisme" ouvre de belles perspectives, même pour les services de voitures avec chauffeur (VTC) : "Nos chercheurs ont mis au point un algorithme qui a révélé que 3 000 voitures avec quatre passagers pouvaient desservir 98 % de la demande en taxis (soit 14 000 voitures) ➔

Les outils numériques facilitent grandement le covoiturage : un smartphone permet aujourd'hui de mettre en relation le conducteur et ses passagers.

TIM DEWSKI/BLABLACAR

à New York, avec un temps d'attente moyen de seulement 2,7 minutes."

### COURTES DISTANCES : LE COVOITURAGE EN PANNE

Mais le covoiturage sur courtes distances, baptisé "court-voiturage", est clairement sous-exploité. Pour le ministère de la Transition écologique et solidaire, "des freins au développement du covoiturage de proximité existent. Il s'agit principalement du faible intérêt financier pour le covoiturage comme pour le covoituré, de la « peur de l'inconnu », des contraintes plus fortes de déplacement ainsi que d'une potentielle incertitude quant au trajet retour." Les entreprises, qui peuvent avoir un rôle incitatif, seront bientôt davantage sollicitées avec le plan de mobilité, obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier pour toute entreprise de plus de 100 salariés. Parmi d'autres solutions, elles seront donc incitées à valoriser le covoiturage auprès de leurs effectifs. L'Ademe rappelle que "la mobilité locale représente l'essentiel des déplacements. Une action efficace sur le covoiturage devrait cibler ces déplacements axés sur de courtes distances."

### DES INFRASTRUCTURES POUR UN DÉVELOPPEMENT ACCÉLÉRÉ

Si la pratique du covoiturage reste marginale, c'est parce que les rares incitations ne suffisent pas à faire changer d'attitude. Aux États-Unis – surtout en Californie –, depuis plusieurs décennies, des voies autoroutières sont dédiées au covoiturage. Le taux d'occupation des véhicules y est deux fois supérieur aux autres voies. En France, plusieurs projets patient depuis des années. Élisabeth Borne, ministre des Transports, souhaite toutefois des avancées sur le

sujet et, en Île-de-France, Valérie Pécresse va demander à l'État l'ouverture au covoiturage de futures voies de bus autoroutières afin d'encourager la pratique. D'autres grandes villes, Lyon notamment, ont des projets similaires. La région Île-de-France ajoute que, dans les parcs relais, à proximité des gares, "d'ici 2021, 10 000 nouvelles places de parking labellisées seront créées au total. Dans ces nouveaux parkings, Île-de-France Mobilités réserve des places dédiées au covoiturage."

### INTERNET, UN ALLIÉ INDISPENSABLE

Les sites internet de covoiturage se doublent aujourd'hui d'applications bien pratiques, notamment pour le court-voiturage. Les smartphones, géolocalisés, permettent l'essor du covoiturage au quotidien : Less, nouvel acteur sur le marché, utilise le GPS de votre smartphone pour connaître votre trajet et vous proposer en temps réel des passagers potentiels. Et les sites permettent de commenter les voyages et de noter les profils des conducteurs et passagers.

La connectivité permet l'essor de nouveaux services : déployé sur quatre zones urbaines, Covoit'ici utilise en plus de son site internet des panneaux à message variable et des bornes connectées placées sur les aires de covoiturage afin de mettre en relation conducteurs et passagers. Cela évite aux conducteurs de perdre du temps à s'arrêter pour rien sur une aire à la recherche d'un éventuel passager. Avec ces stations connectées, Covoit'ici entend "faire de la voiture individuelle un transport collectif". Mais pour le court-voiturage, le problème reste le même qu'aux débuts du covoiturage sur internet : plusieurs dizaines d'applications se partagent le marché, ce qui empêche la centralisation des demandes et nuit à l'efficacité. ■

Aux États-Unis, en particuliers sur les routes de Californie, certaines files sont réservées au covoiturage.

## COMMENT COVOITURER ?



STEPHANE MONTAGNE/PHOTOPQR

Que vous soyez conducteur ou passager, qu'il s'agisse de courtes, moyennes ou longues distances, la première chose à faire est de créer un profil sur un site ou une appli dédiée. BlaBlaCar et GoMore sont incontournables sur les longues distances. Pour les trajets quotidiens, vous avez le choix entre BlaBlaLines, Citygoo, iDVROOM, Kankaroo, Karos, WayUp, Less...

### COMME CONDUCTEUR

- Soyez attentif au profil de vos passagers. Évitez les profils mal notés ou les passagers qui annoncent que quelqu'un d'autre fera le voyage à leur place.
- Vous n'avez rien à déclarer au fisc. L'État précise que "le partage des frais n'est pas soumis à la TVA, ne constitue pas un revenu et le conducteur ne cotise pas."
- Vos passagers sont automatiquement assurés, même si vous avez opté pour une couverture minimale – ils sont protégés par l'assurance responsabilité civile.
- Pour fixer le tarif par passager, additionnez le carburant et le péage pour le trajet et divisez par le nombre de passagers potentiels (3 le plus souvent). Le fait de ne pas vous inclure dans la division représente les autres frais (assurance, entretien...)

### COMME PASSAGER

- Évitez les conducteurs mal notés, dont la conduite est unanimement critiquée ou dont le véhicule est délabré ou mal entretenu. Et sachez que beaucoup de conducteurs interdisent de fumer ou de manger à bord de leur auto.
- Soyez conscients que vous ne prenez pas l'avion ou le train : le conducteur n'est pas au volant d'un taxi, et il attend de votre part de la courtoisie (qui doit évidemment être réciproque !) et des échanges.
- Respectez le lieu et l'horaire prévus pour monter à bord ! Dans le cas contraire, vous pénalisez le conducteur et les autres passagers.

JUSTIN SULLIVAN/GETTY/AFP

## L'avis de L'Auto-Journal

Le covoiturage existe depuis des décennies, mais il faudra peut-être attendre 2020, voire au-delà, pour qu'il devienne un réflexe. Alternative au train sur les longues distances, il pourra permettre le désengorgement des villes, qui souffrent trop de l'autosolisme : la quasi-totalité des conducteurs choisissent de rouler seuls, même pour quelques kilomètres. Pour aider au changement, les outils numériques sont de plus en plus affûtés et fiables, même si la dispersion des offres n'aide pas les usagers. Et des incitations fiscales mêlées à des infrastructures adaptées permettront d'accélérer le changement !

# Abonnez-vous à

# *l'auto-journal*

Tous les plaisirs de l'automobile

## L'OFFRE BONUS

1 an - 25 n°s  
de L'Auto-Journal  
5 Guides

### La montre connec

la version numérique  
offerte !

= 50%  
de réduction !

au lieu de 1 , 9€

Compatible iOS et Android et se connectant en Bluetooth®, cette superbe montre vous permettra de gérer vos appels, synchroniser vos contacts, suivre votre activité au quotidien (podomètre, calories brûlées, qualité du sommeil, etc.), sans oublier la possibilité d'écouter votre musique. De plus, déclencher à distance l'appareil photo de votre smartphone (grâce à une application gratuite Android), recevoir et émettre des sms, lire vos anciens messages ou encore, recevoir vos notifications, deviendra un jeu d'enfant. Écran tactile 1,4", affichage multifonction, heure en mode numérique ou analogique. Fonctions alarme, anti-perte, calculatrice, chronomètre et calendrier. Livrée avec un câble de charge USB.

## BULLETIN D'ABONNEMENT

### 1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

#### L'OFFRE BONUS :

L'Auto-Journal (25 n°) + 5 Guides + la montre connectée pour **6€<sup>29</sup>** par mois au lieu de 12€<sup>6<sup>69</sup></sup>  
soit **50 % de réduction**. (909119)

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.

#### L'OFFRE CLASSIQUE :

L'Auto-Journal (25 n°) + 5 Guides pour à **79€** au lieu de 130€<sup>34</sup> (909127)

Je commande la montre connectée à **26€** (654400)

### 2 - J'INDIQUE MES COORDONNEES :

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://kiosquemag.com)

E-mail:

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 montrer 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](http://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 :

**+ simple + pratique + rapide... Abonnez-vous sur [www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal](http://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



L'I-Pace n'a pas voulu nous révéler tous ses secrets. Mais quelques détails permettent déjà d'en savoir plus. La petite lunette arrière ne facilite pas forcément une bonne visibilité arrière.

# Jaguar met les watts



**Moteur:** électrique à aimant permanent – **Transmission:** synchrone à vitesse unique. Transmission intégrale – **Couple:** 700 Nm

**Batterie:** lithium-ion de 90 kWh – **Performances:** 0 à 100 km/h en environ 4 s – **Autonomie:** environ 500 km

**Dimensions (L / l / h):** 4,68 / 1,89 / 1,56 m – **Volume du coffre:** 530 dm<sup>3</sup>



L'I-Pace affiche un gabarit conséquent (4,68 m) plus proche de celui du F-Pace que du petit E-Pace. Mais sa hauteur (1,56 m) et sa ligne de toit fuyante ne laissent pas présager une habitabilité record.

**La mode est au SUV et l'avenir s'annonce électrique, mais Jaguar ne veut pas renoncer à sa sportivité. L'I-Pace, prévu pour 2018, entend associer les trois. Nous avons fait un petit tour à son bord dans les rues de Los Angeles.** Par **Mélina Priam**

**I**n'y a pas de temps à perdre. Ralf Speth, le patron, l'a promis : «À partir de 2020, tous les modèles Jaguar/Land Rover disposeront de déclinaisons électriques, afin d'offrir plus de choix à nos clients. Nous lancerons de tels produits sur toute notre gamme. Notre premier SUV 100 % électrique, le Jaguar I-Pace, sera disponible dès l'année prochaine.» Et l'année prochaine, c'est... maintenant ! Jaguar ne s'est pas facilité la tâche. Pour sa première incursion dans le genre, le britannique ne s'est pas contenté d'adapter de l'existant ; il est parti d'une feuille blanche, pour concevoir un modèle exclusivement électrique, qui inaugure une nouvelle plate-forme. Dévoilé sous la forme d'un concept car au Salon de Los Angeles en 2016, l'I-Pace était de retour en Californie cette année, mais comme Brice Perrin vous le révélait dans le précédent numéro, cette fois, il roulait. Mieux, il nous invitait à grimper à son bord. Évidemment, nous aurions préféré nous asseoir à la place du conducteur, histoire de vérifier si les 400 ch annoncés sont bien là, et si le comportement dynamique est à la hauteur des ambitions affichées. Impatients que nous sommes ! À l'image de la robe bariolée qu'il arborait pour cette sortie, l'I-Pace a encore quelques réglages à peaufiner avant de nous laisser les clés... Façon de parler, car en 2018, cela fait belle lurette que celles-ci ont fait place aux accès mains-libres en tout genre. Alors, va pour une balade en passager sur Sunset Boulevard !

En m'installant, je suis bien tentée de regarder un peu sous la feutrine qui recouvre la planche de bord, les contre-portes, et, pour tout dire, 90 % de l'habitacle, pour savoir si l'I-Pace hérite des deux écrans tactiles récemment inaugurés chez les cousins de Land Rover, le Velar et le Range Rover hybride. Je suis curieuse aussi de jauger la qualité des matériaux et la finition, Jaguar nous ayant déçus récemment, notamment sur l'E-Pace. Mais l'idée ne semble pas vraiment plaire à l'ingénieur en charge du

développement de l'I-Pace et «chauffeur» d'un jour. Comme réponse, il écrase la pédale de droite. Je me retrouve projetée en arrière, les vertèbres incrustées dans le cuir du siège.

**OUI, IL SEMBLERAIT BIEN QUE L'I-PACE DISPOSE DE LA CAVALERIE NÉCESSAIRE POUR ENVOYER LA SAUCE, FAUTE D'ENVOYER LE SON.**

Avec 700 Nm de couple disponible dès les premiers mètres, les sensations sont bien au rendez-vous. La poussée est telle qu'elle me colle un peu la nausée. Mais le rugissement du Jaguar s'est transformé en ronronnement de gros matou. Oubliez le vrombissement du V6 de 380 ch du F-Pace, l'I-Pace distille sa rage en silence ou presque. Difficile de jauger du comportement dynamique en faisant le tour du pâté de maisons le long de Hollywood Boulevard. L'I-Pace laisse toutefois espérer un tempérament plutôt enjoué, plus équilibré et moins pataud que celui d'une Tesla. Les réactions prévenantes mais pas trop souples de l'amortissement sur les nids-de-poule – oui, il y en a même dans les rues de Hollywood – laissent penser que l'engin ménagera un bon confort, sans pour autant tomber dans le genre chamallow américain. À l'arrière, l'attaché de presse qui me surveille comme le lait sur le feu s'agrippe à la poignée de maintien, la tête appuyée sur la lunette arrière.

**MALGRÉ UN GABARIT POUR LE MOINS CONSÉQUENT, L'I-PACE NE FAIT PAS DE L'HABITABILITÉ SA PRIORITÉ.**

L'engin privilégie le style et ne toise d'ailleurs que 1,56 m. Une hauteur particulièrement réduite pour un SUV, et plus proche finalement de celle d'une Série 6 Gran Turismo (1,54 m). Ce physique affûté et sa ligne de toit fuyante ne feront pas le bonheur des grands gabarits aux places arrière. Il annonce en revanche un coffre conséquent de 530 dm<sup>3</sup>, dans la moyenne de la catégorie, sans plus. Autre promesse, et non des moindres, sur laquelle l'I-Pace est attendu : l'autonomie. Sur ce point, Jaguar parle de 500 km... ou 350 km, selon le cycle américain. Lors de cette très courte balade, mon interlocuteur préférera insister sur le temps de charge que les metteurs au point se sont attachés à réduire. Ainsi, l'I-Pace «ferait le plein» à 80 % en 1 heure 30 et à 100 % en environ 2 heures, sur une borne de 50 kW. Pas un mot évidemment sur son tarif, ne parlons pas des choses désagréables tout de suite, et donnons-nous plutôt rendez-vous dans six mois. ■



# Jamais deux sans trois

Après les XC90 et XC60, voici le petit dernier. Quand certains jouent la surenchère en matière de dynamisme et de performances, le XC40 expose sa conception du bien-être et de la modernité. Une philosophie qui devrait lui valoir des adeptes.

Par François Stagnaro Photos Thomas Antoine/Ace Team

**LA GAMME: montée en puissance**

La commercialisation du XC40 débute avec deux moteurs: le diesel D4 de 190 ch et l'essence T5 de 247 ch, associés à la boîte auto Geartronic à huit rapports et à la transmission intégrale. À partir d'avril 2018, ils seront rejoints par un D3 de 150 ch (4x2 ou 4x4, en boîte manuelle ou auto), un inédit trois cylindres essence T3 de 150 ch (4x2, boîte manuelle ou auto) et un T4 de 197 ch (boîte auto, 4x2 ou 4x4). Les finitions Inscription et Inscription Luxe, ainsi que l'entrée de gamme (sans dénomination), seront également introduites au printemps, avec un premier prix à 31 150 €.

Modèle	Momentum	R-Design
D4 AWD Geartronic 190 ch	45 100 €	47 970 €
T5 AWD Geartronic 247 ch	45 950 €	48 820 €



**FORMAT COMPACT, TOIT DE COULEUR CONTRASTÉE : LE XC40 ADOpte DES CODES STYLISTIQUES MODERNES POUR TOUCHER UNE CLIENTÈLE PLUS JEUNE ...**



## Emprutable à distance

L'application connectée Volvo On Call permettait déjà de communiquer avec sa voiture, pour en connaître la position, la déverrouiller à distance, ou envoyer à son GPS des parcours routiers préprogrammés. Volvo y ajoute désormais le prêt du véhicule sans échange physique de clé. C'est le XC40 qui inaugure cette fonction de car sharing (auto partage). Via l'application, on peut ainsi programmer une période de prêt et une zone géographique d'utilisation notamment. Il suffit ensuite de placer dans la boîte à gants une clé rouge, asservie à la programmation à distance, et de verrouiller le véhicule. La personne destinataire du prêt pourra le déverrouiller au moyen de son Smartphone et l'utiliser dans les conditions définies par son propriétaire. Pour l'instant, Volvo précise que cette application est avant tout destinée au cercle familial ou amical. Pourtant, on en devine aisément la pertinence au sein d'une petite société, par exemple, pour faciliter le partage des véhicules.



#### CHARGE 3.0

Fournie de série dès le niveau Momentum, cette plate-forme idéalement située dans la console centrale permet de recharger par induction la batterie des téléphones compatibles.



#### RADIO MOQUETTE

En déplaçant les haut-parleurs, Volvo a pu aménager un vaste bac de rangement, capable d'accueillir un ordinateur portable. Élégamment creusée, la contre-porte est revêtue d'une belle moquette.



#### TRUCS ET ASTUCES

Le XC40 propose des rangements bien conçus et des astuces très utiles comme ce crochet amovible sur la boîte à gants, pour y accrocher un sac.



#### TABLETTE À TOUT FAIRE

De série, l'écran tactile vertical de 9 pouces propose un menu général et deux pages thématiques. L'une donnant accès aux fonctions d'infodivertissement, l'autre à la panoplie des assistants de conduite.



#### ÇA DÉMÉNAGE !

En matière de son, Volvo déçoit rarement. L'installation de série compte un haut-parleur ventilé dans la console centrale. La version "Premium Sound by Harman Kardon", à 690 €, comblera les mélomanes par la clarté du son et sa puissance (600 W avec 13 HP).

#### DE L'AIR ET DU STYLE

Quoi de plus banal qu'un aérateur ? Les constructeurs font généralement des efforts pour les intégrer le mieux possible à l'esthétique de la planche de bord. Inspirés de ceux du XC60, ceux du XC40 ne manquent pas d'élégance, avec leur commande intégrée cerclée de chrome.

## Esprit de famille

Le XC40 s'inscrit dans la lignée des XC90 et XC60, avec un sens de l'accueil et une élégance appréciables. D'emblée, on se sent bien ! Cela passe par l'ambiance : lignes épurées, tons élégants, matériaux avantageux... Cette bonne impression est confirmée par le confort de la sellerie cuir (option à 1200 €, ajoutée d'office dans les premières versions Momentum livrées jusqu'au printemps), le toucher soyeux de l'épais volant et l'ergonomie bien

pensée des commandes. Soulignons quelques spécificités apparentes de ce SUV : les immenses bacs creusés dans les contre-portes, la console centrale et ses vastes rangements dont une petite poubelle amovible ou la boîte à gants dont la porte renferme un crochet pour arrimer un sac. La finition est d'une belle homogénéité. Elle n'a pas à rougir de la comparaison avec certains rivaux allemands...

## JOYSTICK À IMPULSIONS

Depuis le point mort N, une impulsion vers l'arrière enclenche le mode Drive, une vers l'avant passe la marche arrière. Mais en manœuvre, pour aller de Drive en marche arrière, il faut repasser par le Neutre, ce qui implique deux impulsions. Idem en sens contraire. Une sorte de "double-clic" auquel les habitués de boîtes auto classiques devront s'habituer...



Sur tous les XC40, ce combiné d'instrumentation numérique de 12,3 pouces remplace les classiques compteurs. Il peut adopter plusieurs ambiances graphiques, et fournit diverses informations sur les assistants de conduite, l'ordinateur de bord, la cartographie de navigation... Sa lisibilité est parfaite.

**E**t de trois! Dans la famille des SUV Volvo, il manquait un modèle compact à même de croiser le fer avec les représentants allemands (Audi Q3, BMW X1, Mercedes GLA) ou britanniques (Range Rover Evoque, Mini Countryman et, bientôt, Jaguar E-Pace), voire français si l'on considère qu'un Peugeot 3008 haut de gamme tutoie la classe du dessus. Croiser le fer, voilà une image bien peu adaptée au pacifiste suédois, dont on identifie immédiatement les gênes: hanches larges, feux arrière verticaux qui s'échappent en boomerang sur les côtés, feux de jour façon "marteau de Thor", grande calandre barrée du logo de la marque et de grandes roues. Destiné à séduire une clientèle plus jeune, plus connectée et plus urbaine que ses aînés, ce jeune premier a l'exclusivité de petites attentions particulières comme une peinture de toit contrastée, une calandre incurvée et un large becquet sur la lunette arrière notamment, qui contribuent à lui donner une vraie personnalité et un certain standing. Mais comme toujours chez Volvo, ce standing se veut sans arrogance. C'est plutôt une invitation à pénétrer à bord.

### L'une des qualités de Volvo est bien de parvenir à composer un intérieur qui ne ressemble à aucun autre.

Les habitués reconnaîtront d'emblée l'écran tactile de 9 pouces, positionné verticalement et qui a permis de grandement simplifier la planche de bord des Volvo les plus récentes, le levier de boîte automatique façon joystick ou bien encore les confortables sièges, surmontés d'appuie-tête anti-coup du lapin. L'esprit loft domine: les alliances de tons sont élégantes et le design de l'habitacle évoque un salon scandinave agrémenté de petits détails bien pratiques au quotidien. Volvo exploite d'ailleurs à fond cette connivence, qui lui permet parfois de détourner l'attention de deux ou trois aspects moins flatteurs qu'espéré: quelques plastiques en deçà du standing revendiqué, des ajustements perfectibles des placages en aluminium, une trappe à ski et des tiges de l'appuie-tête central arrière habillées d'un simple rabat en feutre quand l'accoudoir est déployé... Aux places arrière, l'empattement généreux (2,70 m) permet aux passagers d'étendre leurs jambes. Un regret tout de même: la trop faible différence de hauteur entre le plancher et l'assise empêche de faire repose-



### L'avis de François Stagnaro



Le XC40 est un des SUV les plus sympas à vivre grâce à son ambiance à bord et à son design.

75%  
Quotient  
Emotionnel



ser entièrement les cuisses sur la banquette. Sans doute une conséquence du cahier des charges de la toute nouvelle plate-forme dite CMA (Common Modular Architecture), partagée avec la maison mère chinoise et conçue pour accueillir les batteries de futures versions électriques et hybrides rechargeables. En attendant, c'est avec des motorisations thermiques que le XC40 sera commercialisé.

la boîte Geartronic enchaîne les rapports sans à-coups et les suspensions travaillent tout en souplesse, gommant les aspérités de la chaussée. Dans les bouchons, je me laisse vite dorloter par ce SUV aux commandes rassurantes, jusqu'à leur faire en partie confiance dans la circulation dense de l'autoroute espagnole où s'effectue ce galop d'essai et j'enclenche le régulateur adaptatif, couplé à une fonction de pilote semi-automatique (1 530 €).

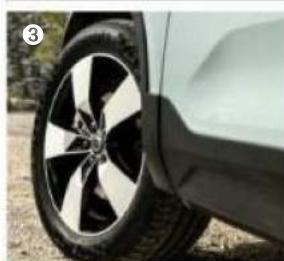
**PLUS**  
Confort général  
Ambiance cocooning  
Aspects pratiques

**MOINS**  
Manque de dynamisme  
Assise arrière trop basse  
Navigation en option

### Dans un premier temps, la gamme est même limitée à deux moteurs, un T5 de 247 ch et le diesel D4 de 190 ch.

Sous le capot de notre modèle d'essai, ce dernier ronronne gentiment et fait de son mieux pour participer à la grande douceur générale:

L'ensemble fonctionne, là encore, avec douceur et naturel, en maintenant le cap au centre de la voie et en adaptant freinages et accélérations au flux de circulation, jusqu'à 130 km/h. Bien sûr, la réglementation actuelle impose encore au conducteur de conserver ses mains sur le volant.



## VOLVO N'A PAS SON PAREIL POUR DONNER À SES INTÉRIEURS CETTE TOUCHE SCANDINAVE CHALEUREUSE



Il faut donc n'y voir, pour l'instant, qu'une aide en circulation dense.

Une fois débarrassé des bouchons, je reprends pleinement la main et tente d'optimiser les performances de ce puissant diesel en plaçant le sélecteur de modes de conduite en Dynamic. Le D4 met alors à profit ses 190 ch et son couple de 400 Nm réparti aux quatre roues pour s'arracher efficacement en sortie de péage. S'il donne alors de la voix, c'est pardivable car sa sonorité n'est pas désagréable. À la sortie suivante, je m'échappe du ruban autoroutier pour éprouver les capacités du châssis sur le réseau secondaire. Mais dès les courbes de l'échangeur, je comprends que ce XC40 reste avant tout un Volvo. Bien qu'il se prétende un peu plus dynamique que ses grands frères XC90 et 60, le petit dernier manque d'agilité et de précision. Perché sur ses grandes roues et sur

son châssis surélevé, il limite le roulis en se calant sur ses appuis, mais les mouvements de caisse et le poids élevé (1733 kg) n'incitent guère à enchaîner les virages serrés avec entrain. Sans parler de la consommation, qui oscille alors facilement entre 9 et 10 l/100 km. Il est donc préférable de laisser ce tempérament à d'autres modèles de la catégorie pour apprécier pleinement les qualités du suédois, partenaire idéal des automobilistes qui aiment rouler cool... et disposent de moyens solides. Car à 45 100 €, notre modèle d'essai Momentum se pare certes d'une belle sellerie cuir, mais il fait l'impasse sur le GPS ou la gestion bizona de la clim. Or à ce niveau, il se confronte aux finitions supérieures de ses rivaux Premium. Vivement les versions plus modestes, commercialisées à partir d'avril prochain, pour redescendre à des tarifs plus raisonnables. ■

## VOLVO XC40 D4 190 ch Geartronic AWD Momentum EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	190 ch à 4000 tr/min
Couple maxi	400 Nm à 1750 tr/min
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1969 cm <sup>3</sup> / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

#### Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques AV/AR	235/55 R 18

#### Dimensions/Poids

L/I/h / empattement	4,43 / 1,66 / 1,87 / 2,71 m
Poids / tractable freiné	1733 kg / 2100 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	7,9 s
Vitesse maxi	210 km/h

#### Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	460 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>45 100 €</b>
Malus (CO <sub>2</sub> )	353 € (131 g/km)
Prix du modèle essayé*	54 500 €
Garantie	2 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série

7 airbags, alerte de franchissement de ligne avec correction de trajectoire, chargeur téléphone par induction, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage auto, d'urgence avec détection de piétons, instrumentation de bord numérique, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, système multimédia avec écran tactile/services connectés compatible Apple CarPlay et Android Auto, syst. audio 8 HP, etc.

#### Options

Aide au parking AV/AR avec caméra de recul (600 €), dé mains-libres (420 €), clim bizona (240 €), GPS (1 170 €), hayon électrique (480 €), phares 100 % LED directionnels (540 €), plancher coffre modulable avec crochets (110 €), régulateur adaptatif, pilote semi-auto et surveillance périétrique (1 500 €), sièges chauffants AV (320 €) et AR (240 €), sièges AV électriques (770 €), système audio premium (690 €), toit ouvrant panoramique (1 320 €), etc.

#### Consommations

Mixte	5,1 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	5,7 / 4,6 l/100 km
Réservoir	54 l

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

Suède

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Le XC40, c'est le gentleman des SUV : il se soucie du confort de ses hôtes, les rassure et se met à leur service.**  
**Il renouvelle la bonne surprise des XC90 et XC60, dans une tonalité plus jeune et urbaine. L'erreur serait d'en attendre un dynamisme que, même avec le D4, il rechigne à procurer.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# PRESSION MAXI

La version hautement pimentée de l'A3 profite d'un restylage pour grimper à 400 ch! Ce qui en fait la compacte la plus puissante au monde.

Par Julien Diez Photos Thomas Antoine/ACE TEAM

## LIFTING AGRESSIF

Le cru 2018 se distingue à sa calandre «maousse costaud, effet 3D» remodelée et à ses optiques acérées.

Les phares Matrix LED restent toutefois optionnels (650 €). À l'arrière, notons un diffuseur et un aileron inédits. Au cœur des grandes roues de 19 pouces, la RS3 peut accueillir des disques en carbone/céramique à l'avant (5 400 €). Pour la première fois de sa carrière, elle se décline aussi en berline tricorps.



## L'avis de Julien Diez



Le cœur s'emballe grâce au 5 cylindres. Il manque juste une touche de fun sur le plan dynamique.



## 400 CH, SINON RIEN!

Audi lui greffe l'ensemble moteur/boîte du TT RS : un 5 cylindres turbo de 400 ch! Profondément revu pour se conformer aux normes antipollution, le 2,5 l s'allège de 26 kg et gagne une bi-injection.

La sonorité atypique subjugue (échappement sport conseillé à 1 030 €), comme le sale caractère : il explose à 3 000 tr/mn et se déchaîne au-delà de 5 000 tr/mn. Ce moteur est l'atout majeur de la RS3.





## AUDI RS3 SPORTBACK 2.5 TFSI Quattro S tronic

# 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	400 ch à 5 850 tr/mn
Couple maxi	480 Nm à 1 700 tr/mn
Type	5 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	2 480 cm <sup>3</sup> / 29 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 7

#### Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques AV / AR	255/30 R 19 / 235/35 R 19

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,33 / 1,80 / 1,41 / 2,63 m
Poids / tractable freiné	1 580 kg / N.C.

#### Performances

1000 m d.a.	22,9 s
0 à 100 km	4,2 s
90-130 km/h en Drive	4 s
Vitesse maxi	250 km/h*
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 30 / 64 m

#### Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coude AV / AR	148 / 147 cm
Volume de coffre	286 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	44,8 / 67,7 / 71,4 dB
----------------------------	-----------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>61 500 €</b>
Malus 2018 (CO <sub>2</sub> )	10 500 € (192 g/km)
Prix du modèle essayé **	84 190 €
Garantie	2 ans, km illimité

\* 280 km/h, en option. \*\* Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, Audi Drive Select, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, jantes 19 pouces, phares à LED, régul. de vitesse, sièges Sport en cuir, système multimédia avec écran couleur/GPS/lecteur DVD/prise USB compatibilité Apple CarPlay ou Android Auto...

#### Options

Amortisseurs pilotés (1 190 €), régulateur de vitesse adaptatif (650 €), sièges baquet RS (900 €), système audio Bang & Olufsen (640 €), toit ouvrant (1 330 €)...

#### Consommations

Moyenne	9,8 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	11,1 / 9,3 / 8,9 l/100 km
Autonomie / Réservoir	697 km / 60 l

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

Allemagne

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La RS3 rate le carton plein de peu, à cause de son comportement plus GT (sécurisant) que GTI. Mais moteur et performances la hissent au sommet de la catégorie. Son prix, aussi !



### VIRTUALISATION

À bord, l'élément marquant est l'arrivée en série du fameux Virtual Cockpit, déjà vu sur les R8 et TT. L'écran central a le bon goût d'être amovible mais n'est pas tactile. Les magnifiques sièges matelassés et surpiqués sont optionnels, contrairement à la boîte à double embrayage S tronic

et au Drive Select, ajustant les paramètres du moteur, de la transmission, de la direction, de la sonorité et de la suspension pilotée, si vous cochez l'option Audi Magnetic Ride (1 190 €).



### MOINS SOUS-VIREUSE

Le principal défaut des précédentes versions était d'avoir le nez lourd.

La RS3 2018 atténue cette sensation, grâce à un moteur allégé et à une transmission Quattro sollicitant davantage le train arrière. Elle ne devient pas joueuse pour autant, ni aussi mordante qu'une A 45 AMG dotée d'un autobloquant. Mais l'agilité progresse, à condition de chauffer des pneus adéquats (PZero dédiés).

### GT COMPACTÉE

Attention aux yeux et aux lombaires lors d'un départ canon. Le régime se cale à 3 500 tr/mn et la RS3 vous satellise à la première borne kilométrique en moins de 23 s. Les accélérations quittent la catégorie des GTI pour se rapprocher de celle des GT, comme les reprises ou la vitesse maxi, pouvant être repoussée de 250 à 280 km/h, en option (1 800 €). La reine de la catégorie, c'est elle ! Ni la Mercedes-AMG A 45 ni la BMW M140i ne suivent le rythme.

CITROËN C3 AIRCROSS 1.2 PureTech 110 EAT6 Shine

# COMME UN GRAND

Le C3 Aircross n'a peur de personne. Pas même des plus grands. Dépourvu de transmission intégrale mais doté du système Grip Control, il n'hésite pas à revendiquer des aptitudes sur neige, sable et boue... C'est ce que nous allons voir.

Par Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre



1





2



4



3

➊ Sur neige comme sur terre, le Grip Control s'avère efficace... à condition qu'il soit associé au minimum à des pneus M+S.

➋ Insubmersible, ce C3 Aircross ? Ne tentons pas le diable. Marche arrière toute et sortie à vitesse grand V du passage du Gois.

➌ Le C3 Aircross joue les citadines à Saint-Martin-de-Ré. Il en a les moyens. ➍ Avant d'entreprendre la montée vers Saint-Véran, selfie obligatoire. ➎ Ce n'est pas un véritable 4x4, mais avec des pneus adaptés, le C3 Aircross est armé pour passer les hivers les plus rigoureux.



5





**“SYMPA ET  
CONFORTABLE,  
CE SUV. DOMMAGE  
QUE LES BRUITS  
D'AIR SOIENT TROP  
PRÉSENTS. ”**

Sylvain Cambier, responsable convoyage



➊ Certain que le père Noël troquerait volontiers son traîneau contre mon SUV. Côté bien-être à bord, il n'y a pas photo.  
➋ En descente, le Hill Assist permet de contrôler la vitesse sans jamais dépasser 30 km/h. Au point mort, l'allure est divisée pas deux.



**I**n ne change pas de clientèle comme de chemise. À en croire la publicité du C3 Aircross, si nous nous intéressons à ce petit SUV, nous sommes tous jeunes, beaux, ultra-connectés, dotés d'un solide sens de l'aventure et du partage entre amis. Je ne voudrais pas casser l'ambiance, mais le C3 Aircross s'adresse en premier lieu à ceux qui possédaient un C3 Picasso, petit monospace pratique mais assez éloigné de l'idée que l'on peut avoir d'une voiture "coup de cœur". Pour élargir sa base et mettre toutes les chances de son côté, le dernier SUV français fait beaucoup de promesses. Outre un habitacle accueillant, personnalisable et modulable à souhait (ce que faisait déjà très bien son prédécesseur), il assure – lorsqu'il est équipé du système Grip Control – pouvoir se dépêtrer des pièges de la nature, qu'il s'agisse d'épisodes hivernaux, de pistes sablonneuses ou même des torrents de boue. J'exagère certes un peu, puisque la notice d'utilisation dématérialisée (pas certain que ce soit une excellente idée lorsqu'il s'agit d'utiliser le kit anticrevaison de nuit en bordure de route et sans connexion 3 G !) indique

les limites d'utilisation du Grip Control. Même si les précautions d'usage ont de quoi refroidir plus d'un aventurier en herbe, il en faudra plus pour entamer notre confiance dans ce nouveau jouet.

#### **C'est donc le cœur plutôt léger que nous traversons la France du nord au sud en empruntant la route Napoléon.**

Vents violents et pluies orageuses sont au programme de cette première journée. La forte exposition latérale de ce SUV impose de fréquentes corrections de trajectoire, mais le conducteur n'est pas obligé de se crisper sur le volant pour maintenir son cap. La visibilité est correcte, le désembuage efficace, les essuie-glace travaillent discrètement. Seuls les bruits d'air au niveau du toit ouvrant sont vite et exagérément présents. Il faut donc hausser la voix pour converser et augmenter le volume de l'ensemble hi-fi, compris dans le pack Techno (650 €) avec l'affichage tête haute et la recharge par induction. Toujours pas connecté ?

La tempête Ana est présente, le redoux aussi. Dans les Alpes, il ne neige qu'à partir de 1 800 mètres. En dessous, ce sont de fortes pluies et des tor-

1

## GRIP CONTROL

### Demandez le programme

Réservée à la finition Shine, l'option Grip Control (300 €) n'a rien d'un gadget. Elle ne remplace certes pas une véritable transmission intégrale, mais peut s'avérer très utile pour se sortir d'un mauvais pas.

Voici ses principaux modes de fonctionnement.

**Standard** Mode de fonctionnement par défaut. Il s'active automatiquement après chaque coupure du contact.

**Neige** L'antipatinage intervient plus finement avec une gestion roue par roue au moment du démarrage. Il fonctionne jusqu'à 80 km/h.

**Tout-chemin** Autorise brièvement le patinage sur la roue la moins adhérente pour permettre l'évacuation de la boue et retrouver du grip. Parallèlement, le couple est transféré sur la roue la plus adhérente.

**Sable** Ce mode limite le patinage sur les deux roues avant pour permettre à la voiture de progresser et limiter les risques d'ensablement. Il est actif jusqu'à 120 km/h.

**ESP off** Déconnecte complètement l'ESP. C'est un peu la solution de la dernière chance lorsque tous les autres modes ont échoué. L'ESP se réactive à partir de 50 km/h.

3

rents d'eau qui traversent la chaussée. Malgré ses pneus "quatre saisons", le C3 Aircross doit abaisser son allure pour limiter les risques d'aquaplanage. Comme le souligne Yann, l'air dépité, ça semble plié pour les photos aujourd'hui. Réchauffé par le niveau 2 de mon siège chauffant (au 3, on cuit !), équipement indisponible sur le marché français, je reste plus optimiste. Notre but sera d'atteindre le village le plus haut d'Europe sans chaîner. De toute façon, nous n'avons pas le choix. Comme le mentionne la fameuse notice dématérialisée, avec ces roues-là, le C3 Aircross n'est pas chaînable. Ça ne pouvait pas mieux commencer. En pénétrant dans le Queyras, sur des routes verglacées, ma confiance s'effrite. À partir de 1 600 mètres, de gros flocons apparaissent, le bruit des pneus disparaît. Il faut encore gravir 400 mètres (en hauteur !) pour atteindre le centre du superbe village de Saint-Véran.

Positionné sur Neige (voir encadré ci-dessus), le Grip Control dose le couple afin de limiter le patinage des roues avant. En caricaturant, vous pouvez enfoncez l'accélérateur, le C3 Aircross gère... tant qu'il le peut. Malgré les derniers lacets, quelques petites congères à franchir, le petit

1 Le lieu-dit La Misère porte bien son nom. Sur la notice d'entretien, il est spécifié qu'avec cette taille de roues, le C3 Aircross n'est pas chaînable. 2 Par - 7 °C, les sièges chauffants participent au bien-être. Ils ne font hélas par partie des équipements proposés en France, même en option. 3 Sur des rails, le C3 Aircross rassure par sa tenue de route, à défaut d'envoûter le conducteur par son agilité.

2

SUV parvient à se hisser jusqu'à l'entrée du village. Mais comme la plupart des voitures ce jour-là, y compris certains 4x4, il n'ira pas plus haut. Le GPS n'affichera donc pas une altitude de 2 000 m, mais nous considérerons cette première mission comme réussie.

La descente s'effectue sans grande difficulté grâce à l'utilisation du Hill Assist Descent Control, un simple bouton qui ordonne à la voiture de gérer vitesse et freinage. Il fonctionne sous 30 km/h, vitesse enclenchée ou au point mort. Une assistance très intéressante à mon goût. Sur le bouton rotatif du Grip Control, les deux positions suivantes sont représentées par une ornière et un cactus. Soit ! C'est parti pour le désert des Bardenas, de l'autre côté des Pyrénées, en Espagne, à proximité de Pampelune. Mais avant cela, il va falloir enquiller environ 1 000 km. Les premiers, dans les Alpes-de-Haute-Provence, permettent de noter le comportement sain du C3 Aircross. À défaut d'être joueur, il maîtrise son roulis, offre une bonne précision de direction. Son freinage est moins plaisant. L'attaque est un peu longue à venir et finalement toujours un peu brutale. Le moteur monte volontiers dans les tours, mais l'accord avec la ➤

**C'EST FROID!**

Éclairés mal placé en bas, le long du siège, les commutateurs de sièges chauffants imposent de quitter la route des yeux pour choisir sa position.

**VRAI FREIN, FAUX RANGEMENT**

Le C3 Aircross opte pour un vrai et large frein à main. En contrepartie, il faut se contenter d'un simple accoudoir et pas de rangement fermé au centre.

**DEMANDEZ À SIRI, PLUTÔT**

La commande vocale est longue à détenir. Si vous avez branché votre smartphone, un appui long lance Siri (Apple) ou OK Google (Android), plus efficaces.

**HAUT EN COULEUR**

Réservez à la finition Shine (pack Techno, 650 €), l'affichage tête haute reproduit les indications du GPS, ce qui permet d'afficher d'autres infos sur l'écran central.

**DESCENTE ASSISTÉE**

Avec l'option Grip Control à 300 € (voir encadré p. 47), le C3 Aircross propose le Hill Assist Descent qui se charge de maintenir une vitesse inférieure à 30 km/h. Très pratique sous la neige.

**CHICHE EN PRISES**

Citroën a sans doute été un peu pénible en matière de connectique. Une seule prise USB, c'est un peu faible pour une voiture qui se veut ultra-connectée.

## Pratique mais pas chic

La planche de bord peut être plus ou moins colorée en sélectionnant une des quatre ambiances proposées (Metropolitan Grey, Urban Red, Hype Mistral ou Hype Colorado). Ce n'est pas suffisant pour masquer l'abus de plastiques durs et certains assemblages approximatifs ou découpés mal ébavurées. Les rangements sont bien disposés et plutôt vastes. Dommage que seule la boîte à gants soit pourvue d'un couvercle. L'écran multimédia se

manipule aisément mais nous aurions préféré des commandes séparées pour la climatisation et l'assistance au stationnement. Les sièges manquent de maintien mais se montrent très confortables sur longue distance. Celui du passager ne se règle pas en hauteur, donnant l'impression d'être assis un peu trop haut. À l'arrière, la banquette s'ajuste sur 15 cm, ce qui permet de donner une priorité au confort des occupants ou au volume de coffre.

### À L'ANCIENNE

Pas de palettes derrière le volant pour changer les rapports et une grille en "escalier". Pour verrouiller une vitesse, il faut basculer le levier sur le côté et, par impulsions, sélectionner la bonne vitesse.



L'instrumentation est parfaitement hiérarchisée et lisible. Dommage que l'ordinateur ne permette pas de reproduire certaines informations de l'écran central : musique, téléphone...



1



2

➊ Le toit ouvrant panoramique est facturé 850 €. Avec les barres de toit, il est sans doute à l'origine des bruits d'air marqués. ➋ Il n'y a pas à dire, pour moi, il serait plus sympa avec des airbumps.

**“LA BOÎTE HÉSITE  
SANS ARRÊT ENTRE  
5<sup>e</sup> ET 6<sup>e</sup> VITESSE.  
C’EST TRÈS AGAÇANT.”**

Florian Chopin, journaliste



boîte automatique à six rapports est loin d'être parfait. Sans générer de véritables à-coups, les changements de rapports manquent de promptitude. Quelques parades existent: utiliser le mode Sport (représenté par un petit "s" à peine visible sur le combiné d'instruments) ou changer les vitesses manuellement par petites impulsions sur le levier. À plus faible allure, les enchaînements sont plus doux, mais le 3 cylindres PureTech vibre et, sur notre modèle en tout cas, un petit cliquetis se manifeste à l'accélération. Si nous étions encore dans les années 80, je l'enverrais tout de suite se faire ajuster les vis platinées.

Avant de prendre l'autoroute, le plein de sans-plomb que nous effectuons nous permet de noter un solide appétit en conduite rapide. Pas moins de 8 l/100 km. Ce ne sera guère mieux sur autoroute, où le petit réservoir de 45 litres limite l'autonomie à 600 km maxi. Sur ce type de parcours, le C3 Aircross abat sa carte maîtresse: son confort. Pour certains des utilisateurs, les sièges manquent de maintien et celui du passager, non réglable en hauteur, donne l'impression d'être assis sur une chaise. Mais, globalement, ils permettent d'affronter de longues distances sans douleurs ou gênes. C'est vrai aussi pour les occupants installés à l'arrière qui bénéficient d'un espace

correct, d'une belle luminosité avec l'option toit ouvrant panoramique et de quelques rangements. À toutes les places, les bacs de portes sont larges et pratiques. Regrettions qu'à part la boîte à gants, aucun coffre fermé ne permet de loger quelques objets à l'abri des regards.

**Sur l'autoroute, mis à part les bruits d'air, les plus gros défauts proviennent des aides à la conduite.**

Passe pour le détecteur d'angle mort sur chaque rétroviseur, dont le témoin n'est pas toujours très visible, mais que penser de l'alerte de franchissement de ligne qui claironne dès que vous effleurez une ligne blanche? Vous me direz: "Vous n'avez qu'à conduire proprement." Certes, mais si je n'ai pas envie? Eh bien, il est possible de déconnecter le système par un appui long sur le connecteur. Lennui, c'est qu'il faut répéter l'opération à chaque démarrage. Fatigant. Plus pénible encore, le régulateur de vitesse, autour de 130 km/h en côte, hésite sans arrêt entre le 5<sup>e</sup> et le 6<sup>e</sup> rapport. Seule parade: bloquer la 6<sup>e</sup> vitesse manuellement.

Les autres équipements de bord fonctionnent plutôt bien, comme l'ensemble multimédia intuitif et complet ou l'affichage tête haute, propo- ➔

# High-tech

## Écran multitâche



### PRÉCIS DE CONDUITE

Ajuster l'échelle de la carte est un peu compliqué, voire carrément agaçant, mais les informations fournies par TomTom Traffic (radars fixes, alertes et ralentissements) sont franchement pertinentes.



### IOS OU ANDROID ?

C'est la guerre entre systèmes d'exploitation. Le C3 Aircross s'entend bien avec les deux, permettant de reproduire différentes applications (dont Waze sur Android) et même d'utiliser leur commande vocale.



### NUMÉRIQUES MAIS MUETTES

Le C3 Aircross dispose de la radio numérique DAB dotée d'un son de bien meilleure qualité. Hélas, sorti de la région parisienne, capter une radio et maintenir le signal relève de la gageure. Dommage.



### BATAILLE OU CRÉNEAU

Le système d'assistance au créneau se montre assez efficace, permettant un stationnement automatisé, en créneau ou en bataille. L'ergonomie pourrait cependant être simplifiée.



### VUE À 180°... OU PAS

La caméra propose plusieurs angles dont un mode zoom et 180°. Si le premier se montre pratique pour se garer au centimètre près, le second compile trois images qui ne reproduisent pas une vue à 180° très limpide.



### CLIM EN ARRIÈRE-PLAN

Atteindre la page climatisation impose de passer par l'écran central. Une fois l'habitude prise, la manœuvre n'est pas très compliquée. Température extérieure et mode de ventilation restent toujours visibles.



1

1 Le plancher de coffre dispose de deux positions, dont une qui permet de profiter d'un plancher plat. Bien vu. 2 La banquette arrière 2/3-1/3 coulisse sur 15 cm, ce qui permet de privilégier l'espace aux jambes ou le coffre. 3 Lever de soleil sur Cadaqués. Je sens bien ce début de journée.



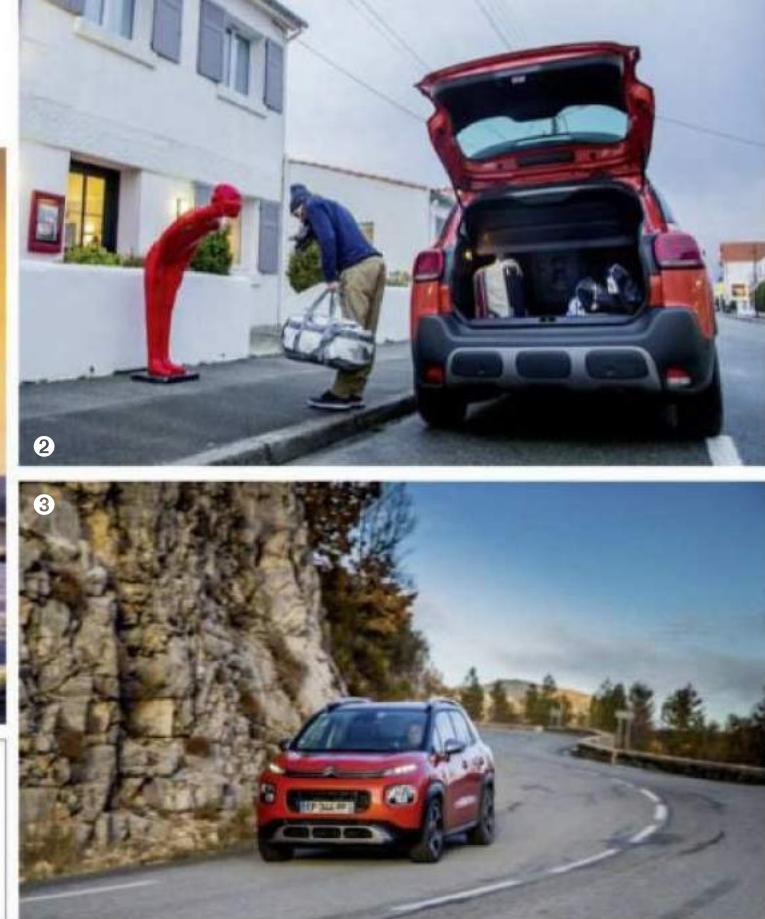
2



3



➊ La position de conduite haute permet de bien appréhender les pièges de la ville. À droite, le passager a un peu l'impression d'être assis sur une chaise de cuisine. ➋ À l'Hôtel de l'Île à Noirmoutiers, l'accueil est chaleureux. ➌ Sur les routes des Alpes-de-Haute-Provence, les performances n'impressionnent guère, la boîte de vitesses déçoit, la consommation moyenne augmente alors que l'autonomie diminue.



## "LES MULTIPLES ALERTES SONORES LIÉES AUX AIDES À LA CONDUITE FINISSENT PAR DEVENIR CRISPANTES."

Mélina Priam, journaliste

sition encore rare dans ce segment, ou encore la lecture des panneaux de limitation de vitesse. L'ergonomie pourrait certes être plus limpide. Il est toujours assez pénible d'avoir à entrer dans le système pour gérer la climatisation ou encore l'assistance au stationnement. Dans les deux cas, un bouton physique aurait été plus approprié. Au niveau du combiné d'instruments, d'une grande lisibilité, le petit ordinateur de bord donne les principales informations mais ne propose pas de fonctions étendues comme l'affichage des médias. Sur ce terrain, les concurrents allemands sont en avance.

Il est vrai que les fondamentaux de ce genre de voiture sont ailleurs. Au niveau de l'habitabilité et de la modularité. En la matière, le C3 Aircross défend parfaitement les couleurs de Citroën. Son coffre est l'un des plus logeables. Grâce à la banquette coulissante, il est aisé de privilégier le chargement ou le confort pour les jambes des passagers

**PLUS**  
Très bon confort  
Modularité coffre/Places arrière  
Moteur énergique  
Équipements au top  
Comportement plaisant

**MOINS**  
Sensibilité au vent  
Stop&start brutal  
Accord moteur/boîte  
Finition un peu légère

arrière. Il est également possible de rabattre les dossiers de banquette et, en option, celui du siège avant droit. De quoi charger un surf ou tout autre objet de plus de 2 mètres de long.

**Effectuer quelques manipulations de ce genre met en évidence le côté "voiture à tout faire" du C3 Aircross, mais aussi la finition un peu légère.**

C'est vrai (et ce n'est pas scandaleux) pour toutes les parties basses dotées de plastiques durs, mais c'est vrai aussi pour quelques assemblages ou découpes de tissu. De nuit, par exemple, l'éclairage indirect montre les "peluches" du ciel de pavillon. Depuis les places arrière, on ne voit que cela. Chez Peugeot, sur le cousin 2008, un jonc de finition cache la misère. Sur les côtés, à l'arrière, les plafonniers mériteraient d'être plus solidement fixés.

**L'avis de Guy L'Hospital**

Je lui reconnaît un sens pratique aiguisé mais je lui préfère clairement la citadine C3.



Ces choix sont sans doute le fruit de la volonté du constructeur de maintenir un tarif compétitif. Sur ce point, le C3 Aircross ne manque pas d'arguments. Non seulement, il parvient à faire la différence par son prix de vente, mais les quelques packs d'équipements, plus intéressants que des options individuelles, permettent de l'équiper comme un grand. C'est le cas de notre finition Shine, dotée des packs Family, Park Assist et Techno. Le tarif grimpe de plusieurs milliers d'euros, mais il ne manque rien, de l'affichage tête haute au freinage d'urgence automatisé en passant par l'assistance au stationnement, la caméra de recul multi-angles, la commande codes/phares automatique ou la commande vocale. Citons encore les interfaces Apple Car Play et Android Auto. Reste à évoquer la personnalisation très poussée du modèle, basée sur celle de la C3... à une exception près ! Ici, les airbumps sont aux abonnés absents, même en option. Selon le constructeur, le style du C3 Aircross n'imposait pas ce choix. J'y verrai plutôt une moins honorable histoire de coupe budgétaire. Quant au style, à mon humble avis, il s'en serait fort bien accommodé. ■

**En détail****LA CONDUITE****AGRÉMENT**

Par son comportement, le C3 Aircross est un SUV très plaisant. Dommage que son moteur vibre un peu trop à bas régime et que l'accord avec la boîte auto soit imparfait. Entre 130 et 140 km/h, elle hésite sans arrêt entre 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> rapport. Un défaut exacerbé par le régulateur.

**SÉCURITÉ**

Résultat aux crash-tests EuroNCAP ou équipements de sécurité active et passive : le C3 Aircross est à la pointe. Nos tests de tenue de route confirment de bonnes aptitudes, même si distances de freinage et accroche en évitement sont pénalisées par les pneus M+S.

**PERFORMANCES**

Ce n'est pas le plus performant des SUV urbains, mais son moteur ne rechigne jamais à monter dans les tours. Les performances sont pénalisées par le manque de réactivité de la boîte de vitesses.

**LA VIE À BORD****CONFORT**

Deux défauts : le train arrière qui dribble un peu sur les saignées, et des bruits d'air mal étouffés. Pour le reste, rien à redire. Suspension, sellerie, équipements rendent les voyages agréables.

**HABITABILITÉ**

Le C3 Aircross offre une belle impression d'espace même s'il manque un peu de largeur. Bravo pour la modularité qui permet d'ajuster l'espace aux jambes et la capacité de chargement, même pour de longs objets.

**QUALITÉ**

La première impression est bonne avec quelques éléments colorés, chromés ou encore des revêtements en tissu moussé. Ils sont trop rares et après examen approfondi, on retient les plastiques durs et le manque de finition au niveau de certains assemblages.

**LE BUDGET****COÛT À L'ACHAT**

Le tarif est parfaitement ajusté et le niveau d'équipement très correct. Différents packs permettent de sélectionner certaines options à moindre coût. Nos préférées : Techno (affichage tête haute, hi-fi, recharge induction) et Family/safety (alerte perte attention, banquette coulissante, feux de route auto...).

**COÛT À L'USAGE**

Le malus est léger mais la consommation un peu élevée. En moyenne, il faut compter sur 7,4 l/100 km, mais jusqu'à 2 litres de plus en conduite rapide.

**LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL**

**Le C3 Aircross séduit davantage pour son agrément de vie à bord que pour ses performances. Dans de nombreuses situations, il fait preuve d'un solide sens pratique. Son confort permet d'envisager de longs périples. Dommage qu'il se montre un peu trop sensible au vent et que le fonctionnement de certains de ses équipements finisse par agacer. Prix serré mais consommation élevée.**



**LA TECHNIQUE**

Si le C3 Aircross reprend la plate-forme et les mécaniques du Peugeot 2008, il opte pour des réglages plus souples afin de favoriser le confort. Pas de transmission intégrale mais un simple antipatinage évolué, le fameux Grip Control, forcément associé à des pneus M+S.

**Moteur**

Puissance maxi	110 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cyl./puissance fiscale	1199 cm <sup>3</sup> /6 CV

**Transmission**

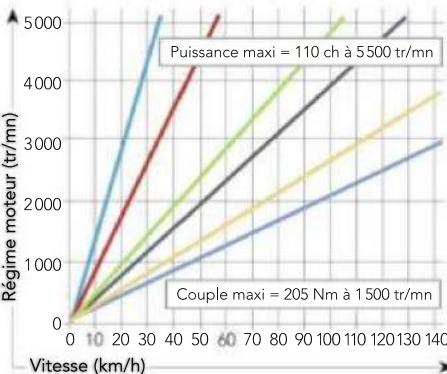
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	automatique/6

**Diagramme des vitesses**

Les quatre premiers rapports resserrés donnent beaucoup d'aisance au C3 Aircross dans toutes les situations de conduite. Ça se complique ensuite avec les deux derniers rapports, très hésitants.

**Vitesse à 1 000 tr/mn**

En 1 <sup>re</sup> = 8 km/h	En 4 <sup>e</sup> = 27,8 km/h
En 2 <sup>e</sup> = 13,6 km/h	En 5 <sup>e</sup> = 37,8 km/h
En 3 <sup>e</sup> = 20,7 km/h	En 6 <sup>e</sup> = 47,9 km/h

**Châssis**

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,2 m
Suspensions AV	type McPherson
Suspensions AR	essieu semi-rigide
Freins AV/AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques	215/50 R 17 (M+S)
Roue de secours	kit anticrevaissance

**Dimensions / poids**

L/1/h/empattement	4,16/1,76/1,64/2,61 m
Poids/tractable freiné	1317 kg/600 kg

**LA CONDUITE**

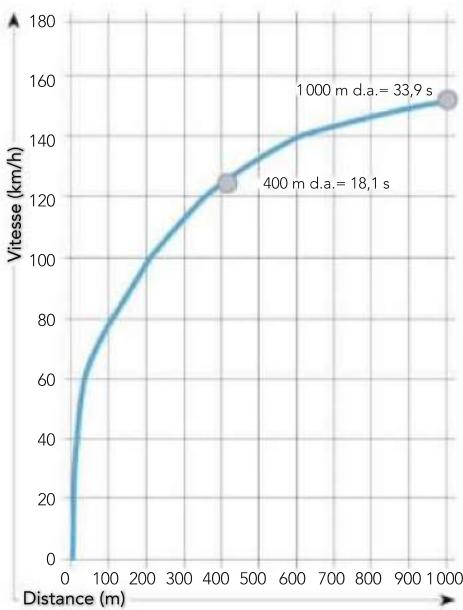
C'est l'un des plus lourds de la catégorie, et cela se ressent au niveau des performances. Sur de nombreux exercices, le C3 Aircross ferme la marche. Même en reprises, où il réclame plus d'une seconde par rapport au C4 Cactus, de la même famille, de catégorie théoriquement supérieure, mais beaucoup moins lourd. Cependant, l'agrément de conduite reste d'un bon niveau et son confort de suspension le singularise dans la catégorie.

**Performances**

1000 m départ arrêté	33,9 s
400 m départ arrêté	18,1 s
0 à 100 km/h	12 s
Vitesse maxi	174 km/h

**→ Courbe d'accélération**

Les accélérations, très linéaires, n'impressionnent pas vraiment. Il faut compter environ 200 m pour voir l'aiguille du tachymètre passer les 100 km/h. Au bout de 1 000 m, la vitesse atteinte est de 153 km/h.

**Reprises**

90 à 130 km/h en Drive	12,1 s
Temps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 <sup>e</sup>	15 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 <sup>e</sup>	472 m

**Freinage**

Depuis 50 km/h	11 m
Depuis 90 km/h	36 m
Depuis 130 km/h	73 m

**→ Tests sécurité AJ****ÉVITEMENT EN VILLE**

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Par une température extérieure proche des 10 °C, les pneus M+S réagissent assez bien sur chaussée humide. L'échec n'intervient pas avant 60 km/h et les distances d'arrêt se situent dans la moyenne.

**VERDICT****LEVER DE PIED EN COURBE**

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Malgré un roulis prononcé, le C3 Aircross affiche des réactions saines avec une remise en ligne naturelle au lever de pied. En revanche, le train avant décroche assez tôt (47 km/h contre 51 km/h pour une Polo).

**VERDICT****ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE**

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Pneus M+S et prise de roulis importante ne font pas bon ménage. Malgré des trains roulants plutôt incisifs, le sous-virage apparaît dès 90 km/h.

À partir de 120 km/h, l'ESP ne parvient pas à remettre la voiture en ligne, qui vient percuter les cônes.

**VERDICT****FACE À LA CONCURRENCE****Peugeot 2008 1.2 110 EAT6****Renault Captur Tce 120 EDC**

Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1750
Moteur	3 cyl. en ligne, turbo essence
L/1/h/empattement (m)	4,16/1,74/1,56/2,54
0 à 100 km/h (s)	11,4
Vitesse maxi (km/h)	174
90/130 km/h en Drive (s)	10,8
Prix/malus écologique (€)	23 800/0
Conso moyenne (l/100 km)	7,3
Le verdict de l'Auto-Journal	★★★★★

**Renault Captur Tce 120 EDC**

Le pendant du C3 Aircross chez Peugeot se veut plus dynamique. Moins confortable, il dispose d'un comportement plus tranchant.

Avec sa boîte robotisée à double embrayage, le Captur TCE 120 se révèle être un compagnon très agréable. Finitions en progrès.

# EN CHIFFRES



## LA VIE À BORD

S'il est un domaine où le C3 Aircross domine ses rivaux, c'est bien celui de l'agrément de vie à bord. Non pas que les cotes d'habitabilité soient plus généreuses, mais parce que son sens du rangement et de la modularité le rend pratique au quotidien. Si l'on regrette le maintien insuffisant de la sellerie, on ne peut que saluer les largeurs d'assise et de dossier, et la souplesse des mousses. Bruits de roulement et bourdonnements aéro au niveau des barres de toit.

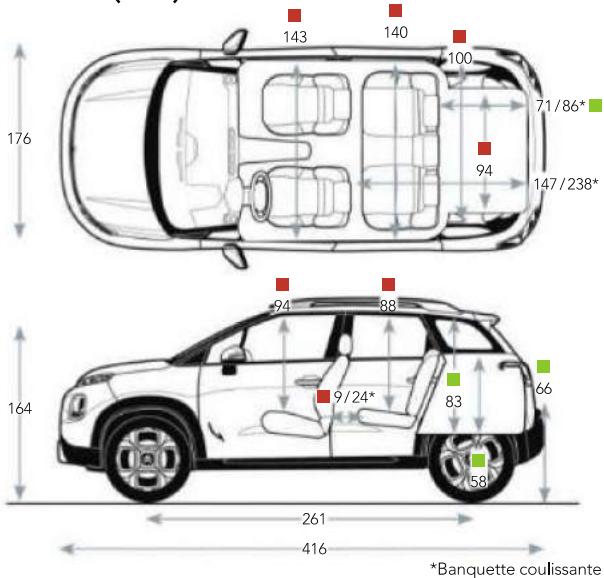
### Coffre

Volume 433 / 548 dm<sup>3</sup>\*

### Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h 44,2/67,8/70,6 dB

### Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

### → Test éclairage AJ

Type projecteurs projecteurs halogènes  
Puissance codes (à 25 m)/ phares (à 70 m) / 55/24 lux



CHRISTIAN MARTIN

Pas de projecteurs full LED pour le C3 Aircross, même en option. Cependant, les deux halogènes assurent un éclairage puissant et bien réparti.

En option, la gestion codes/phares automatique est disponible via le pack Family et Safety (390 €).

**VERDICT**

### → Test climatisation AJ

La gestion de la température et de la vitesse de ventilation uniquement via l'écran tactile rend le réglage de la climatisation particulièrement pénible. Le fonctionnement est heureusement peu bruyant et l'habitacle est assez rapidement tempéré.

**VERDICT**

## LE BUDGET

Même en finition Shine, le tarif du C3 Aircross ne s'envole pas. La facture et le petit malus de 140 € qui va avec sont justifiés par un niveau d'équipements étoffé, ainsi que par des packs d'options. L'incidence de la personnalisation sur la facture finale n'est pas neutre. Consommation moyenne pour la catégorie à tempérer par le fait qu'il s'agit d'une transmission automatique.

**Prix** **22 850 €**

Malus (CO<sub>2</sub>) 140 € (126 g/km)

Prix du modèle essayé\* 27 480 €

Garantie 2 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus.

### Équipements de série

6 airbags, alerte de franchissement de ligne, alerte de perte de pression, allumage auto des phares et essuie-glace, antibrouillards avec fonction éclairage d'angle, assistance et appels d'urgence, aide au démarrage en côte, aide stationnement AR, banquette coulissante, clim auto, interface multimédia Connect Nav (reconnaissance vocale, Mirror Screen, navigation TomTom + pendant 3 ans avec Info Trafic, indication stations-services, parking et météo), jantes alliage 17 pouces, reconnaissance des panneaux de limitation, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. rabat. élec., rétroviseur int. électrochrome, volant cuir.

### Options

Accès et démarrage mains-libres 350 €

Grip Control avec contrôle de la vitesse en descente 300 €

Aide au stationnement avant + caméra de recul 390 €

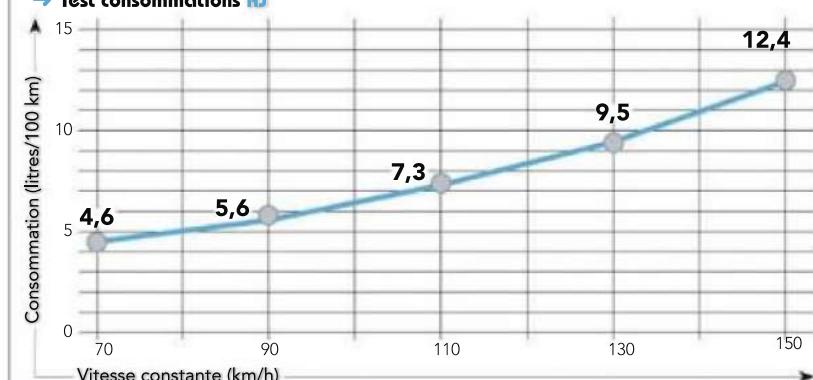
Pack Family et Safety (1) 390 €

Pack Park Assist (2) 750 €

Pack Techno (3) 650 €

(1) Comprend le freinage d'urgence automatique, l'alerte attention conducteur, la gestion codes/phares automatiques, la mise en tablette du siège passager et les rideaux pare-soleil arrière. (2) Comprend la caméra de recul, le système anti-angles morts et l'assistance au stationnement. (3) Comprend l'affichage tête haute, le système hi-fi et la recharge sans fil pour smartphone.

### → Test consommations AJ



Moyenne	7,4 l/100 km
Autoroute	7,3 l/100 km
Ville	7,9 l/100 km
Route	7,1 l/100 km
Autonomie	608 km
Capacité réservoir	45 l

La consommation du moteur 1.2 PureTech reste très sensible à la charge. Au-dessus de 130 km/h, elle dépasse forcément 9 l/100 km. L'autonomie de 600 km environ fond alors comme neige au soleil. Lors de notre essai, nous avons dû à plusieurs reprises refaire le plein au bout de 350 km.

**VERDICT**

## LA GAMME

### Moteurs/Prix (en €)

	Live	Feel	Shine
Essence			
PureTech 82	15 950 €	17 750 €	—
PureTech 110	—	19 250 €	21 250 €
PureTechn 110 EAT6	—	20 750 €	<b>22 750 €</b>
PureTech 130	—	—	22 250 €
Diesel			
BlueHDI 100	18 950 €	20 750 €	22 750 €
BlueHDI 120	—	21 950 €	23 950 €

### Note EuroNCAP

5 étoiles

### Pays de fabrication

Espagne



# Fièvre jaune

Par Sylvain Vétaux Photos Yann Lefebvre

Quand une Porsche est frappée de GTS, elle devient plus virulente, moins consensuelle. Elle a tendance à éructer et faire transpirer.

Vous savez quoi ? Le 718 Boxster est atteint. La découvrable BCBG se transforme en teigne et perd toute polyvalence. Ou pas...



SANS SURPRISE, LE  
MODESTE RÉGAIN  
D'ÉNERGIE DU FLAT 4  
DE 2,5 LITRES TURBO  
NE SE FAIT PAS SENTIR.  
EST-CE GRAVE ?  
PAS VRAIMENT •••



1

❶ La panoplie des GTS préfère la discrétion à l'exotisme. Un bon moyen pour repérer ce modèle au premier coup d'œil ? La découpe du bouclier, intégrant une lèvre noire. ❷ La suspension pilotée est paramétrable depuis le tunnel central. En Sport, elle chahute trop et rend la balade inconfortable. ❸ Parfaitement équilibré, à la fois bourgeois et sportif, ce cabriolet transforme la moindre départementale en cure de jouvence.

2

3



Compte-tours au milieu, informations claires : le bloc d'instrumentation Porsche est un exemple de lisibilité. Les fonds de compteurs colorés sont optionnels. La zone rouge débute à 7 400 tr/mn mais le moteur ayant beaucoup de couple, pas la peine de tirer les rapports trop haut.

**N**e pas avoir d'a priori. Dans un sens, ou dans l'autre. Comprendre : ne pas se priver d'une bonne surprise, et ne pas trop escompter non plus une bonne surprise potentielle. Ce fut le cas pour cette version GTS du Boxster. Dissipons de suite tout doute avant que le service de communication nous saute à la gorge. Oui, le Boxster GTS est un excellent cabriolet. Oui, il accélère comme une GT. Oui, son moteur consomme raisonnablement au regard de la puissance développée. Et oui, la GTS est une vraie Porsche dans les sensations qu'elle distille. Mais la question essentielle est de savoir si elle fait mieux que la version S et pour le coup, la réponse est moins cinglante. Qu'est-ce qui change ? Pas grand-chose en

réalité. Les jantes de 20 pouces sont de série, tout comme la garde au sol réduite de 10 mm (un abaissement supplémentaire de 10 mm est proposé en option), le pack Sport Chrono, des logos spécifiques et le moteur qui gagne 15 ch. La différence de prix entre un Boxster S et un GTS est de 11 000 €. Le tarif des options faisant rapidement grimper l'addition chez Porsche, il est logique de se dire que l'effort financier en vaut peut-être la chandelle. À condition qu'au volant, le GTS apporte quelque chose en plus. C'est là que le bâton blesse...

**Sans surprise, le modeste regain d'énergie du flat 4 de 2,5 litres turbo ne se fait pas sentir.**

Est-ce grave ? Avec 350 ch, et a fortiori, 365 ch, le cabriolet ne traîne pas sur les dépassemens.

Porsche annonce seulement 4,1 s pour franchir le cap des 100 km/h (avec la boîte PDK en mode Sport Plus), soit un dixième de moins que le Boxster S. Matthias Hofstetter, directeur du département moteur/boîte chez Porsche, nous explique pourtant que les modifications mécaniques sont nombreuses. Entre la nouvelle admission d'air (qui sera reprise par le Boxster facelifté), la suralimentation dont la pression maximale atteint désormais 1,3 bar et la roue de turbo qui gagne 3 mm, ils se sont creusé la tête à Zuffenhausen. Hélas, à bord, ces bonifications passent inaperçues. Nous regrettons déjà que le 4 à plat ne soit pas davantage expressif. Sa sonorité n'est pas désagréable mais les notes jouées sont artificielles. Entre les graves entonnés à bas régime et les désormais indispensables coups de fusil au lever de pied, l'échappement →



Les jantes de 20 pouces de la Carrera S sont de série sur le GTS. Pas les disques carbone/céramique, reconnaissables à leurs étriers jaunes.



1



2

❶ Les balades hivernales sont envisageables : les turbulences aérodynamiques sont bien maîtrisées dans le Boxster. ❷ Contrairement à la 911, le Boxster n'a pas les roues arrière directrices. Même sans ça, le comportement est sans faille.

n'émeut pas beaucoup. L'aiguille accepte pourtant de grimper jusqu'à 7 500 tr/mn, avec une franche poussée dès 2 500 tr/mn, mais tout cela donne l'impression d'un concert trop bien maîtrisé. Émotionnellement, le GTS ne gomme pas les reproches adressés au S. Dommage.

**Mais sur le plan de la performance, ce 4 pattes boxe dans la catégorie du dessus et donne du fil à retordre à des cylindrées bien plus généreuses.** Avant de nous taxer de nantis, attendez la suite, car si l'amateur peut émettre quelques griefs en termes de chair de poule, il ne peut qu'être effaré par l'efficacité de cette découvrable. Longtemps cantonné au rôle de "Porsche bas de gamme pour tous ceux qui n'ont pas les moyens de s'acheter une vraie Porsche", ce Boxster pourrait faire grincer quelques dents chez les propriétaires de 911. La cause ? Son comportement au-dessus de tout soupçon.

Grosses roues et suspension raffermie génèrent bien quelques désagréments sur mauvais revêtement, mais c'est le prix d'une tenue de cap sans faille. Ou presque : faute de poids sur l'avant, il faut être patient en entrée de virage et ne pas compter que sur l'excelente direction électro-mécanique variable pour défier les lois de la physique. Une fois ceci pris en compte, ces dernières volent en éclats. Le différentiel arrière confère une motricité parfaite, le roulis est maintenu à sa plus simple expression sans pour autant rendre le Boxster pointu en conduite rapide, et les freinages ne prêtent pas le flanc à la critique, surtout lorsque les disques sont en carbone/céramique comme sur notre modèle. Le GTS offre le choix entre une boîte mécanique et la PDK, transmission robotisée qu'on

ne cesse de louer pour sa vitesse et sa gestion intelligente. Et vous savez quoi ? Malgré ses rapports de boîte trop longs, elle continue de nous séduire. Mais elle fait aussi bien dans un Boxster S, Porsche n'ayant rien retouché.

Et c'est bien au final ce qui nous ennuie : alors qu'une 911 GTS a vraiment une personnalité à part dans sa gamme, le Boxster GTS peine à se différencier. Comportement sportif sans être cassant, accélérations virulentes, sonorité : il ne se distingue pas suffisamment. Ce que promet en revanche la déclinaison Spider, dont il se murmure qu'elle pourrait recevoir un 6 cylindres. "Rien n'est encore décidé pour sa commercialisation", balance August Achleitner, vice-président des gammes 911/718. Croisons les doigts, alors... ■

**PLUS**  
Efficacité en conduite sportive  
Performances pour un "petit" moteur  
Polyvalence dans cette catégorie

**MOINS**  
Sonorité peu envoûtante  
Mode sport de la suspension  
Des lacunes dans l'équipement de série



1



2

❶ Évidemment, le GTS n'est pas l'engin idéal pour envisager les départs en vacances, mais son volume de chargement est, pour la catégorie, des plus appréciables. Surtout, le Boxster dispose de deux vrais coffres. ❷ À l'arrière, les feux sont teintés sur le GTS et ils embarquent des ampoules LED.



## PORSCHE 718 BOXSTER GTS 365 ch PDK

# EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	365 ch à 6500 tr/mn
Couple maxi	430 Nm à 1900 tr/mn
Type	4 cylindres à plat, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	2 497 cm <sup>3</sup> / NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	robotisée à double embrayage / 7

#### Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques AV / AR	235/35/265/35 ZR 20

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,38 / 1,80 / 1,27 / 2,48 m
Poids / tractable freiné	1 405 kg / NC

#### Performances

0 à 100 km/h	4,3 / 4,1 s (mode Sport Plus)
Vitesse maxi	290 km/h

#### Habitabilité / Coffre

Volume de coffres AV / AR	150 / 125 dm <sup>3</sup>
---------------------------	---------------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>80 870 €</b>
Malus (CO <sub>2</sub> )	10 500 € (186 g/km)
Prix du modèle essayé*	115 424 €
Garantie	2 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série

6 airbags, antipatinage, capote en toile électrique, climatisation manuelle, contrôle de pression des pneus, différentiel mécanique PTV, jantes de 20 pouces, phares bi-xénon, sièges Alcantara/cuir semi-électriques, sorties d'échappement en acier noir, suspension pilotée (abaissement de 10 mm), système hi-fi 6 HP.

#### Options

Aide au parking AV/AR (888 €), aileron noir (348 €), BV PDK (3282 €), bouchon de réservoir en cuir (132 €), ceintures de sécurité colorées (276 €), clim auto bizona (768 €), fonds de compteurs colorés (492 €), freins carbone/céramique (7380 €), GPS (1 596 €), intérieur cuir/Alcantara (1 770 €), pack intérieur carbone (1 266 €), pack Sport design noir (828 €), régulateur de vitesse adaptatif (1 560 €), sièges sport adaptatifs (2 280 €), suspension Sport -20 mm (240 €).

#### Consommations

Mixte	8,2 l / 100 km
Urbaine / extra-urbaine	10,9 / 6,6 l / 100 km
Réservoir	64 l

#### Note EuroNCAP

En cours

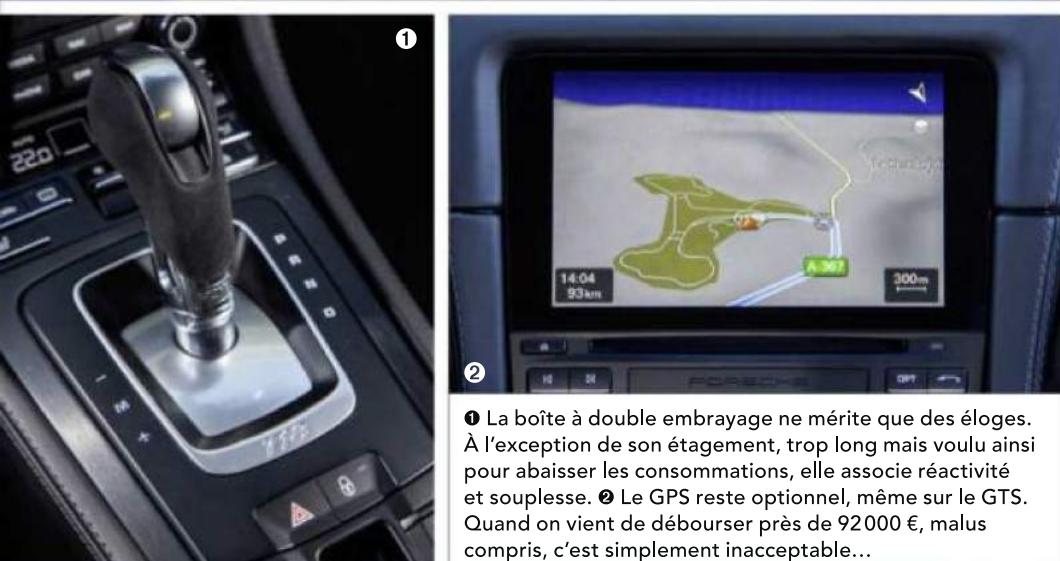
#### Pays de fabrication

Allemagne

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Objectivement, le Boxster GTS est une pépite avec sa polyvalence préservée, son moteur très performant, son comportement ultra-efficace et son blason évocateur. Mais il lui manque une mécanique de caractère, plus en accord avec ses badges noirs.



① La boîte à double embrayage ne mérite que des éloges. À l'exception de son étagement, trop long mais voulu ainsi pour abaisser les consommations, elle associe réactivité et souplesse. ② Le GPS reste optionnel, même sur le GTS. Quand on vient de débourser près de 92 000 €, malus compris, c'est simplement inacceptable...

**IL SE MURMURE QUE LA VERSION SPIDER POURRAIT RECEVOIR UN 6 CYLINDRES. CROISONS LES DOIGTS, ALORS •••**



# Les maîtres des cols



**VOLKSWAGEN T-ROC 2.0 TDI 150 ch 4Motion DSG7 Carat**



## AUDI Q2 2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic 7 Sport\*

\*L'Audi Q2 a été photographié en finition Design Luxe.

**Tous deux permettent de prendre un peu de hauteur. Pourtant, malgré leurs gènes communs, le Volkswagen T-Roc et l'Audi Q2 ne partagent pas tout à fait la même idée du SUV à tendance urbaine.**

Par Romain Vannier Photos Christian Martin

**I**n peut être du même sang, mais ne pas avoir le(s) même(s) talent(s). Les bulletins scolaires d'un premier trimestre qui vient de s'achever peuvent en témoigner. Frères, sœurs, cousins, cousines... Tous n'ont pas le même rapport aux différentes matières étudiées. Les points forts des uns sont d'ailleurs souvent les faiblesses des autres. Les membres de la grande famille Volkswagen n'échappent pas à la règle. Proches parents, le Volkswagen T-Roc et son cousin Audi Q2 affichent un gabarit quasi identique et partagent la plupart de leurs motorisations. Et pour cause, ces deux SUV dans le vent s'appuient sur le même patrimoine technique, pour ne pas dire génétique : la fameuse plate-forme modulaire MQB. Pourtant, il suffit de les confronter, ici, dans une même version diesel 2.0 TDI 150 ch, équipée d'une boîte robotisée à double embrayage et d'une transmission intégrale, pour s'apercevoir que ces deux (élèves) modèles ne maîtrisent pas les mêmes savoirs. Sans dévoiler l'issue de ce face-à-face, l'un s'avère notamment plus fort que l'autre en sport...

### SUR LA ROUTE

Prendre le volant du T-Roc, même pour la première fois, c'est un peu comme rentrer chez soi. L'environnement immédiat ne recèle pas la moindre surprise et surtout, la sensation de bien-être est quasi immédiate. Un phénomène qui s'explique par le fait qu'il dérive étroitement de la Golf. Le poste de conduite imite donc logiquement celui de la plus célèbre des familiales compactes : à la différence de la salle de jeux des enfants, tout ici s'avère extrêmement bien rangé. ➤

## 64 [ FACE-À-FACE ] VOLKSWAGEN T-ROC 2.0 TDI 150 ch 4Motion DSG7 Carat AUDI Q2 2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic 7 Sport

Les différentes commandes tombent immédiatement sous la main, sans compter qu'elles brillent par leur grande douceur. L'ergonomie s'approcherait encore davantage de la perfection si le volant multifonction comptait seulement quelques boutons de moins. Le petit frère du Tiguan offre surtout une position de conduite légèrement dominante, celle tant recherchée par de plus en plus d'automobilistes.

Cet apprenti aventureux se mène ainsi en toute simplicité, d'autant plus ici en présence d'une transmission automatisée DSG qui semble lire dans les pensées du conducteur en engageant toujours le bon rapport au bon moment sans la moindre hésitation.

**D'un gabarit raisonnable et doté d'une direction agréablement légère, le T-Roc assume ses prétentions urbaines.** En ville, il affirme le caractère idéalement docile de certains de ses petits camarades aux mensurations encore plus contenues. Plus étroit et plus court, l'Audi Q2 est l'un d'eux. À cette compacité, le cousin d'Ingolstadt ajoute un petit volant très agréable à prendre en mains et une direction à démultiplication variable le rendant encore plus maniable. Du moins, en apparence. Car si la première impression est

### VOLKSWAGEN T-ROC

➊ La position de conduite frise la perfection. Mais la qualité des plastiques, noirs et brillants, déçoit franchement. ➋ Allant ici de pair avec la transmission intégrale 4Motion, la boîte robotisée facilite grandement la conduite. ➌ De série sur la finition Carat, le combiné d'instruments numériques renforce le sentiment de modernité.



**LE PETIT NOUVEAU DE VOLKSWAGEN PREND LES DEVANTS LORS DES ACCÉLÉRATIONS ET DISTANCE DE QUELQUES PRÉCIEUX DIXIÈMES SON RIVAL •••**



celle de conduire un sympathique kart urbain plus affûté, la surface vitrée moindre et le diamètre de braquage dépassant les 11 mètres ne permettent pas de se faufiler dans le trafic avec autant d'aplomb qu'au volant du T-Roc.

### L'Audi séduit davantage au-delà du centre-ville.

À plus vive allure, sa direction plus ferme et précise et son amortissement un brin plus autoritaire à l'encontre des mouvements de caisse inspirent une plus grande sensation de stabilité. Quand le parcours se fait plus sinueux, le Q2 ne se prive pas d'un caractère routier plus enjoué, le train avant plus incisif s'accompagnant d'un arrière qui enroule plus volontairement la courbe.

Dommage que ce tempérament teinté de sportivité ne s'assortisse pas d'exploits chronométriques plus flatteurs. Sans obtenir plus de puissance ni davantage de couple d'un même 2.0 TDI 150 ch, le petit nouveau de Wolfsburg prend les devants lors des accélérations et distance de quelques précieux dixièmes son rival, handicapé par quelques kilos en trop et une plus grande empreinte au sol en présence de larges jantes optionnelles de 19 pouces. Dans les deux cas, ces performances se situent dans la bonne



1

#### AUDI Q2

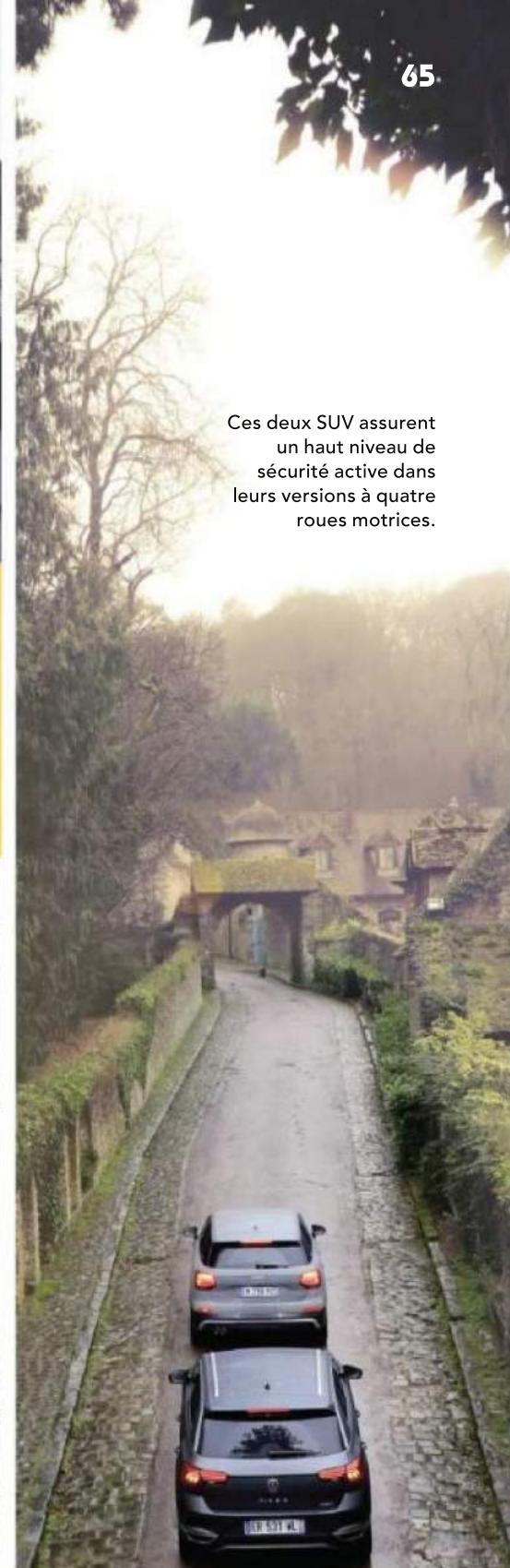
● À l'orientation sportive, la présentation intérieure profite de matériaux flatteurs et d'une finition léchée. ● D'un tarif équivalent à celui du T-Roc, cette version Sport peut aussi se doter du combiné d'instruments digital. Mais à condition de piocher parmi les nombreuses options. ● Techniquement comparable à la transmission DSG, la boîte robotisée à double embrayage S tronic ne souffre d'aucune critique.



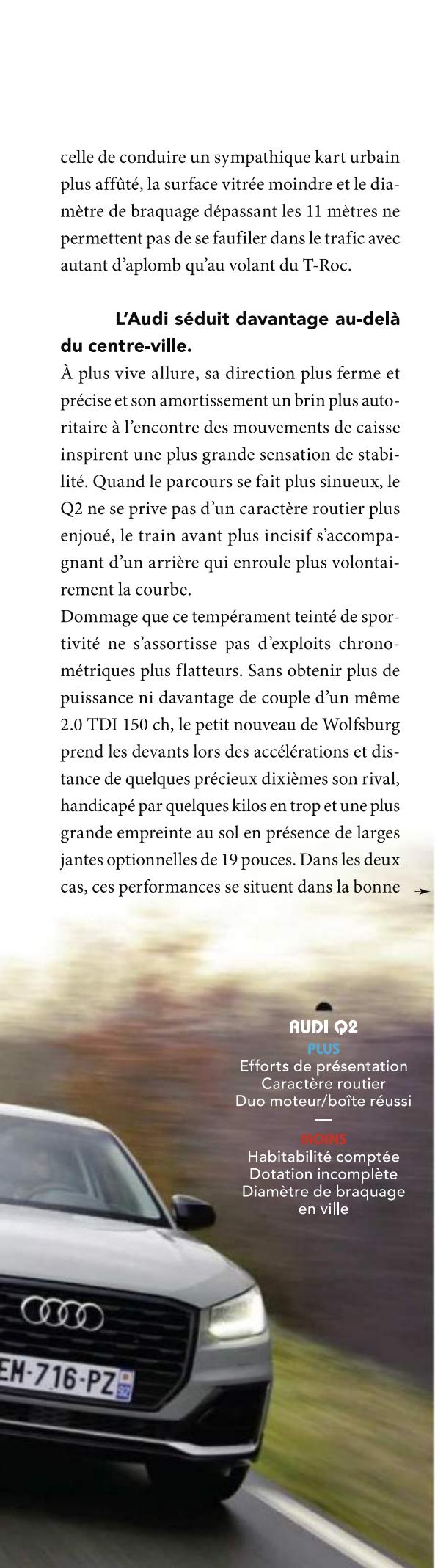
2



3



Ces deux SUV assurent un haut niveau de sécurité active dans leurs versions à quatre roues motrices.



#### AUDI Q2

##### PLUS

Efforts de présentation  
Caractère routier  
Duo moteur/boîte réussi

##### MOINS

Habitabilité comptée  
Dotation incomplète  
Diamètre de braquage  
en ville



## 66 [ FACE-À-FACE ] VOLKSWAGEN T-ROC 2.0 TDI 150 ch 4Motion DSG7 Carat AUDI Q2 2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic 7 Sport

### VOLKSWAGEN T-ROC

#### PLUS

Maniabilité en ville  
Équipement sans lacune  
Duo moteur/boîte réussie

#### MOINS

Qualité des matériaux  
Bourdonnement du diesel  
Consommation sur autoroute



### VOLKSWAGEN T-ROC

➊ Tactile, l'écran multimédia 8 pouces s'avère lisible et d'un fonctionnement intuitif. ➋ Le poste de conduite est extrêmement bien ordonné. ➌ À l'arrière, mieux vaut éviter de voyager au centre, le tunnel de transmission se montrant particulièrement proéminent. ➍ Dépassant celui du Q2 d'une cinquantaine de décimètres-cubes, banquette en place, le volume de coffre équivaut à celui d'une familiale compacte.

➊

➋

➌

➍

### LE T-ROC CONSERVE NETTEMENT L'ASCENDANT SUR SON RIVAL EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ACTIVE •••

moyenne de la catégorie et sont garanties par une motricité sans faille. Qu'elle se nomme 4Motion ou Quattro, la transmission intégrale s'en remet à un différentiel Haldex pour venir au secours du train avant et distribuer l'excédent de couple moteur vers l'essieu arrière. Mais le T-Roc conserve nettement l'ascendant sur son rival en matière de sécurité active, en complétant l'efficacité de son châssis par un arsenal sécuritaire impressionnant. Régulateur de vitesse adaptatif, alerte de baisse de vigilance du conducteur, surveillance d'angle mort, conduite semi-autonome en embouteillage... Toutes ces assistances sont ici de série. Il faut dire qu'à ce niveau de prix, Volkswagen donne accès à la finition Carat, l'une des plus élevée de la gamme, tandis qu'il faut se contenter d'une modeste version Sport à la dotation très chiche chez Audi.

#### VIE À BORD

Ah, les voitures allemandes, leur solidité, le sérieux de leur fabrication... Hélas, loin d'ho-



Reposant sur une même base technique, faisant appel au même moteur diesel et dotés d'une transmission intégrale, ces deux SUV ne dévoilent pas le même comportement routier. L'Audi, plus fermement suspendu, paraît plus affûté.



#### AUDI Q2

➊ Le combiné d'instruments peut être complété par un système de vision tête haute. ➋ Moins volumineux, le coffre du Q2 souffre également d'une ouverture relativement étroite. Il est toujours possible de fractionner la banquette.

➌ Plus court que le T-Roc, le Q2 ne fait pas de miracle en proposant moins d'espace aux jambes à l'arrière. La largeur aux coudes est aussi moindre.



norer la réputation plus ou moins fondée de Volkswagen en la matière, le T-Roc, assemblé au Portugal, vient même à faire douter de ses origines teutonnes. D'autant plus face à un Q2 dont la présentation et la finition s'avèrent dignes de son blason. Les nouveaux clients de la firme de Wolfsburg ne s'offusqueront peut-être pas de l'omniprésence de plastiques durs et brillants au cœur de l'habitacle. Les habitués, eux, auront en revanche du mal à se satisfaire de ces matériaux peu flatteurs, guère plus agréables à l'œil qu'au toucher. Une certaine modernité tempère heureusement la déception grâce à la présence, sur cette finition Carat, d'un combiné d'instruments intégralement numérique, complété d'une interface tactile multimédia de 8 pouces au centre de la planche de bord. Contrairement à celui d'un Q2 toujours aussi avare d'équipements, cet écran inclut la navigation de série.

#### Sacrifiant quelque peu les apparences, le baroudeur urbain de VW s'attache à davantage de pragmatisme.

Sans convaincre autant que celle d'une Golf, l'habitabilité permet de voyager confortablement à quatre, le cinquième passager, installé au centre de la banquette arrière, étant malheureusement condamné à chevaucher un épais tunnel de transmission depuis une place bien trop étroite pour un adulte.

Qu'importe en revanche le nombre de voyageurs, les bagages logent au complet dans le coffre. Bien que le système d'entraînement de l'essieu arrière empiète sur le volume de chargement, la soute de cette version à quatre roues motrices cumule encore à plus de 400 dm<sup>3</sup> au minimum. Au besoin, il suffit de rabattre les dossier fractionnables 2/3-1/3 du deuxième rang pour bénéficier d'un volume de chargement de plus de 1 200 dm<sup>3</sup>. Voire de basculer à son tour le dossier passager avant pour obtenir une longueur de chargement maximale. Dommage qu'il faille, comme sur l'Audi,

D'un gabarit légèrement supérieur à celui de son rival, le T-Roc fait preuve d'une excellente maniabilité.



avoir recours aux options pour bénéficier d'un hayon électrique.

Affublé de mensurations extérieures plus modestes et doté d'un empattement un rien plus court, le plus petit des "Q" ne peut logiquement se vanter du même instinct familial. Non seulement on y voyage légèrement plus à l'étroit, mais la ceinture de caisse plus épaisse renforce cette impression de confinement, en particulier au second rang. Le volume de coffre n'étant pas pour autant favorisé, il faudra se montrer raisonnable sur le nombre de valises à charger lors des départs en vacances. Bref, les longs trajets ne s'envisagent pas avec la même sérénité en Q2, d'autant que l'amortissement se montre ici plus ferme et l'insonorisation au moins aussi perfectible que celle du T-Roc. Si, sous le capot de l'Audi, le moteur diesel contient un peu mieux son bourdonnement caractéristique à

l'accélération, les bruits de roulement prennent davantage le dessus aux allures autoroutières.

#### BUDGET

Dépassant tous deux les 35 000 €, ces SUV de poche, certes dotés d'un diesel à la puissance respectable, d'une boîte robotisée aboutie et d'une transmission intégrale, ne sont pas à la portée de toutes les bourses. Le T-Roc prend même le risque de s'afficher à un tarif voisin de celui de son cousin haut de gamme, voire identique une fois le bonus inclus. Oui, mais comme évoqué précédemment, une même somme d'argent ne donne pas accès aux mêmes niveaux de finition d'une voiture à l'autre. Ici en finition haut de gamme Carat, le Volkswagen ne souffre pas de lacune d'équipement notable. Ce qui est en revanche le cas de l'Audi dans sa modeste version Sport. Il est évidemment possible de compléter sa

maigre dotation en remettant la main à la poche, pour s'offrir quelques "broutilles" comme une clé mains-libres ou une caméra de recul. Mais sachez qu'une même option ne s'affiche pas au même prix chez les deux constructeurs, Audi appliquant quasi systématiquement un surcoût difficilement justifiable. Rappelons au passage que le service après-vente d'une marque premium pratique le plus souvent des taux horaires de main-d'œuvre plus élevés. De quoi encore faire grimper le budget à l'entretien. Ce n'est donc pas en consommant quelques déclivités de gazole de moins, en particulier sur autoroute, que le Q2 parvient à renverser la vapeur... ■

#### VERDICTS

**SUR LA ROUTE: ÉGALITÉ**

**VIE À BORD: VOLKSWAGEN T-ROC**

**BUDGET: VOLKSWAGEN T-ROC**

#### L'avis de Romain Vannier



Guère pertinent à mes yeux face à une Golf plus aboutie, le T-Roc permet au moins de prendre un peu de hauteur.



#### L'avis de Romain Vannier



Bien présenté et sympathique à conduire, le cadet de la gamme Q n'est selon moi qu'un accessoire de mode.





## VOLKSWAGEN T-ROC 2.0 TDI 150 ch

4Motion DSG7 Carat

## AUDI Q2 2.0 TDI 150 ch

Quattro S tronic 7 Sport

# 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.

	Volkswagen T-Roc	Audi Q2
<b>Moteur/Transmission</b>		
Puissance maxi	150 ch à 4000 tr/mn	150 ch à 3500 tr/mn
Couple maxi	340 Nm à 1750 tr/mn	340 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm <sup>3</sup> /8 CV	1968 cm <sup>3</sup> /8 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	double embrayage/7
<b>Châssis</b>		
Diamètre de braquage	10,6 m	11,1 m
Pneumatiques	215/50 R 18	235/40 R 19
<b>Dimensions / poids</b>		
L/I/h/empattement	4,23/1,82/1,57/2,59 m	4,19/1,79/1,51/2,60 m
Poids/tractable freiné	1540/1700 kg	1587/1800 kg
<b>Performances</b>		
1000 m d.a.	30,8 s	31,3 s
0 à 100 km/h	8,6 s	9,2 s
90-130 km/h en Drive	12,6 s	12,8 s
Vitesse maxi	192 km/h	193 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m	10/32/65 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>		
Longueur aux jambes AR	25 cm	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/148 cm	145/142 cm
Volume de coffre	441 dm <sup>3</sup>	376 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>		
Au ralenti/90/130 km/h	49,3/64,7/67,7 dB	47,4/66,4/70,7 dB
<b>LE BUDGET</b>		
<b>Prix</b>	<b>35 830 €</b>	<b>36 270 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	613 € (135 g/km)	353 € (131 g/km)
Prix du modèle essayé*	40 730 €	54 835 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus

### Équipements communs

6 airbags, alerte de perte de pression des pneus, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage 17 pouces, régulateur de vitesse (adaptatif sur T-Roc), rétros électriques dégivrants (et rabattables électriquement sur T-Roc), sièges AV sport, système de régulation de conduite...

### Options

**T-Roc:** amortissement piloté et direction à démultiplication variable (1 440 €), hayon électrique (420 €), jantes alliage 18 pouces (700 €), palettes au volant (140 €), roue de secours temporaire (90 €), sellerie cuir et sièges AV chauffants (1 670 €), toit ouvrant panoramique (1 350 €).

**Q2:** accès et démarrage mains-libres (440 €), affichage tête haute + phares à LED (2 080 €), caméra de recul (430 €), hayon électrique (550 €), sellerie cuir (1 760 €), rétros rabattables élec. (590 €), sièges AV chauffants (370 €), régul. de vitesse adaptatif (950 €), surveillance d'angle mort (600 €), système de navigation et combiné d'instruments digital (2 220 €).

### Consommations

Moyenne	6,8 l/100 km	6,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,8/6,5/7,1 l/100 km	7/6,6/6,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	808 km/55 l	820 km/55 l

### Note EuroNCAP

5 étoiles

### Pays de fabrication

Portugal

Allemagne

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

### VOLKSWAGEN T-ROC

Le petit dernier des SUV de Wolfsburg l'emporte assez largement face au Q2 grâce à son plus grand pragmatisme. Insuffisamment équipé et à peine plus agréable à conduire, l'Audi n'offre pas la même polyvalence à l'usage.

# GENTLEMAN DÉMÉNAGEUR

La XF deuxième du nom réitère sa déclinaison break avec de vrais arguments pratiques, sans perdre en élégance : une proposition intéressante sur le segment des breaks de luxe.

Par Cyril Biotteau Photos Thomas Antoine/ACE Team



Besoin de volume et goûts de luxe ? Le XF Sportbrake répond aux deux critères assez bien, même si tout n'est pas parfait.



**LE STYLE EXTÉRIEUR, AVEC UN MONTANT D TRÈS INCLINÉ, ÉVITE L'EFFET CUBE OU UTILITAIRE SANS QUE LE VOLUME INTÉRIEUR NE SOIT SACRIFIÉ •••**

**S**i certains constructeurs peuvent s'enorgueillir d'une longue tradition de breaks (Mercedes ou Volvo notamment), ce n'est pas le cas de Jaguar qui n'en est qu'au troisième de son histoire : le nouveau XF Sportbrake arrive après le X-Type break et... le XF Sportbrake premier du nom. Pour autant, la marque britannique maîtrise déjà parfaitement le sujet. Ce troisième essai coche quasiment toutes les bonnes cases du genre. À commencer par le volume annoncé : 565 dm<sup>3</sup> sous tablette selon Jaguar (1 700 dm<sup>3</sup> au maximum en configuration 2 places), soit 55 dm<sup>3</sup> de plus que la génération précédente et à peu près

autant que les V90 break ou Série 5 Touring (respectivement 560 et 570 dm<sup>3</sup> officiellement). Seule la Classe E break les surclasse tous avec ses 640 dm<sup>3</sup>, de même que la Skoda Superb (660 dm<sup>3</sup>). Mais cette dernière joue dans une catégorie de standing inférieure. Bien sûr, à ce niveau de gamme, le hayon est électrique et le couvre-bagages automatique. Jaguar ne s'arrête pas là : la banquette arrière, facilement rabattable depuis le compartiment via une tirette, dégage un plancher parfaitement plat, ce qui n'était pas le cas sur le précédent modèle. Et comme pour tout break qui se respecte, le seuil de chargement est bas, les formes parfaitement régulières, et la présence de rails de fixation

permet d'agencer le coffre à volonté. Pour couronner le tout, une suspension pneumatique de série joue le rôle de correcteur d'assiette en cas de forte charge. Pour atteindre le sans-faute pratique, il ne manque que la possibilité de rabattre le siège passager pour les objets longs, mais c'est indisponible, même en option.

**Mais aussi fonctionnel soit-il, un break Jaguar doit également être une... Jaguar. Et c'est le cas.**

À commencer par le style. Le montant D très incliné évite l'effet cube d'un utilitaire et donne au contraire un côté dynamique. L'avant est pour sa part repris de la berline. À l'intérieur,

LE 2 L DIESEL DE 240 ch EST BIEN  
PLUS CONVAINCANT QUE LE 180 ch,  
POUR LES PERFORMANCES MAIS  
AUSSI POUR L'AGRÉMENT •••



**PLUS**  
Coffre grand et pratique  
Compromis  
confort/comportement  
2.0D 240 ch agréable  
et suffisant

**MOINS**  
Sonorité du 4 cylindres  
diesel en charge  
Quelques lacunes dans  
l'équipement de série  
Pas de V6 essence en France

l'autre nouveauté vient du ciel, avec un toit vitré fixe panoramique. Et vraiment panoramique puisqu'il atteint 1,6 m<sup>2</sup>. Des places arrière, la vue sur les nuages est imprenable ! Et quand on s'appelle Jaguar, pas question d'oublier le détail qui tue : le vélum d'occultation de cette grande baie vitrée peut se commander classiquement par un interrupteur ou via une commande gestuelle en passant la main vers l'avant ou l'arrière près d'un capteur situé près du plafonnier. Gadget ? À vous de voir. Mais Jaguar peut se targuer d'être l'un des rares, avec BMW, à intégrer le principe de la commande gestuelle.

À l'avant, l'agencement de la planche de bord, évidemment identique à celui de la berline, se rapproche de près de celui du F-Pace – la XF et le F-Pace partageant la même plate-forme. La qualité de présentation flatte globalement les sens malgré quelques plastiques moyens, mais la molette télescopique du sélecteur de position de la boîte de vitesses ou les aérateurs latéraux pivotants font leur petit effet. Toute-

fois, la Jaguar n'a pas le luxe d'une Classe E ni l'ambiance chaleureuse d'une V90.

**Sous le capot, le break reprend les motorisations de la berline, à l'exception des V6 essence, indisponibles en Europe.**

Le seul V6 au programme du XF Sportbrake carbure au diesel et affiche 300 ch. Notre modèle d'essai se contentait pour sa part du 4 cylindres, dit Ingenium, ici en version diesel de 240 ch. Obligatoirement couplé à la transmission intégrale et à une boîte auto 8 douce et rapide, il dispose du renfort de deux turbos séquentiels. De quoi distiller un bien meilleur agrément que la version de 180 ch à simple turbo et réaliser des performances proches du V6 diesel. Selon Jaguar, il ne rend à ce dernier qu'un petit dixième sur le 0 à 100 km/h et se montre évidemment moins gourmand. Seul bémol : une sonorité diesel un peu trop présente lors des fortes sollicitations. Sur ce point, le V6

laisse entendre une voix à la fois moins désagréable et plus discrète.

Malgré les 20 kg supplémentaires que le break embarque par rapport à la berline, il ne perd heureusement rien des qualités routières de la XF. La version Sportbrake reste dynamique pour une auto de presque 5 mètres de longueur. Elle ne craint pas les petites routes sinuées et montre un bel équilibre et une bonne efficacité dans cette version 4 roues motrices. Grâce à la suspension pneumatique, elle reste en même temps confortable, y compris avec les roues de 20 pouces optionnelles de notre modèle d'essai : le compromis est d'un très bon niveau. Mais ces prestations se payent au prix fort : le break coûte 2 500 € de plus que la berline, ce qui place l'entrée de gamme XF Sportbrake (en diesel 163 ch) à 44 000 € et notre modèle d'essai à plus de 63 000 € hors options. Pas de doute : on est bien dans le haut de gamme. Les A6 Avant, Série 5 Touring ou V90 affichent des prix similaires ; la Classe E est encore plus prétentieuse en tarif. ■



1



2



3

➊ Le vélum d'occultation du grand toit vitré peut se manœuvrer via une commande gestuelle sous le plafonnier. Si elle ne fonctionne pas, il reste toujours un interrupteur classique. ➋ Le coffre atteint 565 dm<sup>3</sup> selon Jaguar, un beau volume dans la catégorie. Les aspects pratiques ne sont pas oubliés. ➌ Les places arrière sont accueillantes, sauf celle du milieu, comme souvent...

### L'avis de Cyril Biotteau



Un break élégant.  
Dommage que les V6 essence ne soient pas de la partie.



1

➊ Malgré quelques kilos de plus que la berline, le break garde de bonnes aptitudes dynamiques : les routes de montagne ne lui font pas peur. ➋ La molette télescopique de boîte de vitesses fait toujours son petit effet au démarrage. ➌ Malgré ses roues de 20 pouces, notre modèle d'essai reste très confortable.



2



3

## JAGUAR XF SPORTBRAKE

### 25d 240 ch AWD R-Sport

# EN CHIFFRES

#### DONNÉES CONSTRUCTEUR

##### Moteur / Transmission

Puissance maxi	240 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	500 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 999 cm <sup>3</sup> / 15 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

##### Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	255/40 R 20

##### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,96 / 1,99 / 1,50 / 2,96 m
Poids / tractable freiné	1 805 kg / NC

##### Performances

0 à 100 km/h	6,7 s
Vitesse maxi	241 km/h

##### Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	565 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	63 680 €
Malus (CO <sub>2</sub> )	1 740 € (153 g/km)
Prix du modèle essayé*	65 420 €
Garantie	2 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus.

##### Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, antibrouillards, Bluetooth, clim auto bizona, contrôle de la pression des pneus, détecteurs de pluie/ luminosité, direction active, ESP, freinage d'urgence automatique avec détection piéton, frein de parking électrique auto, jantes alliage 18 pouces, phares au xénon et feux avant diurnes à LED, régul./limiteur de vitesse, rétros extérieurs rabattables élec. et photosensibles, sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants, syst. multimédia avec écran tactile/prises USB/GPS, suspension AR pneumatique...

##### Options

Affichage tête haute (1 333 €), AFIL avec correction au volant + surveillance des angles morts + régulateur adaptatif (2 581 €), clim auto 4 zones (2 155 €), jantes alliage 20 pouces (1 732 €), peinture métallisée (1 135 €), suspension pilotée (1 680 €).

##### Consommations

Mixte	5,8 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	NC
Réservoir	66 l

##### Note EuroNCAP

En cours

##### Pays de fabrication

Royaume-Uni

#### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le XF Sportbrake est un break chic et fonctionnel. Il répond aux attentes pratiques du genre sans se départir de la touche de luxe inhérente à une Jaguar avec, en prime, de bonnes prestations dynamiques. Une alternative tout à fait crédible aux breaks allemands de luxe.

■ bon ■ moyen ■ mauvais dans sa catégorie

# LES EXPERTS AJ

Les Français seraient-ils fans de pick-up ? Ils sont de plus en plus nombreux à s'y mettre. Alors, Renault aussi. D'autant qu'il suffit de changer l'écusson du cousin de chez Nissan. Nos Experts ont voulu voir de près ce qui pouvait tant séduire chez ce gros bébé.



Ce n'est pas une "flaquéouille" qui va l'arrêter ! Il préfère les grands espaces. En ville, c'est un éléphant dans un magasin de porcelaine.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

La taille de l'écran tactile n'est pas proportionnelle au gabarit de l'Alaskan. Les matériaux sont rustiques, mais leur qualité est correcte pour la catégorie, même si Ghislain n'est pas convaincu.

## RENAULT ALASKAN

2.3 dCi BVA7 190 ch Intens - **45 960 €**

Malus écologique : 0 €\* (183 g/km CO<sub>2</sub>)



Malgré des suspensions arrière multibras plutôt évoluées, l'Alaskan se révèle assez ferme. Les vertèbres délicates n'apprécient guère.

Une vraie bête qui accepte jusqu'à 1 tonne, mais à l'air libre ! Un hard-top est proposé en option à... 4 119 € !





**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.

“  
Un bon moteur pour ce pick-up et une tenue de route plus stable qu'attendu.  
”

**L'avis du pilote**

**80%**

Quotient Emotionnel

C'est drôle, je n'ai pas l'impression d'être dans une Renault. Ce n'est ni une critique, ni un compliment, juste un constat. L'ergonomie est fonctionnelle, logique. Je suis étonné par la bonne insonorisation... pour un pick-up! Mais aussi moderne soit-il pour le genre, l'Alaskan reste inconfortable. Les sièges ne maintiennent pas assez, surtout pour faire du 4x4, et les suspensions sont très fermes.

Le moteur a de la ressource (il faut bien 190 ch pour un engin pareil!) et il est bien secondé par la boîte, même si elle est un peu lente. Je suis surpris par le diamètre de braquage: il n'est pas si catastrophique que cela. La tenue de route est saine: je m'attendais à ce que l'Alaskan soit moins stable et, en réalité, il est collé au sol. Au freinage, il est rattrapé par sa masse; l'ABS se déclenche très tôt et il y a beaucoup de sous-virage. Il y a aussi de nombreuses situations (au péage par exemple) où il est n'est pas pratique du tout!

“  
Certes, l'Alaskan échappe au malus (pour le moment!), mais les autres postes budgétaires sont élevés.  
”

**L'avis de la journaliste**

**90%**

Quotient Emotionnel

Faute avouée est à moitié pardonnée! Donc, j'avoue: j'adore les pick-up! Mais ce qui m'amuse vraiment, c'est un Dodge Ram avec un bon gros V8! Tant qu'à faire... Plaisanterie à part, ce type d'engin se conçoit uniquement si on a de la place, à la campagne, pour les professionnels qui en ont l'utilité. Pas pour aller tous les jours au bureau! Et puis, honnêtement, puisque l'Alaskan est un vrai copier-coller du Nissan Navarra, autant opter pour l'original: il est moins cher, Renault ayant fait le choix d'une proposition restreinte, plutôt haut de gamme. Plus de 46000 € pour une voiture inconfortable et peu pratique pour un particulier au quotidien, il faut réfléchir avant, même s'il est épargné par le malus s'il est acheté en véhicule utilitaire. Sans cela... Il faut voir aussi qu'un engin pareil, ça "bouffe": près de 10 l/100 km en étant léger avec la pédale de droite. Le budget pneus est aussi une sacrée rente!

“  
C'est exotique. À la campagne, pourquoi pas ? Mais en ville ou pour faire de la route, c'est l'enfer !  
”

**L'avis du taxi**

**40%**

Quotient Emotionnel

Belle bête! Mais il faut dompter son encombrement. À bord, c'est moins rustique que ce à quoi je m'attendais; l'ambiance est même plutôt plaisante et moderne. Au niveau des équipements de confort et d'agrément, tout est là, mais ce ne sont pas ceux de dernière génération. L'écran GPS est un peu petit et les matériaux font "quincaillerie". De par l'ambiance sonore, le gabarit et le confort ultraferme, j'ai l'impression d'être dans un tracteur. Un superchouette tracteur de luxe, mais un tracteur. La direction est dure, lourde; j'ai même cru un instant qu'elle n'était pas assistée. Et les vibrations dans le volant sont désagréables. Pour le confort, il faudra repasser! À l'arrière, les passagers sont mal installés. La banquette est inconfortable, le plancher trop haut et on se retrouve avec les jambes en hauteur. Et en fait, il n'y a pas de coffre! Il est en option puisqu'il faut acheter une caisse ou le couvre-benne!

# Au milieu du gué

Plutôt que de renouveler entièrement l'EcoSport, Ford a préféré le restyler à nouveau. Cette opération d'envergure lui permet de recoller au peloton des petits SUV urbains, mais pas de figurer parmi les champions du segment.

Par Camille Pinet Photos Florian Grout



**D**ifficile de trouver un destin automobile plus tourmenté que celui du Ford EcoSport. Conçu et fabriqué en Inde et au Brésil à partir de 2012, il a été importé en Europe en catastrophe à partir de 2014 pour surfer sur la vague naissante des petits SUV. Après avoir été remodelé une première fois en 2015, voici que sa fabrication est rapatriée en Roumanie pour les versions européennes. Pour Ford, il s'agit de mettre enfin l'engin aux standards de l'Ancien Continent alors que le nombre de ses concurrents explose. Le petit frère du Kuga se découvre pour l'occasion des liens de parenté étroits avec la nouvelle Fiesta dont il reprend nombre de motorisations et d'équipements.

Vu de l'avant, il est méconnaissable. Sa calandre et ses phares agrandis lui donnent un air plus agressif qui correspond bien à la tendance du moment. Plus haut sur pattes que ses concurrents, il apparaît un peu plus "baroudeur".

**C'est surtout à l'intérieur que l'évolution est le plus impressionnante.**

On ne reconnaît plus les plastiques durs, les assemblages approximatifs et l'ergonomie douteuse de l'ancien modèle: le bénéfice de la nouvelle planche de bord calquée sur celle de la Fiesta. Valorisante grâce à des matériaux mous-sés et un dessin plus reposant, elle a surtout le mérite d'accueillir un système multimédia enfin au niveau, et les fonctionnalités qui vont avec.

Très bien placé, l'écran 8 pouces, de série sur notre finition Titanium, s'avère facile d'utilisation. On notera cependant que l'EcoSport n'a pas repris toute la dotation de la citadine: le régulateur adaptatif et le système de parking automatique n'existent pas, même en option.

Dans l'habitacle, l'EcoSport conserve les qualités qui sont les siennes, à commencer par un rapport encombrement/habitabilité favorable. Avec 4,10 m de longueur, il figure parmi les plus courts de son genre, mais cela ne se ressent pas lorsque l'on s'installe aux places arrière. L'espace aux jambes et à la tête apparaissent en effet suffisants pour deux grands adultes, installés correctement grâce à une banquette bien dessinée. C'est aussi le cas à l'avant, où les





1

① La refonte des intérieurs Ford se poursuit. La planche de bord de l'EcoSport se rapproche de celle de la nouvelle Fiesta, au grand bénéfice de l'ergonomie. ② Tous les EcoSport ont droit à l'écran tactile, mais deux tailles sont disponibles: 8 pouces comme sur cette finition Titanium ou 4,2 pouces sur l'entrée de gamme Trend. ③ En attendant nos mesures, les premiers relevés de consommation sur cette version automatique ne sont pas rassurants: nous avons relevé 9,3 l/100 km sur un parcours routier.



2

3



sièges s'avèrent confortables. Même satisfait pour le coffre dont le volume apparaît plutôt généreux. Un bilan terni par une modularité minimale: pas de banquette coulissante ou de dossier réglables au programme. Il se contente d'un plancher de coffre modulable qui permet de faciliter le chargement, même si on ne peut pas vraiment parler de surface plane. Une petite lacune qui n'est rien à côté de sa portière arrière battante, un défaut rédhibitoire qui n'a pas été

modifié par Ford. Encombrante, elle nécessite plus de débattement pour être ouverte qu'un hayon classique et gêne le chargement depuis le côté conducteur. Tout faux!

**On le voit, le Ford EcoSport n'est pas parvenu à corriger toutes ses mauvaises manières.**

Et on s'en rend compte sur la route. Il est vrai qu'il ne se facilite pas la tâche: non seulement il

est plus haut que la moyenne de ses concurrents (1,65 m contre 1,57 m pour un Captur), mais en plus, sa masse est excessive. Ainsi, notre modèle 1.0 125 ch automatique pèse 184 kg de plus que le Peugeot 2008 PureTech 110 ch EAT6. Des facteurs qui réduisent à néant les qualités de sa plate-forme B reprise de la Fiesta. Les ingénieurs se sont en effet attachés à réduire le roulis en sacrifiant le confort. Le filtrage des irrégularités apparaît plus que médiocre, tandis

Par rapport à la plupart de ses concurrents, l'EcoSport manque à la fois de confort et de dynamisme. En cause: sa masse élevée et son rapport hauteur/largeur défavorable.

**PLUS**  
Rapport encombrement/  
habitabilité  
Finition en progrès  
Aptitudes en tout-chemin

**MOINS**  
Masse trop élevée  
Performances en retrait  
Manque de confort





## JULBO

### Masque AEROSPACE OTG

Prix de vente indicatif : 194.90 €

La référence ultra ventilée pour les porteurs de lunettes. Finie la buée ! Avec ce masque, la vision est aussi large que précise grâce à la monture Minimalist Frame et aux excellents écrans photochromiques. Le confort d'usage est maximisé avec la mousse appui-visage thermoformée et l'élastique. [www.julbo.fr](http://www.julbo.fr)

## COLMAR

### Doudoune de ski en Teflon Eco-lite

Prix de vente indicatif : 499 €

Cette saison la collection ski se concentre sur la recherche et l'amélioration de la performance. Cette doudoune est confectionnée en Teflon Eco-lite qui est un revêtement qui rend cette pièce totalement imperméable et hautement durable car le traitement est écologique et trois fois plus résistant. [www.colmar.it/fr-fr](http://www.colmar.it/fr-fr)



## AZZARO

### Azzaro Wanted, Edition FreeRide

Prix de vente indicatifs : 81 € - 100 ml

Une eau de toilette virile, dédiée aux hommes hédonistes et flamboyants qui savent saisir leur chance et défier leur destin. Une fragrance solaire, audacieuse et désirale, une création boisée hespéridée épicee, au cœur d'un flacon sophistiqué au design unique et en forme de bâillet... comme un symbole de liberté.

N° lecteur : 01 56 60 61 61



## MILLET

### Pantalon de ski Atammik Stretch pant

Prix de vente indicatif : 269.90 €

Pour un ski freeride sans compromis, ce pantalon de ski chaud, en complexe laminé DRYEDGE™ STRETCH 2L, ne craint pas de s'aventurer dans les pentes vierges. Durabilité et confort maximal d'une construction ergonomique imper-respirante. vous les pentes ! [www.millet.fr](http://www.millet.fr)



## BURTON

### Snowboard Dump Truck Family Tree + Ensemble Boots Step On Photon

Prix de vente indicatif : 620 € + 410 €

La montagne vous appelle ! Cette planche, c'est un maximum de surface, un modèle polyvalent taillé pour la poudreuse en haute montagne, mais qui tolérera les autres surfaces (3 tailles : 154, 158, 163). Et découvrez le système d'attache boot-fixation le plus intuitif du snowboard. Portez vos boots de snowboard Step On Photon avec les fixations Step On pour une performance et une simplicité incomparables. [www.burton.com/fr/fr/home](http://www.burton.com/fr/fr/home)



## CASIO

### Montre New Edifice, modèle EQB-800DB-1AER

Prix de vente indicatif : 349 €

Voici une montre qui flatte le poignet avec élégance, alliant technologie et esthétisme. Des fonctionnalités innovantes (technologie Bluetooth économique, alarme, chronographe, dateur, fuseaux multiples), comme des cellules solaires qui procurent une alimentation en énergie autonome et respectueuse de l'environnement. Diamètre de la boîte 53mm, étanche 100 mètres. [www.casio-europe.com/fr](http://www.casio-europe.com/fr)



## FUSALP & HMR

### Casque de ski ROC modèle ABS

Prix de vente indicatif : 450 €

Cette saison Fusalp pérennise sa collaboration avec HMR, spécialiste du casque haute sécurité (classe A) et propose une gamme de casques de ski alliant technicité, performance et élégance. Décliné dans les 4 coloris phares de la collection automne-hiver 17/18 : Forest Night, Carbone, Poudre et Noir. [www.fusalp.com](http://www.fusalp.com)



## Biographie

## SITE DE PRODUCTION

GRAZ (Autriche)

## EXEMPLAIRES VENDUS

Depuis le début de sa carrière civile, en 1979, plus de **300 000** unités de ce phénomène ont été produites. En France, il s'est vendu une **CENTAINES D'EXEMPLAIRES** sur les deux derniers exercices.

## MOTORISATIONS

Difficile, sinon impossible, d'être exhaustif ici. En essence comme en diesel, une multitude de moteurs (4, 5, 6, 8 et 12 cylindres) a accompagné le Classe G, y compris d'authentiques "pompes à feu" signées AMG! Il y a même eu des avatars tricolores, comme les Peugeot P4 de l'armée française, motorisés par des 4 cylindres.

## MODÈLE LE PLUS VENDU

**G 350 D**Sa seconde vie  
en occasion

Inutile d'opter pour les V8 ou V12. Ne choisissez pas non plus un moteur anémique, sous peine d'être dépassé par la première 2 CV. La version 350 D est idéale.

DAIMLER

**Née en 1975  
Fin de carrière 2017**



Le Mercedes Classe G appartient au panthéon des légendes du tout-terrain, aux côtés des Jeep, Land Rover Defender, Lada Niva ou Toyota Land Cruiser.

Les autres, tous les autres, ne figurent pas (encore) sur l'échiquier historique...

Pour être tout à fait honnête, le Classe G n'est pas un authentique produit 100% Mercedes. En effet, il a été développé avec l'aide de Steyr-Puch, en Autriche, entreprise mondialement réputée dans le domaine du 4x4 qui, par ailleurs, l'a toujours fabriqué. Parmi ses particularités remarquables, notons ses trois blocages de différentiel (avant, arrière et central) qui lui assurent des capacités extraordinaires de franchissement. Sur le plan esthétique, évidemment, le Classe G n'a

rien d'un séducteur, à moins d'en pincer pour les militaires. Ce qu'il a d'ailleurs été, dans un premier temps, puisqu'il a commencé sa carrière en 1975 avec cette vocation. Ce n'est qu'en 1979 que le Classe G a connu des variantes civiles, voire... religieuses: il a, en effet, été transformé en "Papamobile", conçue pour les déplacements du Saint-Père. Dans la gamme Mercedes, le Classe G a toujours tenu une place à part, un peu à la façon des Unimog. De toute évidence, il

n'a pas la polyvalence d'utilisation pour le grand public des GLC, GLE ou GLS. Mais, là où ceux-ci capitulent devant un gros rocher ou un autre obstacle "a priori infranchissable", le Classe G passe sur un filet de gaz. Cher, très cher, ce dernier est davantage un "outil" qu'une voiture. On ne l'achète jamais sur un coup de tête, mais quand on s'en sépare, ce n'est pas un simple véhicule qui quitte votre garage, c'est un fidèle compagnon d'aventure que vous perdez... ■

Par Stany Meurer

# Mercedes Classe G



YANN LEFEUVRE

# GARDE RAPPI



FLORIAN GROUT



# ROCHÉE

Chauffeurs d'ambassadeurs, de grands patrons, d'hommes politiques... Ils sont plus de 800 à s'être formés au circuit du Mans. Immersion au cours d'un stage musclé et spectaculaire. Par Antoine Grenapin





Sur un parcours accidenté, les chauffeurs doivent résister à de multiples pièges, dont des tirs de balles à blanc.

FLORIAN GROUT

**I**a Clio 1, toute cabossée, file à vive allure sur un petit sentier de terre. Elle serpente entre les arbres et tente de résister à des tirs de balles à blanc. Dans l'habitacle, la pression est à son maximum. *“Garde le cap ! Accélère ! Ne t'arrête pas !”* Depuis le siège passager, Sébastien Chartier, instructeur, harcèle Gilles, le chauffeur. Au volant, ce dernier est impassible et jette frénétiquement des regards derrière son épaule pour contrôler la vieille Land Rover qui tente de lui rentrer dedans. Alors qu'il s'apprête à rentrer dans un cul-de-sac, le conducteur freine brusquement, lance une marche arrière et repart aussi sec, évitant un homme armé d'une barre à mine. Il passe à côté d'une palette en bois enflammée et doit faire face à nouveau à une salve de tirs de paintball. La scène se déroule au cœur d'un après-midi frais de décembre, à quelques encablures de la ligne droite des Hunaudières sur le circuit du Mans, et n'a rien à voir avec un film d'action. Il s'agit d'un des stages anti-agressions organisés depuis plus de trente ans par l'ACO, le club qui a créé et organise les 24 Heures du Mans.

### GIGN, Assemblée nationale, ils y sont tous passés

*“Les demandes ont débuté à partir des années 80 après les premiers attentats d'Action Directe”*, explique Jean-Yves Pezant, également formateur. Il a été associé longuement à Sylvain Tessier, désormais directeur du circuit Bugatti, et à Éric Miorceec, instructeur pendant quinze ans. Le GIGN, les instructeurs de la police, les chauffeurs

de l'Assemblée nationale, du Sénat, d'entreprises du CAC 40 ou encore des ambassades britannique ou américaine sont venus s'aguerrir au Mans. *“Nous avons formé plus de 800 personnes”*, précise Jean-Yves, qui rappelle que ces formations ne sont dispensées qu'aux chauffeurs de personnalités.

*“Nous vérifions qu'ils sont rattachés à une entreprise ou à une entité publique*, souligne son confrère, Sébastien Chartier. *On ne peut pas se permettre de montrer nos techniques à n'importe qui.”* Car ces trois jours de formation sont axés sur la pratique et basés sur les connaissances très pointues des deux hommes. Jean-Yves a trente ans de métier dans la sécurité et les missions anti-agressions, quand son compère, Sébastien, a connu tous les postes à l'ACO.

### Savoir comment réagir en cas de problème

L'exercice *“commando”* à bord de la Clio 1 vient de s'achever. *“Il a déjà fait le stage ?”*, s'enquiert via un talkie-walkie Gildas, un autre instructeur, préposé à la barre à mine, à propos du parcours de Gilles. *“Bravo, tu as eu les bons réflexes”*, poursuit Sébastien de vive voix. *“Ces trois jours de formation, c'est l'occasion de s'ouvrir, de connaître d'autres techniques et de se perfectionner”*, souligne Gilles, chauffeur depuis 25 ans au conseil régional de Bretagne. *“J'ai été très rarement confronté à des situations délicates, mais c'est toujours intéressant de savoir comment réagir en cas de problème.”* Il y a une poignée d'années, Gilles et l'autre *“stagiaire”*, Gabriel, chauffeur depuis trente ans pour une grande →



Jean-Yves Formateur

“Avec les airbags et les détecteurs de choc dans les voitures modernes, il n'est quasiment plus possible de réaliser ce type de manœuvre.”



1



2



3



4

- 1 Les chauffeurs apprennent comment réagir quand une voiture leur fonce dedans avec des véhicules destinés à la casse. 2 Sur un parcours, ils doivent faire preuve de précision dans le pilotage, notamment entre les arbres. 3 Un stagiaire coincé entre un agresseur et un manifestant muni d'une barre à mine. “Dans une telle situation, il faut tout faire pour ne jamais s'arrêter”, souligne Jean-Yves, l'un des formateurs. 4 Séance de briefing studieuse entre les stagiaires et les formateurs.

PHOTOS FLORIAN GROUT



**Gilles** Chauffeur stagiaire

En 25 ans de carrière, j'ai été rarement confronté à des situations délicates, mais c'est toujours intéressant de savoir comment réagir en cas de problème.

❶ Un guet-apens simulé dans une station de lavage à l'issue d'un parcours sur route ouverte. ❷ Les stagiaires doivent franchir ce passage étroit à 60 km/h en évitant l'accrochage. ❸ Lors de l'exercice nocturne où le chauffeur tente d'assurer la protection de son patron, ici exposé aux agressions à un distributeur automatique.

PHOTOS FLORIAN GROUT

3

entreprise hexagonale, avaient déjà suivi le stage de niveau 1 (conduite et bases protection) avant de revenir pour ce stage de perfectionnement (mises en situation et sécurité rapprochée).

### Résister aux impacts d'une voiture suiveuse

Leur journée a débuté par un parcours en "skidcar", une Citroën C4 dotée d'un châssis extérieur muni d'un système hydraulique afin d'amplifier la perte d'adhérence. Les pneus crissent, la berline glisse et prend des allures de taureau incontrôlable. "Les notions de survirage et de sous-virage sont essentielles à maîtriser, confie Sébastien, présent sur le siège passager. Et en pratiquant, on retient bien plus qu'assis sur une chaise."

Un peu plus tard, à bord d'une Citroën BX et d'un vieux Land Rover, les deux stagiaires doivent franchir un étroit passage entre quatre voitures à 60 km/h. "À cette vitesse-là, il ne faut surtout pas quitter un point de vision au loin", précise Jean-Yves. Gilles et Gabriel enchaînent ensuite les freinages d'urgence et les demi-tours après être partis en marche arrière. Dans la foulée, ils expérimentent l'impact d'une voiture suiveuse tentant de mettre un terme à leur trajet. "Avec les airbags et les détections de chocs dans les voitures modernes, il n'est quasiment plus possible de réaliser ce type de manœuvre."

Pourtant, c'est à bord de leur C6 et de leur C5 que Gabriel et Gilles effectuent une poignée d'heures plus tard un parcours de nuit dans les coursives du circuit. Les cernes creusés, les corps engoncés par le froid,

ils doivent sécuriser le trajet d'un grand patron sur un chemin semé d'embûches entre tentative d'extorsion, prise en tenaille du véhicule et réactions face à des tirs de balles à blanc. Face au manque de luminosité et aux multiples pièges, l'ambiance est tendue dans la voiture. "Je vais encore mourir", sourit Sébastien, l'instructeur jouant le rôle du client VIP. Difficile en effet d'anticiper toutes les embuscades.

### Dans une situation d'urgence, la hiérarchie s'inverse

"Quand un P.-D.G. s'assoit à l'arrière de notre voiture, on ne peut pas tout imposer", estime Gabriel, qui, à cause de la lumière laissée par son patron dans l'habitacle, n'avait pas vu venir un véhicule "d'agresseurs" fondre sur lui. "Mais en situation d'urgence, la hiérarchie s'inverse: le boss, c'est le chauffeur, c'est lui qui doit tout faire pour protéger la vie de son VIP."

Le lendemain, au cœur du trafic des campagnes environnantes, place aux filatures, au risque de grenade et au traquenard au cœur d'une station de lavage. Des coups de pétard claquent entre les voitures. "Le plus difficile, c'est de rester dans un état de concentration permanent, assure Sébastien. Il faut se dire constamment que les agresseurs potentiels ont un coup d'avance sur vous." Gabriel et Gilles sourient : ils viennent de remporter leur attestation "conduite et protection rapprochée". "On ne conduira plus vraiment comme avant", s'amuse Gilles, fier de ses nouveaux acquis avant de reprendre son quotidien plus paisible en tant que chauffeur au conseil régional de Bretagne. ■

LES STAGIAIRES ENCHAÎNENT LES TOURS DE PISTE  
 À BORD D'UN "SKIDCAR", UN VÉHICULE MUNI D'UN SYSTÈME  
 QUI AMPLIFIE LA PERTE D'ADHÉRENCE.



1

① Difficile de résister à la pression quand la situation s'envenime autant! ② Environ 60 véhicules voués à la casse sont utilisés chaque année pour ces stages. ③ Gilles et Gabriel, les deux stagiaires, ont reçu à l'issue du stage l'attestation "conduite et protection rapprochée".

2



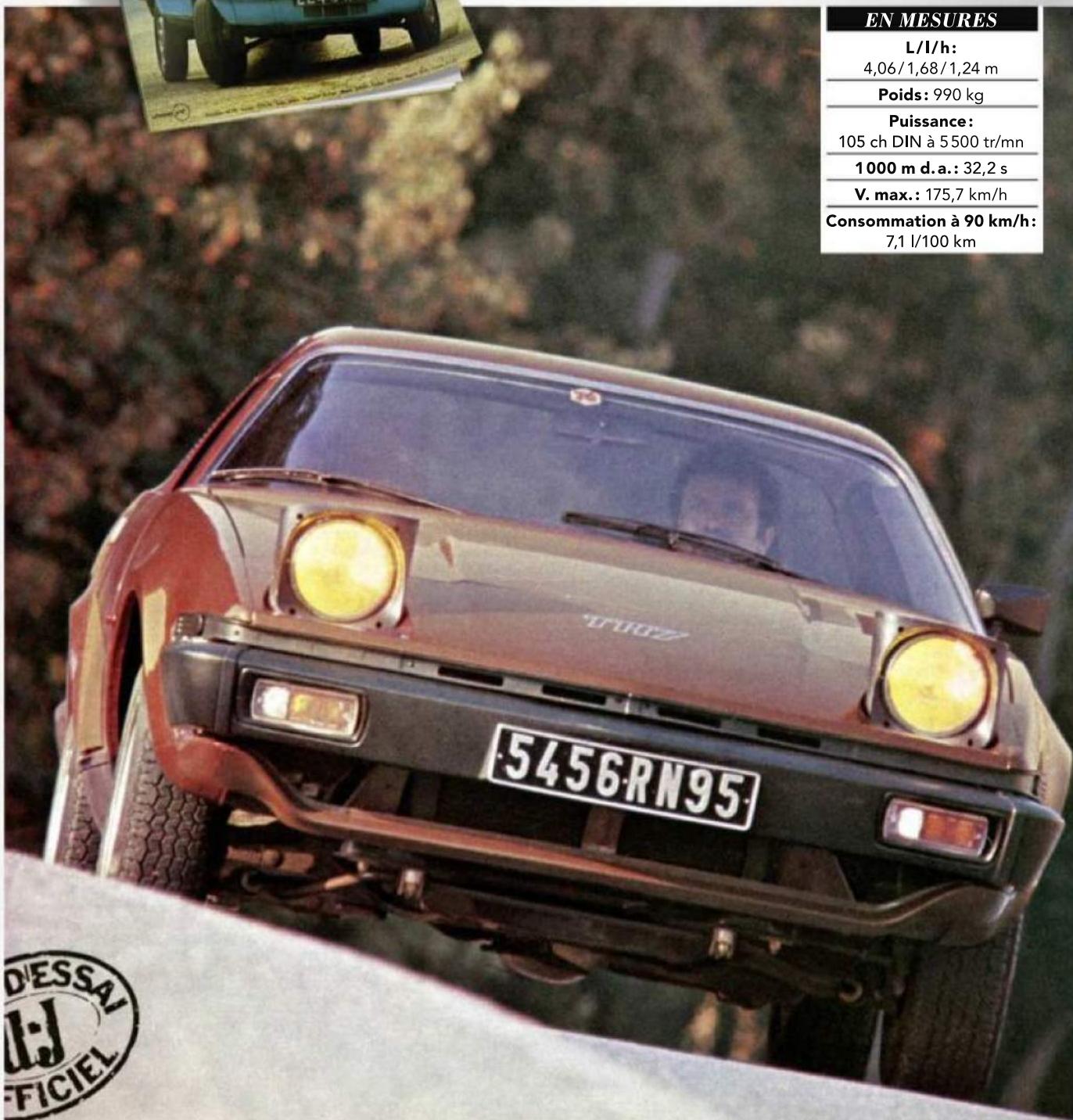
3

PHOTOS FLORIAN GROUT





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



**EN MESURES**

**L/I/h:**

4,06/1,68/1,24 m

**Poids:** 990 kg

**Puissance:**

105 ch DIN à 5500 tr/mn

**1000 m d.a.:** 32,2 s

**V. max.:** 175,7 km/h

**Consommation à 90 km/h:**

7,1 l/100 km

La TR7 veut s'inscrire dans la lignée de ses prestigieuses devancières, mais elle commence curieusement sa carrière en carrosserie coupé. Pour ne rien arranger, son style pour le moins clivant est en rupture totale avec les rondeurs des autres Triumph...

# LA TRIUMPH TR7 À L'ESSAI

À l'instar de MG, Triumph doit l'essentiel de sa notoriété aux roadsters, ces petits cabriolets deux places sportifs. Un genre plébiscité partout dans le monde, y compris aux États-Unis, et c'est précisément ce vaste pays que doit séduire la nouvelle TR7, la Triumph de la dernière chance...

Par **Bernard Carat** (1976) / **Thomas Riaud** (2018)

## Extraits...

■ "De la TR3 à la TR6, une tradition de cabriolets sportifs était à l'honneur chez Triumph. Avec la TR7, le fusil change d'épaule, grâce à la sortie d'un coupé à la carrosserie ultramoderne sur une mécanique, au contraire, très conservatrice. C'est donc un mariage un peu contre nature rassemblant le futur et le passé."

■ "Ce mélange, il est vrai, est destiné surtout aux Américains, mais la British Leyland a le triomphe modeste et envoie aussi la TR7 sur le continent européen à la conquête d'une clientèle appréciant l'intimité d'une deux-places."

■ "Le moteur, emprunté à la Dolomite, est incliné sur le côté à 45° et comporte un arbre

à cames en tête commandant deux soupapes par cylindre. Avec une cylindrée de 1998 cm<sup>3</sup>, on obtient la puissance exacte de 105 ch DIN à 5 500 tours."

■ "Ce groupe monté à l'avant entraîne les roues arrière par l'intermédiaire d'un pont rigide ultraclassique et on constate là un recul technique, par rapport à la TR6 qui disposait de roues arrière indépendantes."

■ "Triumph annonce abusivement 185 km/h de vitesse en pointe, alors qu'à Montlhéry, nous n'avons pu dépasser 175,7 km/h, à 6 200 tours environ, l'aiguille étant passée dans la zone rouge."



Le tableau de bord de la TR7 fait bonne impression en disposant d'une instrumentation très complète et bien agencée.

“ C'est la voiture du couple heureux pour les petits voyages en amoureux. C'est aussi la voiture que son agressivité fait remarquer, celle qui paraît hors série. ”

## ↑ *Ses qualités*

### **BON RAPPORT PRIX/PRESTATIONS**

“En dehors de la souplesse de son moteur et de son tableau de bord, ses qualités n’ont rien d’extraordinaire, mais il faut les rapprocher d’un prix de vente tout à fait raisonnable de moins de 36 000 F, clés en mains.”

### **PERFORMANCES INTÉRESSANTES**

“Sa vitesse de pointe nous paraît quand même intéressante, d’autant qu’elle est obtenue facilement sur autoroute et que les remises en régime sont particulièrement brillantes.”

### **CONSOMMATION MODÉRÉE**

“Par rapport aux possibilités, la consommation n’est pas du tout exagérée, puisque nous avons relevé, au cours de l’essai spécial, 8,4 litres à 75 km/h de moyenne.”

## ↓ *Ses défauts*

### **FREINAGE À AMÉLIORER**

“Les freins sont moins convaincants, avec une trop grande élasticité de la pédale et, aussi, une instabilité prononcée lors des coups de freins brutaux. Enfin, la résistance à l’échauffement est très aléatoire.”

### **VISIBILITÉ MÉDIOCRE**

“La visibilité est plutôt médiocre, à cause de l’épaisseur des montants de pare-brise et de la faible hauteur des glaces latérales. Vers l’arrière, la petite lunette très rapprochée dégage bien la vue, mais, de trois quarts, les panneaux de custode sont gênants.”

### **BRUITS DE TRANSMISSION**

“Le moteur n’est pas vraiment discret, avec un niveau sonore élevé à haut régime et des bruits de boîte.”

①

②

③

⑤

④

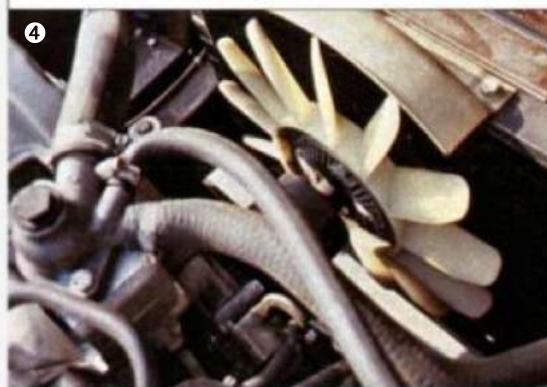
⑥

/// Nous avons mesuré la vitesse phares levés : elle tombe à 171,8 km/h, soit 4 km/h de perte. ///

❶ La TR7 connaîtra quelques évolutions pour clore sa carrière avec un V8. Ce sera l’ultime Triumph produite... ❷ À défaut de deux petites places d’appoint, la TR7 ménage un espace de rangement derrière les sièges. ❸ Le profil “en coin”, agrémenté de phares escamotables, s’inscrit bien dans l’époque, mais son élégance est discutable. La variante cabriolet apparaît plus équilibrée. ❹ La TR7 offre deux grandes places, parfaites en garde au toit et en largeur aux coudes. ❺ Le fond du coffre accueille la roue de secours. ❻ La soute, assez vaste pour un coupé 2 places, peut recevoir 221,8 dm<sup>3</sup> de valises.



① Cette proue très plongeante dispose, aux avant-postes, d'un super pare-chocs "à l'américaine" pouvant absorber un impact sans dégâts jusqu'à 8 km/h. ② La TR7 surprend sous cet angle, avec son arrière massif et tronqué, rompant avec la forme plus fluide de l'avant. ③ Issu de la Dolomite, la TR7 reçoit un 4 cylindres 2.0 8 soupapes développant 105 ch DIN. ④ Pour gagner quelques chevaux, le ventilateur possède un embrayage visqueux qui ne l'entraîne plus à grande vitesse.



## Extraits...

■ "La ligne très originale de la carrosserie fait et fera encore l'objet d'interminables discussions et, comme d'habitude, nous ne prendrons pas parti sur cette question d'esthétique."

■ "On peut reprocher à la TR7 ses vitres latérales un peu petites et, surtout, des roues très ordinaires avec des pneus étroits."

■ "Le tableau de bord est très complet, avec des cadrans bien disposés devant le conducteur. On trouve, en plus du compte-tours et du compteur, deux totaliseurs, une jauge à essence bien graduée, un voltmètre, un thermomètre d'eau et une montre avec trotteuse."

■ "Avant l'essai, nous n'étions pas tellement rassurés sur la stabilité de la TR7, mais, finalement, la tenue de route n'est vraiment pas mauvaise, même sur le mouillé."

■ "Les phares se relèvent grâce à des moteurs électriques mais, malheureusement, pour des appels de phares, il faut attendre que ceux-ci soient sortis de leur logement, ce qui est rapide mais peu logique."

■ "La TR7, lancée d'abord aux États-Unis, est encore peu connue dans notre pays, mais le bilan de ce premier essai est positif, grâce à l'homogénéité de son comportement."

■ "L'aspect de la TR7 ne laisse pas indifférent et les non-initiés pensent être en présence d'une voiture beaucoup plus coûteuse."



Par Thomas Riaud

# Vu d'aujourd'hui

En privilégiant d'abord la clientèle américaine et en misant tout sur un style pour le moins déroutant, de surcroît d'abord proposé exclusivement en carrosserie coupé, Triumph s'est tiré une balle dans le pied. Il faudra attendre la fin des années 80 pour voir à nouveau un vrai roadster. Il sera... japonais, et ce sera la Mazda MX-5, un succès planétaire, puisque nous en sommes désormais à la 4<sup>e</sup> génération, avec plus d'un million d'exemplaires produits. Eh oui, nul n'est prophète en son pays...

# La vie de vos autos

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

## ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ TOYOTA

“Nous avons acheté en avril 2013 chez Toyota à Boé (47), un RAV4 neuf (2.2 D-4D AWD).

Dès la première révision (12 000 km), nous avons signalé une surconsommation d'huile.

Lors de la deuxième révision (25 000 km), même remarque. À la troisième, en 2016 (40 000 km), un contrôle a enfin été réalisé. Bilan : 0,30 l/1 000 km. Nous avons écrit au service clientèle. La marque avance que cela doit venir de ma conduite et d'une « utilisation de lubrifiants ou carburants de faible qualité ». L'huile est issue du réseau, et je ne roule qu'au carburant premium...”

Patrick Pradie

## Éric Ruot nous parle de son **Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4x4 Creative**

ACHETÉ NEUF EN FÉVRIER 2016  
33 000 km PARCOURUS.



“Depuis novembre 2016 et la dernière intervention suite aux soucis rencontrés, nous n'avons plus eu de problèmes.

Hyundai France nous a donné quatre roues hiver, et notre concessionnaire (Fast Automobiles, à Longwy) nous a offert la première révision ! Nous sommes très satisfaits de ce Tucson : confort, agrément mécanique, silence... Lors de la révision,

l'atelier en a profité pour changer le troisième feu stop suite à un rappel SAV. Je pourrais peut-être me plaindre d'une consommation excessive (7,5 l/100 km), pour des trajets en ville et sur route.”

Jean-Marc Chabernaud nous parle de sa **Peugeot 308 1.2 PureTech 130 Feline EAT6**

“La boîte auto à 6 rapports est douce, mais elle inflige quelques à-coups à faible vitesse, dans les embouteillages, par exemple.”



“Je suis habitué depuis plus de vingt-cinq ans aux moteurs diesel car je roule pas mal (40 000 km/an), et plutôt aux SUV (Tiguan, 3008, Sportage, CX-5/Yeti, etc.). J'ai fait le grand saut en passant à un moteur essence et en suivant les conseils de mon magazine préféré, à savoir une Peugeot 308 1.2 PureTech 130 et boîte auto. C'est une voiture très confortable – j'ai fait dernièrement quelques kilomètres en Classe A dans laquelle on ressent bien toutes les bosses de la route ! Cette 308 offre par ailleurs un bon ressenti de la route et elle consomme peu. Je n'ai eu aucun problème pour m'habituer au petit volant ni aux compteurs surélevés. En finition Feline, je trouve que le niveau d'équipement

est correct mais sans plus : j'aurais bien aimé avoir la reconnaissance vocale pour le téléphone et GPS... Il y a aussi peu de place à l'arrière pour les jambes des passagers et, surtout, le détail qui me déplaît le plus : toutes les commandes passent par l'écran digital et j'en regretterais presque la console centrale de ma dernière Volvo V40 Cross Country, qui a au moins vingt boutons ! Ceci dit, pour ma prochaine voiture, je vais revenir sur un moteur diesel car l'autonomie et la consommation sont encore bien plus favorables pour un gros rouleur, et retour aussi sur un SUV, pour la position de conduite surélevée bien utile quand on prend de l'âge ! Certainement un Renault Kadjar dCi 110 EDC...”

ACHETÉE D'OCCASION (AOÛT 2016, 1 500 km) EN AVRIL 2017 ; 25 000 km PARCOURUS, CONSUMMATION MOYENNE : 6,4 l/100 km

## aj L'avis de Brice Perrin

De mon point de vue, la 308 est la meilleure compacte du moment, et pas seulement pour son rapport confort/comportement exceptionnel. Mais le tout-tactile m'agace autant que Jean-Marc ! Plutôt qu'un Kadjar, certes confortable, je conseillerais un 3008, autrement innovant, dans son style et ses équipements.



**Vos autos nous intéressent**

Vous souhaitez témoigner ? Envoyez un mail à [brice.perrin@mondadori.fr](mailto:brice.perrin@mondadori.fr)



# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

## Grip Control = pneus 4 saisons ?

Relisant le n°976, concernant l'essai longue durée du 3008, vous comparez la "monte" hivernale à l'option Grip Control qui, je cite "constraint à rouler toute l'année avec des pneus 4 saisons". Que voulez vous dire ?

J. R.

Chez Peugeot comme chez Citroën (voir essai du C3 Aircross p. 44), le Grip Control est souvent associé à une finition haut de gamme et forcément lié à des pneus M+S 4 saisons. Ce type de gomme homologuée hiver permet de rouler hiver comme été. Un compromis proposant une bonne accroche à basse température et une usure limitée hors des périodes hivernales. Mais les distances de freinage sont affectées par rapport à des gommes classiques et, sur routes glissantes, l'adhérence reste moindre que celle proposée par de véritables pneus hiver.

WILLIAM CROZES



**POSEZ VOS QUESTIONS** et retrouvez l'ensemble des réponses sur: [www.lechefdesessais.fr](http://www.lechefdesessais.fr)

ou contactez-nous par courrier/email : 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - [autojournal@mondadori.fr](mailto:autojournal@mondadori.fr) - [www.autojournal.fr](http://www.autojournal.fr)



VOLKSWAGEN

## À quand une Volkswagen Golf Cabriolet ?

Savez-vous si Volkswagen refera un jour une Golf Cabriolet ? La dernière étant sur une Golf VI. P. H.

Suite au scandale du Dieselgate, Volkswagen a gelé les projets les moins rentables et les plus difficiles à industrialiser. La Golf Cabriolet était de ceux-ci. Nous n'avons pas d'information sur un éventuel retour de cette version. Notez simplement que la tendance est la même chez la plupart des constructeurs, qui cherchent à rationaliser leur outil industriel. Il n'y a plus de cabriolet chez Peugeot, pas plus que chez Renault.

FLORIAN GROUT



## Le DS 7 Crossback et le Citroën C5 Aircross ne vont-ils pas se cannibaliser ?

Même taille, même habitabilité, mêmes moteurs, mêmes transmissions, prix proches ? R. J.

Le positionnement du SUV DS se veut davantage premium. Il est vrai que les deux modèles partagent la même plate-forme et plusieurs motorisations. Cependant, seul le C5 Aircross devrait débuter avec le 1.2 PureTech de 130 ch, motorisation dont sera privé le DS 7. Ce qui devrait permettre de bien les distinguer en termes de tarifs. D'autres différences en matière de qualité de matériaux, d'équipements et aussi de services permettront au groupe Peugeot/Citroën de bien les distinguer.

# KIA STONIC

Rouler en SUV sans renoncer au dynamisme d'une bonne berline, c'est ce que nous propose le Stonic. Avouez que c'est tentant! Par Pascal Richard Photos Arnaud Saunier

Que ceux qui recherchent un SUV au physique de déménageur passent leur chemin. Pas trop haut sur pattes, plus dynamique que massif, le style du Stonic tranche avec celui des modèles que l'on a l'occasion de croiser, y compris dans la catégorie des SUV urbains. Compact (4,14 m de longueur), le

dernier-né de la gamme Kia semble avant tout taillé pour la ville. Cela dit, pour pleinement apprécier ce petit SUV, il ne faut pas hésiter à s'aventurer sur les petites routes sinuées. C'est là que le Stonic se différencie de ses principaux rivaux en proposant un comportement à la fois alerte et efficace. Revers de la médaille :

le confort perd quelques plumes dans l'affaire. Vous voilà prévenus. Techniquement, la gamme Stonic s'articule autour de trois moteurs (deux essence, un diesel) et pas moins de quatre niveaux de finition. Reste maintenant à explorer la gamme pour voir quelle version affiche le bilan le plus flatteur.

Le Stonic propose de bonnes qualités routières et un gabarit compact qui le rend très maniable en ville.





1



2

➊ La grande force du Kia Stonic, c'est l'efficacité de son comportement. Un trait de caractère qui lui fait malheureusement perdre quelques plumes en confort. ➋ La présentation de l'habitacle est agréable à l'œil et la finition d'un bon niveau.

## LES MOTEURS

### DIESEL

#### 1.6 CRDi 110 ch

Au vu du dynamisme affiché par le châssis, on aurait souhaité, même en diesel, une mécanique un peu plus haute en couleur. Un peu juste en puissance, ce bloc parvient malgré tout à signer, même sur le dernier rapport, des chronos corrects en reprises. Côté consommation, pas de record de sobriété en vue mais le bilan de cette mécanique n'appelle pas de critique particulière.

### ESSENCE

#### 1.4-IG 100 ch

Ce moteur n'est assurément pas le plus intéressant de la gamme. Même dans le cadre d'une utilisation exclusivement urbaine, son bilan est assez terne, surtout si on le met en parallèle avec celui du 1.0 T-GDi. Reste que, grâce à ce bloc, le Stonic se permet de proposer un modèle d'entrée de gamme attractif sur le plan financier. Mais c'est bien là le seul mérite que l'on peut lui attribuer.

#### ❤ 1.0 T-GDi 120 ch

Ce petit 3 cylindres turbo présente une fiche technique séduisante. La bonne humeur dont fait preuve cette mécanique se marie bien avec le caractère du châssis. Cet ensemble ne manque pas de cohérence avec, à la clé, un réel plaisir de conduite. À l'aise sur tous les types de terrain, ce bloc a le bon goût de ne pas faire payer à la pompe ses bonnes prestations. Un dernier détail à porter au crédit de cette mécanique, qui ne manque décidément pas de talent.

## LES TRANSMISSIONS

### MANUELLE

Toutes les motorisations sont associées à une boîte mécanique à 6 rapports. La commande de cette dernière n'appelle pas de commentaire particulier et son étagement assez court favorise les relances sans pour autant pénaliser la consommation.

### AUTOMATIQUE

Si vous souhaitez équiper votre Stonic d'une boîte

automatique, il faudra patienter jusqu'en avril 2018. C'est en effet à cette date que la gamme s'enrichira d'une boîte à double embrayage.

### INTÉGRALE

Le Stonic n'a manifestement pas l'intention de se salir les pneus. Par conséquent, il fait l'impasse sur la transmission intégrale mais aussi sur tout type d'antipatinage "optimisé" pour la pratique du tout-chemin.

**L/I/h/empattement: 4,14/1,76/1,52/2,58 m**

### MOTEUR DIESEL

Puissance maxi (ch à tr/mn)

Couple maxi (Nm à tr/mn)

#### Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en 4<sup>e</sup> (s)

#### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

### 1.6 CRDi 110 ch

110 à 4000

260 à 1500

176

11,3

11,4

5,8

### MOTEURS ESSENCE

Puissance maxi (ch à tr/mn)

Couple maxi (Nm à tr/mn)

#### Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en 4<sup>e</sup> (s)

#### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

### ❤ 1.0 T-GDi 120 ch

120 à 6000

171 à 1500

181

10,2

9,9

7,2

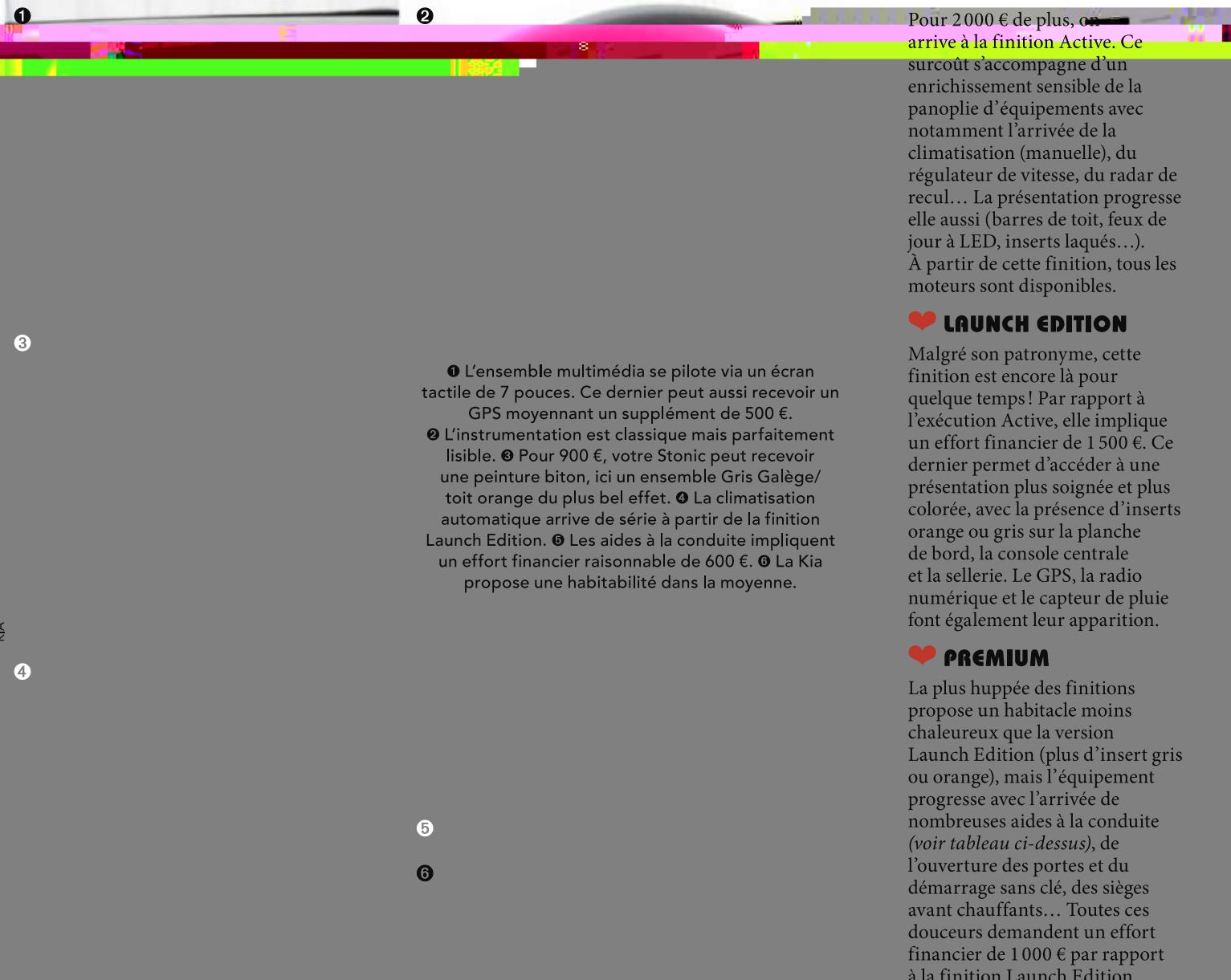
\*Données constructeur.

### ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, allumage automatique des phares, banquette AR fractionnable, connexion Bluetooth, ensemble audio avec commandes au volant et écran tactile de 7 pouces, ordinateur de bord, rétroviseurs électriques/dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, volant ajustable dans les deux plans.

### ÉQUIPEMENTS / OPTIONS

	Motion	Active	Launch Edition	Premium
Capteur de pluie	—	—	série	série
Climatisation manuelle/automatique	1 000 €/non	série/non	non/série	non/série
Éclairage statique d'intersection	—	série	série	série
Plancher de coffre à double niveau	—	série	série	série
Projecteurs antibrouillard	—	série	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	—	—	—	série
Vitres arrière électriques	—	série	série	série
Rails de toit	—	série	série	série
Toit ouvrant électrique	—	—	—	❤ 500 €



## LES FINITIONS

### MOTION

En entrée de gamme, le Stonic propose, vu le prix affiché (16 990 €), une liste d'équipements assez complète à laquelle il ne manque que la climatisation (manuelle, en option, 1 000 €). La présentation manque en revanche un peu de chaleur. Seul le moteur 1.4-1SG 100 ch est ici disponible.

### ACTIVE

Pour 2 000 € de plus, on arrive à la finition Active. Ce surcroît s'accompagne d'un enrichissement sensible de la panoplie d'équipements avec notamment l'arrivée de la climatisation (manuelle), du régulateur de vitesse, du radar de recul... La présentation progresse elle aussi (barres de toit, feux de jour à LED, inserts laqués...). À partir de cette finition, tous les moteurs sont disponibles.

### ❤ LAUNCH EDITION

Malgré son patronyme, cette finition est encore là pour quelque temps ! Par rapport à l'exécution Active, elle implique un effort financier de 1 500 €. Ce dernier permet d'accéder à une présentation plus soignée et plus colorée, avec la présence d'inserts orange ou gris sur la planche de bord, la console centrale et la sellerie. Le GPS, la radio numérique et le capteur de pluie font également leur apparition.

### ❤ PREMIUM

La plus huppée des finitions propose un habitacle moins chaleureux que la version Launch Edition (plus d'insert gris ou orange), mais l'équipement progresse avec l'arrivée de nombreuses aides à la conduite (voir tableau ci-dessus), de l'ouverture des portes et du démarrage sans clé, des sièges avant chauffants... Toutes ces douceurs demandent un effort financier de 1 000 € par rapport à la finition Launch Edition.



Le coffre du Stonic est assez pratique malgré un seuil de chargement un peu haut (76 cm). Son volume de chargement (366 dm<sup>3</sup>) est un peu juste.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### ❤️ AIDES À LA CONDUITE (600 €)

Proposé en option sur les finitions Motion, Active et Launch Edition (de série sur Premium), cet ensemble d'aides à la conduite regroupe le freinage autonome d'urgence (actif jusqu'à 60 km/h) avec détection des piétons, l'alerte de franchissement involontaire de ligne, le passage automatique feux de route/feux de croisements, l'alerte de vigilance du conducteur et, sur Motion uniquement, le régulateur de vitesse (de série à partir d'Active). Quel que soit l'usage que vous faites de votre Stonic, ces aides à la conduite représentent un gain indéniable en matière de sécurité. Vu le surcoût, raisonnable, demandé, il serait dommage de s'en priver.

### CONSEILLÉ PAR L'AJ

### ❤️ PACK NAVIGATION (500 €)

Ce pack, de série sur les exécutions Launch Edition et Premium, ne concerne que la finition Active. Comme son nom l'indique, il regroupe un système de navigation. Ce dernier s'affiche sur un écran tactile de 7 pouces (déjà présent de série). Côté service, il faut noter que la mise à jour de la cartographie (Europe) est gratuite durant 7 ans. Les services TomTom Live (info-trafic, zone de danger, recherche des points d'intérêt et prévisions météo) sont également offerts pour une durée de 7 ans.

### CONSEILLÉ PAR L'AJ

### ASPECTS PRATIQUES

Même si le Stonic mise avant tout sur son agrément de conduite pour séduire, il ne néglige pas pour autant les aspects pratiques. Ainsi, les espaces de rangement sont nombreux à bord (porte-gobelets, poche aumônière au dos du siège passager avant, plancher du coffre à double niveau). Dans un autre domaine, il faut également signaler que la protection de la carrosserie est assez sérieuse avec des passages de roues et des bas de portières bien préservés. À noter qu'en accessoires, il existe des baguettes latérales supplémentaires facturées (pose comprise) 163,50 €.

### PRÉSENTATION

Pour donner un petit peu plus de personnalité à votre Stonic, vous pourrez opter pour une peinture biton (Jaune Impérial/toit noir, Rouge Grenadine/toit noir ou encore Gris Galène/toit orange). Cette peinture, facturée 900 €, est disponible sur les finitions Launch Edition et Premium. En outre, parmi les accessoires, vous trouverez plusieurs modèles de stickers qui vous permettront de personnaliser à moindres frais votre auto. Comptez 142,66 € pour les stickers latéraux et 65,29 € pour ceux des coques de rétroviseur. Dans les deux cas, la pose est comprise.

## LES TEINTES

### Peinture opaque gratuite



Blanc Céleste

### Peintures métallisées 550 €



Bleu Denim



Brun Sienne



Gris Aluminium



Gris Galène



Jaune Impérial



Noir Ébène



Rouge Grenadine

## LES JANTES



Jantes en acier 15 pouces avec enjoliveurs (Motion).



Jantes en alliage 17 pouces (Active, Launch Edition et Premium).

### NOTRE CHOIX

### 1.0 T-GDi Launch Edition

21 490 € hors options - Malus écologique : 0 €

Les SUV, petits ou grands, mettent en avant le confort et les aspects pratiques. Mais le Stonic a quant à lui décidé de faire du plaisir de conduite son cheval de bataille. Un pari pris iconoclaste dans la catégorie, mais qui, finalement, le rend attachant... à défaut d'être vraiment confortable ! Le moteur 1.0 T-GDi s'impose comme une évidence tandis que, côté finitions, les exécutions Launch Edition et Premium se retrouvent presque dos à dos.

DU 1<sup>ER</sup> AU 31 JANVIER 2018

# Les happy days

Un mois d'offres exceptionnelles !

Jusqu'à

40 %\*



**Aramisauto**.com

Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

Réponse de principe  
immédiate  
en Crédit ou LOA\*\*

100% satisfait ou  
100% remboursé  
pendant 15 jours ou 1000 km

Voitures d'occasion  
reconditionnées  
en usine

**29** agences  
en France

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

\* Sur une sélection de voitures, voir conditions sur le site [www.aramisauto.com](http://www.aramisauto.com). Remise par rapport au prix catalogue constructeur. Aramisauto propose des véhicules neufs en mandat.  
\*\* Location avec Option d'Achat. Visuels non contractuels.

# RENAULT ESPACE

Bien que toujours rangé dans la catégorie des monospaces, l'Espace adopte un style proche de celui des SUV. Bien fini et agréable à conduire, il connaît néanmoins des débuts chaotiques. Par Pascal Serres Photos Yann Lefebvre

Entièrement nouveau, l'Espace cru 2015 ne connaît pas un succès comparable à celui qui était le sien durant les années 90. Les gros problèmes de fiabilité, pour la plupart d'origine mécanique, rencontrés en début de carrière par cette cinquième génération, n'y sont certainement pas pour rien.

Il faut dire que le nombre de rappels atteint des records avec pas moins de 15 actions entreprises en deux ans! Le constructeur aurait-il rencontré des difficultés à implanter ses mécaniques dans sa nouvelle plate-forme? C'est dommage car ce monospace capable d'accueillir jusqu'à 7 passagers est plutôt très agréable à conduire et facile à vivre grâce sa bonne habitabilité et à des solutions de modularité bien pensées. De même, son habitacle moderne, ergonomique et bien fini s'avère très plaisant à vivre.

## LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.6 TCe	200	Avec sa boîte de vitesses robotisée, cette version allie confort d'utilisation et silence.
	1.8 TCe	225	Un bon moteur performant et agréable, qui offre des prestations intéressantes.
Diesel	1.6 dCi	130	Sans être ridicule, ce diesel est quand même un peu juste lorsqu'on doit rouler en charge.
	1.6 dCi	160	Ce bloc forme un excellent duo avec la boîte à double embrayage EDC.



## LES PANNEES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

Aucune panne référencée.

## AUTRES DÉFAILLANCES

### TRANSMISSION

Bruit et claquement dans le train avant qui imposent de remplacer les deux arbres de transmission.

### ÉLECTRONIQUE

Des mises à jour sont à effectuer pour corriger les défauts suivants: bugs à répétition du système R-Link (défaut d'affichage, lenteur, impossible de connecter un iPhone, réglage du son inopérant...), défaut d'affichage au tableau

de bord, ouverture mains-libres, radars avant et arrière (entrée en action trop lente), antenne GPS (parfois à remplacer). Remplacement du système d'affichage tête haute (vibrations, défaut d'affichage...).

### HABITACLE

Apparition de nombreux bruits parasites et vibrations en provenance des appuie-tête, dans le tableau de bord ou les portières.

Dysfonctionnement du système de chauffage/climatisation: de l'air froid souffle vers les pieds en continu.

### CARROSSERIE

Dysfonctionnement du moteur du hayon arrière qui reste bloqué ou qu'il est impossible d'ouvrir. Un réglage s'impose. Même punition pour les portes avant parfois mal ajustées. Remise en place et/ou remplacement des joints de portes.

**NOS MESURES****Moteur/Transmission**

Puissance maxi	160 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	380 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1598 cm <sup>3</sup> / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	double embrayage / 6

**Châssis**

Diamètre de braquage	12,4 m
Pneumatiques AV/AR	235/65 R 17

**Dimensions/Poids**

L/1/h / empattement	4,86 / 1,89 / 1,68 / 2,88 m
Poids/tractable freiné	1659 kg / 2000 kg

**Performances**

1000 m d.a.	33,6 s
0 à 100 km	12 s
90-130 km/h en Drive	11,4 s
Vitesse maxi	202 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

**Habitabilité/Coffre**

Longueur aux jambes AR	de 18 à 35 cm
Largeur aux coudes AV/AR	156/155 cm
Volume de coffre	de 775/610 dm <sup>3</sup> en 5 pl. à 252 dm <sup>3</sup> (7 pl.)

**LE BUDGET**

Assurance*: 1000 €	Carte grise**: 266,40 €
--------------------	-------------------------

**Consommations**

Moyenne	7,8 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	8,4 / 7,6 / 7,5 l/100 km
Autonomie / Réservoir	744 km / 58 l

**Coût de l'entretien**

Amortisseurs AV	450 €	Kit de distribution chaîne	
Amortisseurs AR	350 €	Embrayage	BVA
Disques AV	270 €	FAP	450 €
Disques AR	190 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	150 €	Feu AV	1100 €
Plaquettes AR	95 €	Feu AR	320 €
Filtre à air	25 €	Bouclier AV	500 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	450 €

■ 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.

**LE BILAN FIABILITÉ**

**Avec un grand nombre de rappels en début de carrière, l'Espace est très loin d'être un modèle de fiabilité. Les premiers modèles sont donc à éviter et mieux vaut opter pour un véhicule récent.**



MESURES  
Auto-Journal  
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

**LES RAPPELS****MAJEURS****AIRBARG (JUIN 2017)**

Risque de mauvais déploiement des airbags rideaux en cas de choc (problème de mélange des produits chimiques d'allumage) sur les Espace construits entre le 29 septembre et le 30 novembre 2016.

**EGR (OCTOBRE 2016)**

Sur les Espace 1.6 dCi fabriqués jusqu'au 15 juillet 2015, le tuyau d'EGR peut se fissurer. La fuite des gaz chauds peut détruire des pièces environnantes (câbles, tuyaux etc.) et causer la perte de l'assistance de freinage ou le calage du moteur.

**SIÈGES AVANT (OCTOBRE 2016)**

Les vis arrière des glissières de siège peuvent ne pas avoir été correctement serrées. En cas d'accident ou de freinage brusque, les sièges peuvent basculer (modèles construits jusqu'au 25 mai 2016).

**SÉCURITÉ ENFANT (OCTOBRE 2016)**

Sur les Espace fabriqués entre le 16 mars 2015 et le 28 juillet 2016, la sécurité enfant de la porte arrière gauche peut se désactiver inopinément alors que l'indication de verrouillage reste allumée.

**ABS/ESP (JUILLET 2016)**

Le bloc hydraulique de l'ABS/ESP peut être contaminé par des particules plastiques ou métalliques. L'efficacité des systèmes pourrait être réduite. Périodes de fabrication: entre le 12 février 2016 et le 3 mars 2016 et entre le 17 mars 2016 et le 12 avril 2016.

**CEINTURES DE SÉCURITÉ (JUIN 2016)**

Sur les Espace fabriqués jusqu'au 11 janvier 2016, les sangles des ceintures de sécurité avant peuvent être partiellement coupées.

**TOIT OUVRANT (JUIN 2016)**

Le toit ouvrant risque d'être mal collé et une partie pourrait se détacher pendant le

**& MINEURS****TRAIN AVANT (JUIN 2016)**

Sur les Renault Espace fabriqués jusqu'au 18 septembre 2015, usure prématurée et asymétrique des pneus avant à cause d'un mauvais alignement des roues (bras de suspension inférieur mal fixé qui bouge).

roulage (Espace fabriqués avant le 14 décembre 2015).

**ÉLECTRICITÉ (JUIN 2016)**

Une mauvaise installation du câblage au niveau du système de chauffage peut engendrer un incendie sur les Espace fabriqués jusqu'au 30 octobre 2015.

**ÉLECTRICITÉ (JUIN 2016)**

Sur les Espace fabriqués jusqu'au 4 septembre 2015, le mauvais positionnement de la tresse de masse au niveau du capteur de courant de la batterie peut entraîner le calage inopiné du moteur.

**ÉLECTRICITÉ (JUIN 2016)**

Risque de court-circuit dans l'habitacle au niveau du câblage de mise à la masse (Espaces fabriqués jusqu'au 30 octobre 2015).

**FREINS (MAI 2016)**

Sur les Espaces produits jusqu'au 3 février 2016, en raison d'un mauvais montage, les flexibles de freins avant pourraient s'user et se percer en frottant sur la jante ou le pneu.

**FREINAGE (JANVIER 2016)**

Sur certains Espace 1.6 dCi, le rotor d'entraînement de la pompe à vide pourrait se briser, conduisant à l'arrêt immédiat de la pompe à vide et à la perte de l'assistance de freinage et de la puissance du moteur.

**ÉLECTRONIQUE (NOVEMBRE 2015)**

Sur les Espace 1.6 dCi fabriqués jusqu'au 6 mai 2015, affichage erroné au tableau de bord de messages d'alerte (risque de casse moteur, boîte de vitesses à contrôler, témoin OBD...) et/ou impossibilité de démarrer le moteur et/ou boîte de vitesses automatique bloquée. En cause, un câblage moteur déformé lors du conditionnement ou lors de sa préparation sur chaîne.

**CARROSSERIE (AOÛT 2016)**

La tôle extérieure du capot peut se détacher de la sous-structure sur les Espace fabriqués jusqu'au 20 juillet 2016.

# LE PRIX DU NEUF aj

## ALFA ROMEO

TYPE CV B/M\* PRIX

MITO	
1.4 MPI 78 ch	5 M 300 15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5 0 19 090
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7 M 90 22 590
Veloci TCT	9 M 90 25 890
1.3 JTDM 95 ch Super	4 0 20 790

Surcoût Super : "base" + 1 900 €

Surcoût Lusso : Super + 1 800 €

## GIULIETTA

GIULIETTA	
1.4 T-Jet 120 ch	7 M 1 490 22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8 M 173 24 690
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9 0 29 900
Veloci TCT	14 M 3 473 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

GIULIA	
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11 M 860 37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17 M 2 010 54 190
Quadrifoglio	40 M 10 500 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 M 60 51 390

Surcoût Super : "base" + 4 300 €

Surcoût Sport : Super + 4 600 €

Surcoût Lusso : Sport + 300 €

## NOUVEAU STELVIO

NOUVEAU STELVIO	
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12 M 4 253 43 700
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17 M 4 253 51 700
Quadrifoglio	41 M 10 500 91 400
2.2 Diesel 150 ch Auto.	7 M 90 39 300
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10 M 90 41 700
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11 M 173 49 600

Surcoût Super : "base" + 4 000 €

Surcoût Lusso : Super + 4 500 €

Surcoût Sport Edition : Lusso + 0 €

## 4C

4C	
Standard Edition	14 M 3 473 63 200

Surcoût Carbon Edition : Standard Edition + 4 300 €

## 4C SPYDER

Surcoût : coupé + 9 800 €

## ASTON MARTIN

TYPE CV B/M\* PRIX

ASTON MARTIN	
V8 Vantage AMR Coupé	NC M 10 500 128 062
V8 Vantage AMR Roadster	NC M 10 500 140 163
V12 Vantage AMR Coupé	NC M 10 500 195 625
V12 Vantage AMR Roadster	NC M 10 500 207 726
DB11 V8 Coupé	NC M 185 546
DB11 V12 Coupé	NC M 10 500 210 464
Vanquish S	NC M 10 500 264 968
Vanquish S Volante	NC M 10 500 280 094
Rapide S	NC M 10 500 197 455

## AUDI



Premium Murat  
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16<sup>e</sup>  
Tél : 01 40 73 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE CV B/M\* PRIX

A1	
1.0 TFSI Ultra 82 ch	4 0 18 000
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5 0 18 450
1.4 TFSI 125 ch	6 0 20 520
S1	14 M 4 460 35 770
1.4 TDI Ultra 90 ch	4 0 20 200
1.6 TDI 116 ch	5 0 21 550

Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €

Surcoût Ambiente : Ambiente + 600 €

Surcoût S line : Ambiente + 2 800 €

Surcoût : Ambiente Luxe : S line + 700 €

## A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 800 €

## Q2

Q2	
1.0 TFSI 116 ch	6 0 25 420
1.4 TFSI COD 150 ch	8 90 27 460
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11 M 953 33 880
1.6 TDI 116	5 0 27 050
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8 M 113 33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10 M 210 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)

A3 BERLINE (4 PORTES)	
1.0 TFSI 115 ch	6 0 26 670
1.5 TFSI Cd 150 ch	8 28 710
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10 M 140 32 990
S3 Quattro S tronic	19 M 2 153 54 930
RS3 Quattro S tronic	29 M 10 500 62 990
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)

A3 SPORTBACK (5 PORTES)	
e-tron Design	6 0 42 230

Surcoût : 550 € à 1 400 €

Surcoût : coupé + 3 000 €

Surcoût : Design + 0 €

Surcoût S line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €

## A3 CABRIOLET

A3 CABRIOLET	
1.4 TFSI 115 ch	6 M 90 31 920
1.5 TFSI 150 ch	7 0 33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10 M 353 38 150
S3 S tronic	20 M 2 773 59 560
1.6 TDI 116 ch	5 0 33 450
2.0 TDI 150 ch	7 0 35 490
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10 M 300 41 830

Surcoût : "base" + 2 600 €

Surcoût : Design + 0 €

Surcoût S line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €

## TT

TT	
1.8 TFSI 180 ch	10 M 540 36 620
2.0 TFSI 230 ch	13 M 773 41 830
S3 Quattro S tronic	20 M 3 103 59 560
RS Quattro S tronic	28 M 10 500 74 800
2.0 TDI 184 ch	9 M 60 41 220

Surcoût : "base" + 4 500 €

Surcoût : coupé + 3 000 €

Surcoût : Design + 0 €

Surcoût S line : "base" + 2 600 €

Surcoût Design Luxe : "base" + 2 100 €

## TT ROADSTER

TT ROADSTER	
1.4 TFSI 125 ch	7 M 473 30 960
1.4 TFSI COD 150 ch	8 M 173 32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10 M 2 300 39 940
RS Performance Quattro S tronic	23 M 10 500 63 420
2.0 TDI 120 ch	6 0 30 170
2.0 TDI Ultra 150 ch	8 0 32 710
2.0 TDI 150 ch Quattro	8 M 343 33 410
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

Surcoût : Design + 0 €

Surcoût : Design + 3 600 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €

Surcoût : Design Luxe + 3 000 €

## A4 AVANT (BREAK)

A4 AVANT (BREAK)	
RS 4 Avant Tiptronic	34 M 10 500 92 000
Surcoût : berline + 1 700 €	
Surcoût : Design + 0 €	
Surcoût : Design Luxe : S line + 2 100 €	
Surcoût : Design Luxe : S line + 2 600 €	

Surcoût : Design + 0 €

Surcoût : Design Luxe : S line + 2 100 €

Surcoût : Design Luxe : S line + 2 600 €

Surcoût : Design Luxe : S line + 2 800 €

Surcoût : Design Luxe : S line + 3 000 €

## A4 ALLROAD QUATTRO

A4 ALLROAD QUATTRO	
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15 M 1 873 51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9 M 210 48 460
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10 M 210 50 270
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12 M 773 53 830
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16 M 953 57 410
Surcoût Design Luxe : + 5 350 €	

Surcoût : Design + 0 €

Surcoût : Design Luxe : S line + 2 100 €

Surcoût : Design Luxe : S line + 2 600 €

Surcoût : Design Luxe : S line + 2 800 €

Surcoût : Design Luxe : S line + 3 000 €

## NOUVELLE A5 COUPE

NOUVELLE A5 COUPE	
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8 M 90 29 130
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11 M 173 40 370

Surcoût : "base" + 2 800 €

Surcoût : Design + 0 €

Surcoût : Design Luxe : S line + 2 600 €

Surcoût : Design

sDrive16d Première	6	0	32 350
sDrive18d Lounge	7	0	36 200
sDrive20d Lounge	8	0	39 550
sDrive25d Lounge Auto.	13 M	140	45 950
Surcoût Lounge : Première + 1 600 €			
Surcoût Sport : Lounge + 4 350 €			
Surcoût xLine : Sport + 450 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 € à + 3 300 €			

#### NOUVEAU X2

sDrive20i Première	NC	NC	39 700
xDrive20d Première	NC	NC	43 600
xDrive25d Première	NC	NC	46 000

#### SÉRIE 3 BERLINE

318i Lounge	7	0	34 300
320 Lounge	10 M	210	37 750
330 xDrive Lounge Auto.	15 M	860	48 300
340i Lounge Plus	21 M	6 810	49 300
M3	32 M	10 500	85 950
M3 Pack Compétition	34 M	10 500	92 650
330e Lounge	8	0	46 500
316d Lounge	6	0	34 300
318d Lounge	7	0	36 900
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	40 350
320d Lounge	10	0	40 350
330d Lounge Auto.	12 M	253	49 400
335d xDrive Lounge Auto.	10 M	1 373	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 €			
<b>SÉRIE 3 GRAN TURISMO</b>			
320i Lounge Auto.	10 M	410	42 250
330i Lounge xDrive Auto.	15 M	1 613	50 150
340i Lounge xDrive Auto.	21 M	5 810	56 350
318d Lounge	8	0	39 350
320d Lounge	10 M	50	42 800
330d Lounge Auto.	15 M	1 260	51 850
335d Lounge xDrive Auto.	10 M	2 010	57 950
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury : Sport + 5 350 €			
Surcoût M Sport : Sport + 3 450 €			

#### NOUVELLE SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge	10 M	540	41 200
430i Lounge	15 M	1 373	45 800
440i Lounge	20 M	6 810	52 800
M4	32 M	10 500	87 300
M4 Pack Compétition	34 M	10 500	94 100
420d Lounge	10	0	43 200
430d Lounge Auto.	15 M	253	52 500
435d xDrive Lounge Auto.	10 M	1 373	58 700
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury : Sport + 5 850 €			
Surcoût M Sport : Sport + 4 650 €			

#### NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcoût : coupé + 0 €			
<b>NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET</b>			
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €			

#### NOUVEAU X3

xDrive20i Lounge Auto.	11 M	4 673	47 700
xDrive30i Lounge Auto.	15 M	4 890	53 400
M40i Auto.	15 M	10 500	72 900
xDrive20d Lounge Auto.	10 M	410	51 900
xDrive30d Lounge Auto.	15 M	2 153	58 400
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €			
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €			
Surcoût M Sport : xLine + 2 400 €			

#### X4

xDrive28i Lounge Plus Auto.	15 M	4 460	58 550
M40i Auto.	25 M	10 500	71 100
xDrive20d Lounge Plus	10 M	613	53 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15 M	2 153	62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20 M	3 473	66 450
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €			

#### NOUVELLE SÉRIE 5

520i Lounge Auto.	10 M	90	48 400
530i Lounge Auto.	14 M	140	55 600
540i Lounge Auto.	22 M	2 153	62 400
M550d xDrive Auto.	35 M	10 500	92 300
M5 Auto.	32 M	10 500	126 500
530e Lounge	13	0	56 800
520d Lounge	10	0	47 100
520d EfficientDynamics Auto.	10	0	49 900
530d Lounge Auto.	15	0	59 850
540d Lounge xDrive Auto.	10 M	860	67 500
M550d xDrive Auto.	28 M	2 940	90 050
Surcoût Sport : Lounge + 4 400 € à + 4 800 €			
Surcoût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 450 € à + 1 950 €			

#### NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING

Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 800 €			
<b>NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO</b>			
630i Lounge Auto.	16 M	1 260	63 900
640i Lounge xDrive Auto.	23 M	8 173	73 550
630d Lounge Auto.	16 M	253	68 150
640d Lounge xDrive Auto.	20 M	2 773	76 050
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €			
Surcoût Luxury : Sport + 1 150 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 3 850 €			

#### SÉRIE 6 GRAN COUPÉ

640i Lounge Plus Auto.	11 M	7 340	88 950
650i Lounge Plus Auto.	14 M	10 500	102 600
M6 DKG	47 M	10 500	144 000
M6 Pack Compétition DKG	52 M	10 500	152 900
640d Lounge Plus Auto.	10 M	1 373	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 €			
<b>X5</b>			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20 M	10 500	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25 M	10 500	87 850
M Auto.	19 M	10 500	129 800
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 150
xDrive25d Lounge Auto.	13 M	953	56 550
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 M	2 940	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 €			

#### SÉRIE 6 CROSSBACK

Surcoût : Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
<b>X6</b>			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	10 M	10 500	75 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	14 M	10 500	91 600
M Auto.	19 M	10 500	137 700
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 M	3 473	73 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16 M	4 73	79 900
M50d Auto.	16 M	7 340	103 100
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €			

#### SÉRIE 7 BERLINE

Surcoût Exclusive : Lounge + 13 000 €			
<b>SÉRIE 7 GRAN TURISMO</b>			
740i Auto.	11 M	2 940	93 800
750i xDrive Auto.	14 M	10 500	110 900
M760 Li xDrive Auto.	14	10 500	187 200
740e	13	0	96 050
725d Auto.	13	0	84 800
730d Auto.	15	0	89 100
740d xDrive Auto.	10 M	253	99 500
750d Auto.	18 M	2 153	110 900
Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €			
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €			
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €			

#### SÉRIE 7 TOURING (BREAK)

Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €			
<b>SÉRIE 7 CROSSBACK</b>			
718d Lounge	7	0	34 300
720d Lounge	10 M	210	37 750
730d xDrive Lounge Auto.	15 M	860	48 300
740d Lounge Plus	21 M	6 810	49 300
M3	32 M	10 500	85 950
M3 Pack Compétition	34 M	10 500	92 650
730e Lounge	8	0	46 500
716d Lounge	6	0	34 300
718d Lounge	7	0	36 900
720d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	40 350
720d Lounge	10	0	40 350
730d Lounge Auto.	12 M	253	49 400
735d xDrive Lounge Auto.	10 M	1 373	56 100
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury : Sport + 5 650 €			
Surcoût M Sport : Sport + 3 250 €			

#### SÉRIE 7 GRAN COUPE

Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €			
<b>SÉRIE 7 CROSSBACK</b>			
718d Lounge	7	0	34 300
720d Lounge	10 M	210	37 750
730d xDrive Lounge Auto.	15 M	860	48 300
740d Lounge Plus	21 M	6 810	49 300
M3	32 M	10 500	85 950
M3 Pack Compétition	34 M	10 500	92 650
730e Lounge	8	0	46 500
716d Lounge	6	0	34 300
718d Lounge	7		

NOUVELLE TIPO 5 PORTES						
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €						
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7 M	953	18 590			
NOUVELLE TIPO STATION WAGON						
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €						
124 SPIDER						
1.4 MultiAir 140 ch	8 M	2 010	26 290			
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €						
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €						
ABARTH 124 SPIDER						
1.4 Turbo 170 ch Scorpione	9 M	2 010	37 000			
Surcoût "base" : Scorpione + 3 000 €						
QUO						
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	7 073	14 490			
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5 M	90	20 490			
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6 M	90	20 990			
Surcoût Trekking : Lounge + 1 000 €						
DOBLO MAXI						
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6 M	300	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			
Surcoût Trend : Essential + 800 €						
Surcoût ST-Line : Trend + 1 300 €						
Surcoût Titanium : ST-Line + 0 €						
Surcoût Vignale : Titanium + 1 450 €						
FIESTA (5 PORTES)						
Surcoût : berline 3 portes + 600 €						
NOUVEL ECOSPORT						
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7	0	18 900			
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	0	24 000			
1.5 TDCi 100 ch Trend	5	0	20 900			
1.5 TDCi EcoBlue 125 ch Executive 4x4	7 M	113	26 200			
Surcoût Executive : Trend + 2 400 € à + 3 300 €						
Surcoût ST-Line : Executive + 1 300 €						
Surcoût B&O Play Edition : ST-Line + 600 €						
FOCUS						
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5 M	953	18 100			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5 M	20 600				
1.0 EcoBoost 125 ch Executive	5 M	23 050				
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6 M	173	25 700			
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15 M	3 853	29 200			
RS	24 M	7 613	39 700			
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	22 600			
1.5 TDCi Ecologic 105 ch Executive	5	0	24 250			
1.5 TDCi 120 ch Executive	6	0	25 050			
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7	0	27 700			
2.0 TDCi 185 ch ST	15	0	30 700			
Surcoût Executive : Trend + 1 250 €						
Surcoût Titanium : Executive + 1 450 €						
Surcoût ST-Line : Titanium + 0 €						
FOCUS SW (BREAK)						
Surcoût : berline + 600 €						
C-MAX						
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	23 500			
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	24 700			
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8 M	1 490	28 200			
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	25 500			
1.5 TDCi Ecologic 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	253	34 400			
Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €						
Surcoût Titanium X : Titanium + 1 700 €						
GRAND C-MAX						
Surcoût : C-MAX + 1 300 €						
KUGA						
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8 M	1 373	23 050			
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8 M	1 373	25 250			
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto, 4x4	11 M	6 553	33 100			
1.5 TDCi 120 ch Trend	8 M	0	26 500			
2.0 TDCi 150 ch Trend	8 M	60	28 750			
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	10 M	613	35 000			
Surcoût Titanium : Trend + 3 050 €						
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 900 €						
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €						
MONDEO						
Hybrid 187 ch Executive (4 portes)	9	0	35 450			
2.0 TDCi Ecologic 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 M	50	36 950			
Surcoût ST-Line : Executive + 2 450 €						
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 650 €						
MONDEO SW						
Surcoût : berline + 1 000 €						
S-MAX						
2.0 TDCi 150 ch Executive	8 M	253	38 200			
2.0 TDCi 180 ch Executive	10 M	253	39 700			

2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch ST-Line PowerShift						
12 M	1 490	44 500				
Surcoût ST-Line : Executive + 1 600 €						
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €						
GALAXY						
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9 M	2 153	40 350			
2.0 TDCi 120 ch Trend	6 M	300	39 150			
2.0 TDCi 150 ch Trend	8 M	300	39 650			
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10 M	300	45 050			
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12 M	1 490	47 050			
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €						
EDGE						
2.0 TDCi 180 Titanium	10 M	2 153	45 900			
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12 M	2 153	49 400			
Surcoût ST-Line : Titanium + 3 400 €						
Surcoût Vignale : Sport + 3 300 €						
MUSTANG FASTBACK						
2.3 EcoBoost 317 ch	21 M	10 290	38 900			
5.0 GT 418 ch	33 M	10 500	43 900			
MUSTANG CONVERTIBLE						
Surcoût : Fastback + 4 400 €						
TOURNEO COURIER						
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5 M	50	13 420			
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	14 420			
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	5	0	14 920			
Surcoût Trend : Ambiente + 750 €						
TOURNEO CONNECT						
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6 M	253	20 725			
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	5 M	90	21 225			
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5 M	90	21 825			
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	24 325			
GRAND TOURNEO CONNECT						
Surcoût : "court" + 600 €						
HONDA						
GARAGE DU CLOS						
91 LINAS			01 69 80 72 80			
2 avenue Ettore Bugatti						
91 VILLEBON SUR YVETTE			01 69 31 55 00			
47 avenue du Général de Gaulle						
www.honda-montlhery.com						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
JAZZ						
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 380			
Surcoût Executive : Elegance + 800 €						
Surcoût Exclusive Navi : Executive + 2 200 €						
NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)						
1.0 i-VTEC Elegance	6	0	22 900			
1.5 i-VTEC Sport	10 M	410	27 300			
Type-R GT	NC	7 890	38 910			
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €						
Surcoût Exclusive : Executive + 2 600 €						
Surcoût Sport Plus : Sport + 2 000 €						
Surcoût Prestige : Sport Plus + 1 000 €						
NOUVELLE CIVIC (4 PORTES)						
1.5 i-VTEC Elegance	10 M	300	21 760			
1.6 i-TEC 120 ch Elegance	6	0	24 100			
Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €						
Surcoût Exclusive Navi : Executive + 2 500 €						
CR-V						
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9 M	5 810	29 930			
1.6 i-TEC 120 ch Comfort	6	0	28 280			
1.6 i-TEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9 M	300	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 Innovia : Exclusive Navi + 1 800 €						
NSX						
3.5	41 M	10 500	192 500			
HYUNDAI						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
i10						
1.0 66 ch Initia	4	0	10 950			
1.2 87 ch Initia	5	0	12 900			
Surcoût Initiative : Initia + 1 350 €						
Surcoût Creative : Initiative + 2 000 €						
i20 (5 PORTES)						
1.2 84 ch Intuitive	4	0	15 200			
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	0	16 050			
1.0 T-GDI 120 ch Creative	6	0	19 400			
1.1 CRDI 75 ch Intuitive	4	0	17 100			
1.4 CRDI 90 ch Intuitive	4	0	17 800			
Surcoût Creative : Initiative + 2 750 €						
i20 COUPE						
Surcoût : berline + 0 €						
i20 ACTIVE						
Surcoût : berline + 0 €						
ix20						

2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	<b>M</b>	2 153	47 450
Surcoût Overland : Limited + 3 500 €				
<b>GRAND CHEROKEE</b>				
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	17	<b>M</b>	10 500	68 400
SRT Auto.	19	<b>M</b>	10 500	84 700
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	<b>M</b>	10 290	56 900
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €				
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €				
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €				
Surcoût Summit Signature : Summit + 4 000 €				

<b>KIA</b>				
<b>TYPE</b>	<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>	
<b>NOUVELLE PICANTO</b>				
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 €				
<b>NOUVELLE RIO</b>				
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	<b>M</b>	1 050	16 590	
1.4 CRDI 90 ch Motion	4	0	15 890	
Surcoût Active : Motion + 1 700 €				
Surcoût Premium : Active + 3 400 €				
<b>VENGA</b>				
1.4 90 ch Motion	<b>M</b>	300	16 100	
1.6 125 ch Active	7	<b>M</b>	953	19 800
1.6 CRDI 115 ch Active	6	0	21 800	
Surcoût Active : Motion + 2 500 €				
Surcoût Premium : Active + 1 300 €				
<b>NOUVEAU STONIC</b>				
1.4 100 ch Motion	<b>M</b>	113	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 €				
<b>SOUL</b>				
1.6 GDI 132 ch Active	7	<b>M</b>	2 010	20 600
Sport DCT	12	<b>M</b>	2 390	27 600
1.6 CRDI 136 ch Active	7	<b>M</b>	173	23 100
Surcoût Premium : Active + 3 000 €				
<b>SOUL EV</b>				
EV	1	<b>B</b>	6 000	36 400
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €				
<b>PRO_CEE'D</b>				
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 990	
GT	12	<b>M</b>	6 300	29 290
1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 290	
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €				
<b>CEE'D</b>				
1.4 100 ch Motion	<b>M</b>	860	17 990	
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	22 290	
1.6 CRDI 135 Active DCT	7	<b>M</b>	690	23 290
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €				
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 €				
<b>CEE'D SW (BREAK)</b>				
Surcoût : 5 portes + 1 100 €				
<b>CARENS</b>				
1.6 GDI 135 ch Motion	<b>M</b>	1 373	22 490	
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	<b>M</b>	113	24 690
1.7 CRDI 141 ch Active	7	0	28 490	
Surcoût Active : Motion + 3 200 €				
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €				
<b>NIRO</b>				
Motion	5	0	27 150	
Rechargeable Active	4	0	36 250	
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 000 €				
<b>SPORTAGE</b>				
1.6 GDI 132 ch Motion	7	<b>M</b>	1 873	23 090
1.6-T-GDI 177 ch GT Line Pk Pr. 4x4 DCT	10	<b>M</b>	7 613	37 590
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	0	25 090	
2.0 CRDI 136 ch GT Line	7	<b>M</b>	173	32 990
1.7 CRDI 141 Active DCT	7	<b>M</b>	253	30 990
2.0 CRDI 185 ch GT Line Pk Prem. 4x4 Auto.	11	<b>M</b>	5 340	40 790
Surcoût Active : Motion + 3 900 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 000 €				
Surcoût Premium : GT Line Premium + 0 €				
<b>OPTIMA</b>				
Hybride Rechargeable Premium			39 990	
1.7 CRDI 141 ch Premium	7	0	32 990	
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €				
Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €				
<b>OPTIMA SW</b>				
GT Auto.		<b>M</b>	10 500	42 990
Hybride Rechargeable Premium	6	0	41 490	
1.7 CRDI 141 ch Premium	15	0	34 490	
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €				
Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €				
<b>NOUVEAU SORENTO</b>				
2.2 CRDI 200 ch Active	11	<b>M</b>	2 153	41 000
Surcoût GT-Line : Active + 6 000 €				
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 000 €				
<b>NOUVELLE STINGER</b>				
GT	27	<b>M</b>	10 600	59 900
2.2 CRDI 200 ch GT Line Auto.	1	<b>M</b>	1 873	44 400
Surcoût GT Line Premium : GT-Line + 3 900 €				

<b>LAMBORGHINI</b>				
<b>TYPE</b>	<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>	
Huracán LP 580-2	NC	<b>M</b>	10 500	180 000
Huracán LP 610-4	NC	<b>M</b>	10 500	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	<b>M</b>	10 500	223 740
Aventador LP 700-4	NC	<b>M</b>	10 500	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	<b>M</b>	10 500	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	NC	<b>M</b>	10 500	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	NC	<b>M</b>	10 500	432 960

<b>LAND ROVER</b>				
<b>TYPE</b>	<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>	
<b>EVOQUE / EVOQUE COUPE</b>	<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>	
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	<b>M</b>	1 113	45 150
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	15	<b>M</b>	7 073	63 650
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000	
2.2 TD4 180 ch Pure	12	<b>M</b>	113	40 800
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	15	<b>M</b>	2 773	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 €				
<b>EVOQUE CABRIOLET</b>				
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	<b>M</b>	10 500	58 850
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	15	<b>M</b>	2 153	49 550
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	15	<b>M</b>	2 153	57 850

<b>NOUVEAU DISCOVERY</b>				
3.0 Si6 340 ch SE Auto.	C	<b>M</b>	10 500	59 300
2.0 TD4 180 ch S Auto.	C	<b>M</b>	4 673	50 900
2.0 SD4 240 ch S Auto.	C	<b>M</b>	5 810	54 800
3.0 TD6 258 ch SE Auto.	C	<b>M</b>	10 500	59 300
Surcoût SE : S + 2 450 € à 2 500 €				
Surcoût HSE : SE + 8 400 € à + 8 420 €				
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €				
<b>DISCOVERY SPORT</b>				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	5	<b>M</b>	9 660	41 800
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	C	<b>M</b>	10 500	53 500
2.0 eD4 150 ch Pure	8	<b>M</b>	73	34 700
2.0 TD4 180 ch Pure	10	<b>M</b>	540	39 400
Surcoût SE : SE + 4 500 € à + 4 800 €				
Surcoût HSE : SE + 5 600 €				
Surcoût R-Dynamic : HSE + 6 200 €				
<b>NOUVEAU RANGE ROVER VELAR</b>				
P250 Auto.	C	<b>M</b>	7 073	57 500
P380 Auto.	C	<b>M</b>	10 500	68 300
D180 Auto.	C	<b>M</b>	1 260	57 500
D240 Auto.	C	<b>M</b>	2 940	61 700
D300 Auto.	C	<b>M</b>	5 573	67 600
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €				
Surcoût R-Dynamic : S + 3 800 €				
Surcoût R-Dynamic : S + 3 400 €				
Surcoût R-Dynamic : SE : S + 1 700 €				
Surcoût R-Dynamic : SE : SE + 3 400 €				
Surcoût R-Dynamic : SE : HSE + 3 400 €				

<b>RANGE ROVER SPORT</b>				
3.0 S/C HSE Auto.	C	<b>M</b>	10 500	76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	3	<b>M</b>	10 500	96 700
SVR Auto.	C	<b>M</b>	10 500	131 400
2.0 SD4 S Auto.	C	<b>M</b>	4 890	63 300
3.0 TDV6 S Auto.	4	<b>M</b>	9 660	67 500
3.0 SDV6 SE Auto.	9	<b>M</b>	10 500	77 400
4.0 SDV6 HSE Auto.	4	<b>M</b>	10 500	89 600
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	<b>M</b>	4 890	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 €				
<b>RANGE ROVER</b>				
5.0 S/C Vouge Auto.	4	<b>M</b>	10 500	123 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	6	<b>M</b>	9 660	98 600
4.4 SDV8 Vouge Auto.	2	<b>M</b>	10 500	117 400
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18	<b>M</b>	4 890	136 500
Surcoût Vouge : HSE + 10 200 €				
Surcoût Autobiography : Vouge + 14 100 €				
Surcoût SV/Autobiography : Autobiography + 55 300 € à + 61 200 €				
<b>LEXUS</b>				
<b>TYPE</b>	<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>	
	<b>GT</b>	<b>GT</b>		
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 €				
<b>IS</b>				
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 €				
<b>RC</b>				
F Auto.	8	<b>M</b>	10 500	79 790
300h Luxe	10	0	52 890	
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €				

<b>NOUVELLE STINGER</b>				
GT	27	<b>M</b>	10 600	59 900
2.2 CRDI 200 ch GT Line Auto.	1	<b>M</b>	1 873	44 400
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 900 €				
<b>RC</b>				
F Auto.	8	<b>M</b>	10 500	79 790
300h Luxe	10	0	52 890	
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €				

**NOUVEAU NX**				


<

## NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcouf: coupé + 7 450 €	
SLC	
180	8 M 410 36 100
200	10 M 1 260 41 000
300 Auto.	14 M 540 48 900
43 AMG Auto.	15 M 8 460 66 000
250 d Auto.	11 0 45 200

Surcouf Executive: "base" + 4 700 €

Surcouf Sportline : Executive + 3 000 €

Surcouf Fascination : Sportline + 3 500 €

## GLC

250 4Matic Auto.	12 M 2 610 45 050
300 Executive 4Matic Auto.	15 M 4 673 55 150
43 AMG 4Matic Auto.	15 M 10 500 66 750
63 AMG 4Matic Auto.	NC M 10 500 97 800
63 AMG S 4Matic Auto.	NC M 10 500 106 150
350 e Executive 4Matic	10 0 56 550
220 d 4Matic Auto.	9 M 253 47 200
250 d 4Matic Auto.	11 M 253 48 550
350 d Executive 4Matic Auto.	16 M 3 853 56 500

Surcouf Executive: "base" + 4 700 €

Surcouf Sportline : Executive + 1 550 €

Surcouf Fascination : Sportline + 5 000 €

## NOUVEAU GLC COUPE

250 Executive 4Matic Auto.	12 M 3 853 53 600
300 Executive 4Matic Auto.	15 M 6 053 59 000
43 AMG 4Matic Auto.	15 M 10 500 70 600
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC M 10 500 100 900
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC M 10 500 109 250
350 e Executive 4Matic	10 0 60 400
220 d 4Matic Auto.	9 M 353 55 750
250 d 4Matic Auto.	11 M 353 57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16 M 4 253 60 350

Surcouf Executive: "base" + 4 700 €

Surcouf Sportline : Executive + 3 200 €

Surcouf Fascination : Sportline + 5 000 €

## CLASSE E

200	10 M 410 45 500
250 Executive Auto.	12 M 1 260 50 250
300 Executive Auto.	14 M 1 260 57 250
400 Executive 4Matic Auto.	2 M 8 733 68 650
43 AMG 4Matic Auto.	29 M 10 500 82 000
63 AMG 4Matic+ Auto.	40 M 10 500 119 300
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53 M 10 500 131 200
350 e Executive	NC 0 66 450
200 d Auto.	7 0 45 850
220 d Auto.	10 0 49 950
350 d Executive Auto.	15 M 1 050 63 250

Surcouf Executive: "base" + 4 400 €

Surcouf Sportline : Executive + 2 350 €

Surcouf Fascination: Sportline + 7 050 €

## NOUVELLE CLASSE E BREAK

Surcouf: berline + 2 800 €

## NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN

220 d 4Matic Auto.	11 M 773 63 200
250 d 4Matic Auto.	NC M 8 173 72 100

## NOUVELLE CLASSE E COUPE

200 Executive Auto.	10 M 953 53 150
300 Executive Auto.	15 M 2 300 57 900
400 Executive 4Matic Auto.	2 M 9 973 69 300
220 d Executive Auto.	10 0 55 000
350 d Executive 4Matic Auto.	NC M 5 113 66 300

Surcouf Sportline : Executive + 6 300 €

Surcouf Fascination: Sportline + 7 400 €

## NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcouf: coupé + 6 400 €

## CLASSE CLS COUPE

400 Auto.	22 M 4 890 73 100
500 Executive Auto.	30 M 10 500 95 200
63 AMG Auto.	47 M 10 500 133 700
63 AMG S Auto.	50 M 10 500 148 700
220 d Auto.	9 0 59 900
250 d Auto.	11 0 63 500
350 d Auto.	15 M 773 70 550

Surcouf Executive: "base" + 6 750 €

Surcouf Sportline : Executive + 5 950 €

Surcouf Fascination: Sportline + 800 €

## CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcouf: Classe CLS + 800 €

## NOUVELLE CLASSE S

450 Executive 4Matic Auto.	15 M 3 853 102 100
560 Fascination 4Matic Auto.	16 M 10 500 124 800
63 AMG 4Matic+ Limousine Auto.	13 M 10 500 186 000
65 AMG Limousine Auto.	17 M 10 500 238 000
650 Maybach Auto.	16 M 10 500 215 200
350 d Executive Auto.	17 M 613 91 500
400 d Executive 4Matic Auto.	2 M 1 873 98 700

Surcouf Fascination: Executive + 9 000 €

Surcouf Maybach : Fascination + 40 500 €

## NOUVELLE CLASSE S COUPE

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

Surcouf AMG Line: Executive + 4 400 €

## NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET

65 AMG Auto.	NC M 10 500 271 000
SL	

400 Auto.	15 M 7 613 105 700
500 Executive Auto.	15 M 10 500 135 600
63 AMG Auto.	10 M 10 500 181 400
65 AMG Auto.	16 M 10 500 256 900

## AMG GT

GT	35 M 10 500 127 200
GT S	41 M 10 500 146 300
GT Edition 50	NC M 10 500 171 800
GT R	NC M 10 500 174 800

## NOUVELLE AMG GT ROADSTER

GT	NC M 10 500 139 400
GT C	NC M 10 500 171 200

## CLASSE G

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

## CLASSE GLE

400 4Matic Auto.	13 M 10 500 73 500
43 AMG 4Matic Auto.	16 M 10 500 90 200
500 Executive 4Matic Auto.	15 M 10 500 97 500
63 AMG 4Matic Auto.	18 M 10 500 131 350
63 AMG S 4Matic Auto.	14 M 10 500 143 600

## CLASSE GLE COUPÉ

400 4Matic Auto.	13 M 10 500 73 500
43 AMG 4Matic Auto.	16 M 10 500 90 200
500 Executive 4Matic Auto.	15 M 10 500 97 500
63 AMG 4Matic Auto.	18 M 10 500 131 350
63 AMG S 4Matic+ Auto.	14 M 10 500 143 600

## CITAN TOURER LONG

112 Pure	NC M 1 050 22 728
108 CDI Pure	NC 0 22 416
109 CDI Pure	NC 0 22 824
111 CDI Pure	NC 0 23 940

## CITAN TOURER EXTRA-LONG

111 CDI Pure	NC 0 26 916
Surcouf Plus: Pure + 2 886 €	

## CITAN TOURER

Surcouf Prime: Plus + 3 918 €

Surcouf Plus: Pure + 1 962 €

Surcouf Prime: Plus + 2 796 €

## MINI

1.6 DIG-T 163 ch Visia	9 M 1 613 26 800
1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta	10 M 1 873 35 200
1.5 dCi 110 ch Acenta	5 0 23 890
1.6 dCi 130 ch Acenta	6 0 27 600
1.6 dCi 130 ch Acenta	7 0 25 400

## MINI 5 PORTES

One 75 ch	5 0 17 600
One 102 ch	5 0 18 150
Cooper 136 ch	7 0 21 100
Cooper S 192 ch	11 M 473 26 000
John Cooper Works	14 M 1 873 33 100

## MINI CABRIO

One 102 ch	6 0 22 500
Cooper	7 0 22 000
Cooper S	9 M 690 26 900
One D 95 ch	5 0 20 600
Cooper D 116 ch	5 0 23 450

## NOUVEAU COUNTRYMAN

One 8 M 140	14 M 25 300
Cooper	8 M 140 27 300
Cooper S	11 M 1 153 32 000
John Cooper Works All4	14 M 6 053 40 300
e-All4	NC 0 38 900

## CLUBMAN

One D 95 ch	6 0 26 600

<tbl\_r cells="2" ix="1" maxcspan="1" maxrspan="1

1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 400
1.6 THP 205 ch GT	11 M	300	32 150
GTi by Peugeot Sport	16 M	953	38 700
1.6 BlueHDI 100 ch Access	5	0	22 800
1.6 BlueHDI 120 ch Active	5	0	26 100
1.5 BlueHDI 130 Active	6	0	26 450
2.0 BlueHDI 150 ch Allure	7	0	30 150
2.0 BlueHDI 180 ch GT Auto.	9	0	35 950
Surcoût Active : Access + 2 350 €			
Surcoût Allure : Active + 2 450 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			

## NOUVELLE 308 SW

Surcoût : berline + 850 € à + 950 €

### 308

1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9 M	253	34 050
1.6 BlueHDI 100 ch Access	5	0	27 400
1.6 BlueHDI 120 ch Active	6	0	30 200
1.5 BlueHDI 130 ch Active		0	30 700
2.0 BlueHDI 150 ch Allure	8	0	35 250
2.0 BlueHDI 180 ch GT Auto.	10 M	90	42 050
Surcoût Active : Access + 2 100 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			

## NOUVEAU 5008

Surcoût : berline + 850 € à + 950 €

### 5008

1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 700
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9 M	473	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 M	90	44 050
Surcoût Active : Access + 3 300 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €			

## 508 SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 € à 1 900 €

### 508 SW (BREAK)

2.0 BlueHDI 180 ch Auto.	9	0	44 050
<b>PARTNER TEPEE</b>			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 350
1.6 BlueHDI 100 ch Active	5	0	22 050
1.6 BlueHDI 120 ch Outdoor	6	0	25 950
Electric Active	1 B	6 000	29 900
Surcoût Outdoor : Active + 2 450 €			
Surcoût Allure : Active + 2 000 €			

## PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>718 CAYMAN</b>			
2.0	19 M	5 810	55 040
S	24 M	10 290	67 790
GTS	NC	10 500	78 830
<b>718 BOXSTER</b>			
2.0	19 M	5 810	57 080
S	24 M	10 290	69 830
GTS	NC	10 500	80 870
<b>911 COUPÉ (TYPE 991 II)</b>			
Carrera	25 M	10 500	100 295
Carrera T	NC	10 500	110 015
Carrera S	31 M	10 500	114 575
Carrera GTS	NC	10 500	128 375
Targa 4	26 M	10 500	120 935
Targa 4S	31 M	10 500	135 215
Turbo	44 M	10 500	179 975
Turbo S	49 M	10 500	208 415
GT3	NC	10 500	155 255
GT2 RS	66 M	10 500	289 175
<b>911 CABRIOLET (TYPE 991 II)</b>			
Surcoût : coupé + 13 200 €			
<b>NOUVELLE PANAMERA</b>			
3.0	22	NC	93 407
4S	32 M	10 500	118 007
Turbo	46 M	10 500	159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	NC	189 062
4S Diesel	31 M	8 460	121 977
<b>NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO</b>			
Surcoût : berline + 2 880 € à + 5 040 €			
<b>MACAN</b>			
2.0	15 M	6 810	58 835
S	23 M	10 500	64 355
GTS	25 M	10 500	77 555
Turbo	29 M	10 500	87 350
Turbo Pack Performance	33	10 500	94 790
S Diesel	16 M	4 890	63 755
<b>NOUVEAU CAYENNE</b>			
3.0	24 M	10 500	77 184
S	34 M	10 500	94 464
Turbo	NC	10 500	141 744

**RENAULT**  
**RENAULT PARIS**  
**40 000 Véhicules Neufs en stock**  
**3 000 Occasions disponibles**  
**Tel : 01 80 18 00 44**  
[www.renaultparis.fr](http://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 €

Surcoût Zen : Life + 1 200 €

Surcoût Intens : Zen + 800 €

Surcoût Zen : Life + 1 800 €

Surcoût Intens : Zen + 1 950 €

Surcoût Initiale Paris : Zen + 3 450 €

Surcoût berline + 600 € à + 950 €

Surcoût : berline + 600 € à + 1 700 €

### ZOE

Life	1 B	6 000	23 700
Charge rapide Life	1 B	6 000	24 200

Surcoût Zen : Life + 1 200 €

Surcoût Intens : Zen + 800 €

Surcoût Zen : Life + 1 800 €

Surcoût Zen : Life + 1 950 €

Surcoût Initiale Paris : Zen + 3 450 €

Surcoût berline + 600 € à + 1 700 €

Surcoût : berline + 600 € à + 1 700 €

### CLIO

1.2 75 ch Life	4 M	173	13 900
0.9 TCe 90 Zen	5	0	16 700
1.2 Energy TCe 120 Intens	6	0	19 650

RS EDC

RS Trophy 220 ch EDC	12 M	613	26 600
1.5 Energy DCi 75 Life	4	0	17 000

1.5 Energy DCi 90 Zen

1.5 Energy DCi 110 Intens	5	0	19 600
1.6 Energy DCi 130 Zen	6	0	27 000

1.6 Energy DCi 160 ch Intens EDC

1.6 Energy TCe 100 ch Life	5 M	50	19 400
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7 M	253	24 200

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 600 €

Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 700 €

Surcoût FR : Excellence + 0 €

Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 700 €

Surcoût : berline + 600 € à + 1 700 €

### MÉGANE

1.2 Energy TCe 100 ch Life	5 M	50	19 400
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7 M	253	24 200

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 600 €

Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 700 €

Surcoût FR : Excellence + 0 €

Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 700 €

Surcoût : berline + 600 € à + 1 700 €

### SCÉNIC

1.2 Energy TCe 130 ch Life	6 M	253	24 200
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7 M	253	27 000

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 600 €

Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 700 €

Surcoût FR : Excellence + 0 €

Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 700 €

Surcoût : berline + 600 € à + 1 700 €

### NOUVEAU GRAND SCÉNIC

Surcoût : Scénic + 600 €

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 600 €

Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 700 €

Surcoût FR : Excellence + 0 €

Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 700 €

Surcoût : berline + 600 € à + 1 700 €

### KADJAR

1.2 Energy TCe 130 Life	7 M	140	24 500
1.6 Energy DCi 95 Life	9 M	953	30 700

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 600 €

Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €

Surcoût Zen : Life + 2 100 €

Surcoût Intens : Zen + 2 700 €

Surcoût FR : Excellence + 0 €

Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 700 €

Surcoût : berline + 600 € à + 1 700 €

### TALISMAN

1.6 Energy

RODUS				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
220 e-XDI	11	M 10 500	30 690	
SUBARU				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
1.6i 114 ch Premium	7	M 2 453	26 990	
2.0i 150 ch Premium	9	M 2 453	27 990	
2.0i 147 ch Premium	8	M 1 153	30 990	
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €				
WRX STI				
S Aller	21	M 10 500	44 990	
Surcoût S Club Aller: S Aller + 5 000 €				
FORESTER				
2.0i 150 ch Premium	8	M 4 050	32 990	
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	M 10 500	44 990	
2.0i 147 ch	8	M 2 010	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 Lineartr.	10	M 4 890	39 990	
OUTBACK				
2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	M 4 253	49 990	
2.0i 150 ch Premium	9	M 1 613	41 990	
Surcoût Luxury Eyesight: Premium + 5 000 €				
Surcoût Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 3 000 €				
BRZ				
2.0i 200 ch	12	M 9 050	32 990	
SUZUKI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CÉLÉRIOS (5 PORTES)				
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990	
1.0 WVT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290	
Surcoût Privége: Avantage + 1700 €				
Surcoût Pack: Privége + 800 €				
NOUVELLE IGNIS				
1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 790	
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 390	
Surcoût Privége: Avantage + 1200 €				
Surcoût Pack: Privége + 1 600 €				
NOUVELLE SWIFT				
1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 190	
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 690	
1.0 Boosterjet Privége	5	0	15 690	
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	17 890	
Surcoût Privége: Avantage + 1 300 €				
BALENO				
1.2 Dualjet Privége	4	0	14 590	
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250	
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490	
Surcoût Pack: Privége + 1 700 €				
JIMNY				
1.3 WVT JX	6	M 3 113	13 860	
Surcoût JLX: JX + 1 750 €				
VITARA				
1.6 WVT 120 ch Avantage	6	M 73	17 590	
S	7	M 53	22 990	
1.6 DDIS 120 ch Privége	6	0	21 790	
Surcoût Privége: Avantage + 1900 €				
Surcoût Pack: Privége + 1900 €				
NOUVEAU S-CROSS				
1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490	
1.4 Boosterjet Style	7	M 50	25 390	
1.6 DDIS 120 ch Privége	6	0	23 990	
Surcoût Privége: Avantage + 2 400 €				
Surcoût Style: Privége + 4 300 €				
TESLA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MODEL S				
75	1	B 6 000	75 700	
100D	1	B 6 000	106 800	
P100D	1	B 6 000	155 000	
MODEL X				
75D	1	B 6 000	91 550	
100D	1	B 6 000	109 950	
P100D	1	B 6 000	161 550	
TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AYGO (3 PORTES)				
1.0 WVT 68 ch x	3	0	10 900	
Surcoût x-play: x + 1500 €				
AYGO (5 PORTES)				
Surcoût: 3 portes + 400 €				
NOUVELLE YARIS (3 PORTES)				
1.0 WVT 69 ch Active	4	0	14 150	
1.5 WVT 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 613	23 400	
122h Dynamic	6	0	29 900	
Surcoût Dynamic: Active + 3 000 €				

TOUREG				
3.0 TDI 204 ch Ultimate Auto.	2	M 7 613	65	
7303.0 TD1 262 ch Ultimate Auto.	16	M 9 050	68 860	
Surcoût Carat Edition: Ultimate + 3 700 €				
CADDY				
1.2 TSI 84 ch Conceptline	5	M 953	16 740	
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M 473	22 140	
2.0 TDI 75 ch Conceptline	4	140	18 430	
2.0 TDI 102 ch Trendline	5	140	23 640	
2.0 TDI 122 ch Conceptline 4Motion	7	M 2 300	24 390	
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M 353	26 850	
Surcoût Trendline: Conceptline + 2 530 € à + 3 320 €				
Surcoût Trendline: Trendline + 1 920 € à + 3 110 €				
Surcoût Alltrack: Trendline + 2 830 €				
CADDY MAXI				
Surcoût: Caddy + 2 130 €				
VOLVO				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
V40				
T2 Kinetic	6	M 173	24 440	
T3 Momentum	8	M 173	28 700	
T5 R-Design Geartronic	14	M 773	39 350	
D2 éco Kinetic	5	0	25 660	
D3 éco Momentum	7	0	29 900	
D4 Momentum	10	0	32 400	
Surcoût Momentum: Kinetic + 2 300 €				
Surcoût R-Design: Momentum + 2 000 €				
Surcoût Inscription: R-Design + 1 250 €				
Surcoût Inscription Luxe: Inscription + 2 500 €				
V40 CROSS COUNTRY				
T3	8	M 210	30 690	
T4 Pro AWD Geartronic	10	M 2 153	39 840	
T5 Pro AWD Geartronic	16	M 2 153	44 690	
D2	6	0	29 950	
D3	8	0	31 890	
D4	10	0	34 390	
Surcoût Pro: "base" + 3 250 €				
Surcoût Luxe: Pro + 3 500 €				
NOUVEAU XC40				
T5 Momentum AWD Geartronic	NC	M 4 890	45 950	
D4 AWD BlueMotion AWD Geartronic	NC	M 353	45 100	
Surcoût R-Design: Momentum + 2 870 €				
Surcoût First Edition : R-Design + 3 180 €				
S60				
T3 Momentum	8	M 353	31 810	
T4 Momentum Geartronic	10	M 540	36 850	
T5 R-Design AWD Geartronic	19	M 4 253	51 560	
Polestar Geartronic	25	M 8 753	65 300	
D2 éco Kinetic	6	0	29 200	
D3 éco Kinetic	7	0	31 300	
D4 éco Momentum	8	0	36 060	
D5 Momentum Geartronic	12	0	43 050	
Surcoût Momentum: Kinetic + 2 710 €				
Surcoût R-Design: Momentum + 3 360 €				
Surcoût Summum: R-Design + 3 600 €				
Surcoût Xenium: Summum + 4 390 €				
V60 (BREAK)				
Surcoût S60 + 1 500 €				
D6 Twin Engine Momentum	10	0	57 890	
V60 CROSS COUNTRY				
D3 Pro	8	0	41 170	
D4 Pro	10	0	43 220	
Surcoût Luxe: Pro + 4 390 €				
NOUVEAU XC60				
T5 Momentum Geartronic	NC	M 5 810	48 500	
T6 Momentum AWD Geartronic	21	M 7 890	57 400	
T8 Twin Engine Momentum AWD	18	0	68 300	
D4 AWD Momentum	10	M 353	47 200	
D5 Momentum AWD	14	M 1 490	53 900	
Surcoût R-Design: Momentum + 4 070 € à + 4 520 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 1 270 € à + 1 300 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 3 570 € à + 5110 €				
S90				
T4 Momentum Geartronic	11	M 2 773	45 500	
T5 Momentum Geartronic	15	M 2 153	50 900	
T6 Momentum AWD Geartronic	21	M 5 113	59 800	
T8 Twin Engine Momentum	18	0	69 800	
D3 Momentum	8	0	42 700	
D4 Momentum	10	0	45 100	
D5 Momentum AWD Geartronic	13	M 173	54 800	
Surcoût R-Design: Momentum + 5 800 € à + 7 050 €				
Surcoût Inscription: R-Design + 1 350 € à + 1 750 €				
Surcoût Inscription Luxe: Inscription + 5 510 € à + 5 560 €				
V90				
Surcoût S90 + 2 450 € à + 2900 €				
NOUVELLE V90 CROSS COUNTRY				
T5 AWD Geartronic	NC	NC	58 050	
T6 AWD Geartronic	21	M 7 890	64 350	
D4 AWD	10	M 540	52 750	
D5 AWD Geartronic	14	M 953	59 350	
Surcoût Pro: "base" + 8 000 €				
Surcoût Luxe : Pro + 6 010 €				
XC90				
T6 Momentum Geartronic AWD	21	M 10 500	71 100	
T8 Momentum Geartronic	18	0	81 500	
D4 Momentum Geartronic	10	M 690	59 200	
D5 Momentum Geartronic AWD	14	M 2 153	63 000	
Surcoût R-Design : Momentum + 6 650 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 0 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 660 € à + 6 010 €				
Surcoût Excellence : Inscription Luxe + 32 440 €				

## Une croisière exceptionnelle de Saint-Pétersbourg à Moscou

11 jours au fil de l'eau pour découvrir la Russie

à partir de **€ SEULEMENT**  
AR PERSONNE au lieu de €  
vol inclus, soit  
**PRIX SPÉCIAL LECTEURS** -174€

### Les points forts de votre croisière l'Auto-Journal :

- Nombreuses visites et excursions incluses
- Un conférencier spécialiste de la Russie à bord
- Encadrement et animations 100 % francophone
- Un tarif **PENSION COMPLÈTE**, spécial lecteurs

Renseignements - réservation : **01 41 33 59 00**

### Navigation sur la Neva, les grands lacs de Carélie, la Moskova...

Moscou

*L*es croisières fluviales en Russie offrent un angle idéal et un confort de voyage pour comprendre et découvrir la Russie d'hier et d'aujourd'hui. L'Auto-Journal vous propose cette croisière en 11 jours, des palais somptueux de Saint-Pétersbourg aux bulbes des cathédrales de Moscou, des immensités vierges de Carélie à la majestueuse Volga.

Laissez-vous porter au fil des fleuves, des lacs et des rivières...

DATES ET PRIX DE LA CROISIÈRE RUSSIE (A partir de)		du 12 au 22 mai 2018 1 566 €
du 2 au 12 juin 2018 1 604 € EN DEMANDE	du 23 juin au 3 juillet 2018 1 604 €	du 14 au 24 juillet 2018 1 543 €
du 4 au 14 août 2018 1 543 €	du 25 août au 4 sept. 2018 1 511 €	du 15 au 25 sept. 2018 1 511 € EN DEMANDE

Votre tarif **SPÉCIAL LECTEURS L'AUTO-JOURNAL** comprend : vols A/R Paris/Russie • assistance locale • transferts en autocar • hébergement dans la catégorie de cabine choisie • visites et excursions mentionnées dans le programme (sauf les excursions optionnelles) • pension complète à bord, du dîner du 1<sup>er</sup> jour (panier-repas en cas d'arrivée tardive) au petit déjeuner du dernier jour • les boissons (1 verre de vin ou 1 bière ou 1 eau minérale + 1 thé ou 1 café à chaque repas pris à bord) • cocktail de bienvenue et accueil musical • dîner du Commandant • deux déjeuners en ville à Saint-Pétersbourg et un déjeuner à Moscou • animations à bord : conférences sur la civilisation russe, cours d'initiation au russe, soirées dansantes et ambiances musicales • assurance assistance/rapatriement • taxes portuaires • pourboires à l'équipage

Téléchargez une documentation plus détaillée sur [www.croisières-lecteurs.com/aj](http://www.croisières-lecteurs.com/aj)

Informations et réservations au **01 41 33 59 00**

Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h.

En précisant le CODE :  
**AUTO-JOURNAL**

Si vous souhaitez recevoir une documentation détaillée de votre croisière retournez ce bulletin à :  
L'auto-journal - Croisière Russie - CS 90125 - 27091 EVREUX Cedex 9. Sans oublier d'indiquer vos coordonnées. CE18RUP

Référent sur le marché  
de l'automobile premium

aj LES  
PROFESSIONNELS  
S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE  
À VOTRE ÉCOUTE :

- Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr
- Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr

## ANCIENNES & MODERNES



ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !

### ASSURANCE COLLECTION DÈS 9 ANS

Sous réserve d'éligibilité aux conditions du contrat collection.

### ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES à partir de 234 €

Tarifs minimum annuels en cours le 01.12.2017, pour une New Beetle, s'adressant à un homme de 39 ans vivant à Toulouse (31), conduite couple, utilisant son véhicule pour se rendre à son lieu de travail et la promenade, bénéficiant d'un bonus de 50%, entre autres critères.

Quattro  
**ASSURANCES**

DEVIS,  
SOUSCRIPTION et  
ESPACE ADHÉRENT

[WWW.QUATTRO.FR](http://WWW.QUATTRO.FR)

0565100100



CGC - Société de Gestion en Assurance - Siège  
Social : 175, rue La Motte 75009 Paris - RCS : Paris  
0 300 000 000 - N° 1390 - 01 59 170 - www.aj.fr



## VOTRE CENTRE ALPINE À VAL D'EUROPE

ZAE du Clos du Chêne,  
14 rue de la Découverte  
77600 Chanteloup-en-Brie

Lundi > samedi  
9 h - 12 h / 14 h - 19 h

+33 (0) 1 64 76 74 20  
[www.alpine-valdeurope.com](http://www.alpine-valdeurope.com)

GROUPE SOFIBRIE

ALPINE

# Audi A1 Midnight Series.

Modèle présenté:

**210 €/mois<sup>(1)</sup> avec apport.**



Offre de location longue durée sur 36 mois et 30000 km avec Garantie<sup>(2)</sup>, Entretien avec pièce d'usures<sup>(3)</sup> et Assistance inclus. 1<sup>er</sup> loyer de 3800 € suivi de 35 loyers de 210 €.

Offre valable du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril 2018. (1) Exemple pour une Audi A1 Sportback Midnight Series 1.0 TFSI 92 ch BVM 6 en location longue durée sur 36 mois et pour 30000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/01/2018 au 30/04/2018, 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 (www.orias.fr). (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 24/11/2017. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank, Volkswagen Group France S.A. - 11 avenue de Bourdonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Gamme Audi A1 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,6 - 7,2. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) : 94 - 168.

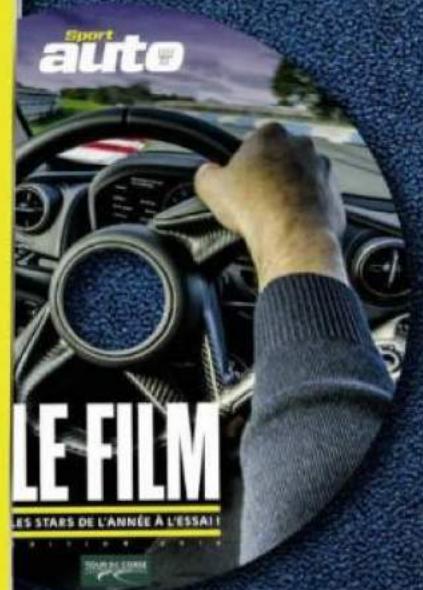
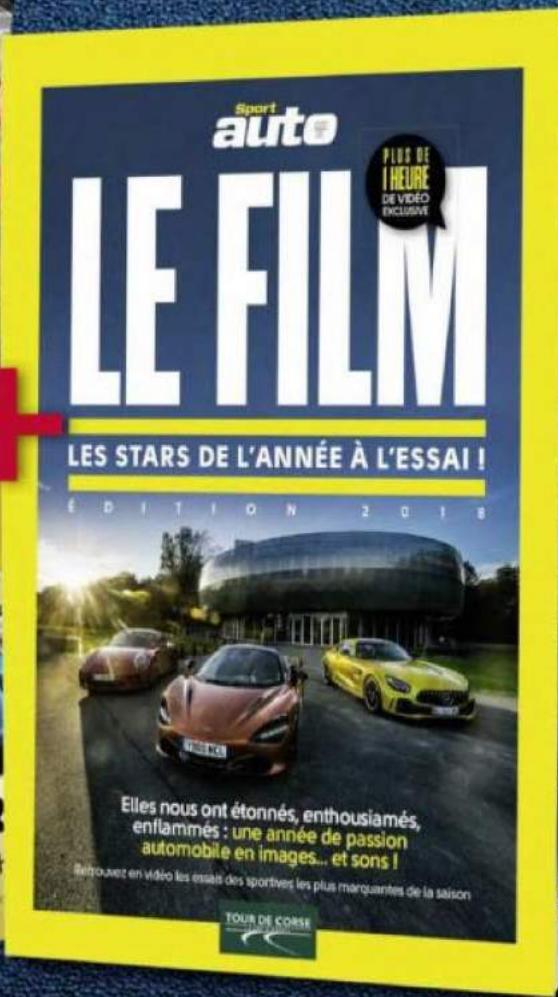
**Aliantis Lecourbe**  
229, rue Lecourbe - 75 Paris  
Tél. 01 55 76 50 76

[www.aliantis.com](http://www.aliantis.com)  
**Aliantis Porte d'Orléans**  
44-46 avenue Aristide Briand - 92 Montrouge  
Tél. 01 58 35 17 70

**Aliantis Chambourcy**  
37 route de Mantes - 78 Chambourcy  
Tél. 01 30 65 50 50

# NUMÉRO DE JANVIER À NE PAS MANQUER

# **SPORT AUTO ET SON DVD EN VENTE ACTUELLEMENT !**



# VOTRE MOTEUR NE MÉRITE PAS ÇA



Injecteur  
enrassé



Vanne EGR  
calaminée



Turbo  
enrassé



Rejets  
polluants

## AGISSEZ !

Avant qu'il ne soit  
trop tard...

- Protège de la rouille et de la corrosion
- Nettoie le système d'injection
- Optimise les performances du moteur
- Évite la surconsommation de carburant



POUR LES  
Systèmes  
d'injection  
DIRECTE  
HAUTE  
PRESSION

**LIQUI  
MOLY**

Le propre de votre moteur

En vente chez les meilleurs professionnels  
de l'entretien et de la réparation automobile.

À découvrir dans notre prochain numéro

# N°1000

du 18 janvier 2018

BERNHARD LIMBERGER

YANN LEFEBVRE

**SPÉCIAL N° 1000**  
**1000 km en BMW i3s**  
 Un numéro 1000, ça se fête ! Nous vous avons concocté quelques sujets originaux et décalés sur L'AJ d'hier et de demain.

ADRIEN CORTESI



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**

Et aussi... En kiosque

**l'auto journal**

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer  
"EMAS" SNC

**MONDADORI FRANCE** **Président:** Ernesto Mauri

**axel springer**  **Président Axel Springer France:** Hans Hamer

#### RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00

E-mail: [autojournal@mondadori.fr](mailto:autojournal@mondadori.fr)

(Pour joindre directement votre interlocuteur,  
composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

**Directeur de la rédaction:** Laurent Chiapello

**Rédacteur en chef:** Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (55 94)

**Rédacteur en chef adjoint:** Guy L'Hospital (53 96)

**Directeur artistique:** Véronique Martin

**Actus, nouveautés:** Brice Perrin

(chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)

**Essais:** 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

**Convoage:** Sylvain Cambier (responsable)

**Secrétaire général de rédaction:** Denis Riflade

**Secrétariat de rédaction:** Valérie Fröhlich

(1<sup>re</sup> secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

**Chef de studio:** Nicolas Georgieff

**Maquette:** Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

**Photographes:** Yann Lefebvre, Christian Martin

**Responsable service photo:** Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

**A collaboré à ce numéro:** Jean-Edouard Michel

#### DIRECTION - ÉDITION

**Directeur de la publication:** Carmine Perna

**Directeur exécutif:** Stéphane Haïtaïan

**Éditeur:** Tommaso Albinati

#### DIFFUSION

[www.vendezplus.com](http://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 Chambaudrie

**Contacts publicité:** Caroline Soret (53 54),

Paul Bellaïche (56 00)

**Planning:** Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

**Trafic:** Stéphane Durand (53 12)

**Service Opérations spéciales:** 01 46 48 19 23

#### 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 presse:** Sylvain Boularand (29 88)

**Adjoint responsable service presse:** Christophe Guérin (49 19)

#### FINANCE

**Finance manager:** Guillaume Zaneskis

**Éditeur:** Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

**Siège social:** 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

**Cogérants:** Carmine Perna et Hans Hamer

**Actionnaires principaux:** Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

**Imprimeur:** Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN: 0005-0768

**Commission paritaire:** 0318 K 82833

**Dépôt légal:** janvier 2018

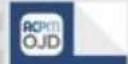
#### AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0 %

Certification PEFC

Impact sur l'eau Ptot 0,016 kg/tonne



#### ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 47 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90191 92091 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A.

à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, [abobelgique@edigroup.org](mailto:abobelgique@edigroup.org)): 89,95 € (1 an, 25 numéros).

Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, [abonne@edigroup.ch](mailto:abonne@edigroup.ch)): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



## 3 VOLVO V40, 3 STYLES À VOUS DE CHOISIR LA VÔTRE

**280 € /MOIS**

LLD 36 mois<sup>(1)</sup>.

**ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS<sup>(2)</sup>**

VOLVOCARS.FR

**(1) Avec un premier loyer de 2 000 €.** Exemple de Location Longue Durée (LLD) pour V40 iték T2 BM6 neuve ou V40 R-Design T2 BM6 neuve / 30 000 km, V40 Cross Country D2 Översta Edition BM6 neuve / 45 000 km, 1er 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 28/02/2018, 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](http://www.orias.fr)). Détails sur [www.volvocars.fr](http://www.volvocars.fr).

**V40 T2 iték et V40 T2 R-Design : Consommation Euromix (l/100 km) : 5.6 - CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) : 127. V40 Cross Country D2 Översta Edition : Consommation Euromix (l/100 km) : 3.8 - CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) : 99.**

**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<sup>e</sup> - 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

