

Spécial N°1000

Numéro  
Collector

# L'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

N°1000 Du 18 au 31 janvier 2018

508



## LES FUTURES PEUGEOT

Après la réussite des SUV, Peugeot lance l'offensive berlines.  
Au menu, élégance et montée en gamme.

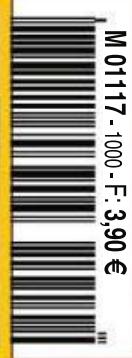
308



208

Un SUV  
français au  
niveau des  
allemands ?

LE DS 7 CROSSBACK  
AFFRONTÉ SES RIVAUX  
PREMIUM



Spécial

N°1000

1000 KM EN TOUT ÉLECTRIQUE

LES GRANDES PLUMES DE L'AUTO-JOURNAL  
RENAULT SYMBIOZ, L'ESSAI DU FUTUR !

NOS MEILLEURS SCOOPS

# NOUVELLE BMW X3.

EN MISSION. CHAQUE JOUR.



**X** DRIVE



Le plaisir  
de conduire



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

CHAQUE MERCREDI  
À 20H50



Top Gear  
FRANCE  
SAISON 4



© Atacapress

DeBonneville-Orlandini

**RMC**  
DÉCOUVERTE

PLUS FORT QUE LA FICTION

# 1000

Du 18 au 31 janvier 2018

Land Rover Range Rover PHEV P400e / P. 76



Le DS 7 Crossback face à ses rivaux / P. 34



Subaru Impreza 1.6i / P. 80



## SOMMAIRE

### Découvrir

**12** Les futures Peugeot  
Les **508 II** berline et break. La **308 III** face à la **Volkswagen Golf VIII**. La **208 II**

**22** Mini: la nouvelle gamme

### Comprendre

**26** Faut-il se fier aux **crash-tests**?

### Conduire

**34** DS 7 Crossback 2.0 Blue HDI / **Audi Q5** 2.0 TDI/BMW X3 20d/Jaguar F-Pace 2.0 D/Mercedes GLC 220 d/Volvo XC60 D4

**46** Volkswagen Polo GTI

**76** Land Rover Range Rover PHEV P400e

**80** Subaru Impreza 1.6i

**82** Audi RS4 Avant

**89** Dernier essai: **Citroën C5**

### Vibrer

**90** Sport: duel Ogier-Citroën au **Rallye Monte-Carlo**?

**92** Rétro: **Peugeot 504 Cabriolet**

### Partager

**96** La vie de vos autos

**97** Le chef des essais vous répond

### S'offrir

**98** Configurateur: **Citroën C3 Aircross**

**103** Occasion: **Volkswagen up!**

**105** Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves

**113** Les professionnels s'affichent  
Les petites annonces



### Spécial n° 1 000

**52** Les grandes plumes de L'Auto-Journal

**54** Dix scoops historiques

**56** 1000 km en tout électrique: **BMW i3s**

**62** Les championnes du **1000 m d.a.**

**64** 1000 km avec un plein: **Lexus IS 300h**

**68** La vie d'un essayeur en **2030**

Volkswagen Polo GTI / P. 46



Sébastien Ogier / P. 82



Audi RS4 Avant / P. 84





# SUWAOUH



## NOUVEAU SUV COMPACT CITROËN C3 AIRCROSS

CÉLÈBRE LE 1000<sup>ÈME</sup> NUMÉRO DE *l'auto:journal*  
EN LUI SOUHAITANT LONGUE ROUTE !



- 12 aides à la conduite\*\*
- Volume de coffre jusqu'à 520 L\*
- Toit ouvrant vitré panoramique\*
- 90 combinaisons de personnalisation
- Grip Control avec Hill Assist Descent\*
- Banquette arrière coulissante en 2 parties\*

INSPIRED  
BY YOU

CITROËN préfère TOTAL

\* Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions. ♦ Dans la limite des stocks disponibles.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE NOUVEAU CITROËN C3 AIRCROSS : DE 3,7 À 5,6 L/100 KM  
ET DE 96 À 126 G/KM.





**ABONNEZ-VOUS!**  
Retrouvez toutes nos offres p. 75 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



CLÉMENT CHOULOT

## DES CHIFFRES ET DES LETTRES

Je vous dois un terrible aveu. Ce numéro de *L'Auto-Journal* n'est pas le millième. Je sais, c'est choquant. C'est un vieux secret de la maison, mais il est temps de tout vous dire. Explication : jusqu'à fin 1969 et au n°494, tout va bien. Mais dans le courant de cette année-là, *L'AJ* avait quitté son format journal pour devenir magazine. Sans doute afin de souligner cette rupture, quelqu'un a cru malin d'offrir la virginité d'un n°1 au premier numéro de 1970. La tradition s'est ensuite maintenue de reprendre, chaque année, la numérotation à son

commencement. Cela vaut à *L'Auto-Journal* l'exploit de compter vingt-six n°s 1 ! Et puis, le 5 janvier 1995, sorti de nulle part, débarque un n°401, base de notre numérotation actuelle... alors qu'un n°401 avait déjà bel et bien existé en 1967 ! Pourquoi diable ? Quelque vieux sage de la maison prétend, en refusant d'être cité, que cela arrangeait à l'époque à la fois le service informatique et le service abonnement. Une conspiration numérique, en quelque sorte. Résultat des courses, il "manque" à notre décompte actuel un peu plus de 700 numéros. Une paille !

Mais rassurez-vous, ce n'est pas grave. L'important, c'est qu'il y a soixante-huit ans, un groupe de jeunes passionnés a inventé la presse automobile française moderne, et la presse consumériste par la même occasion. Pour la première fois, on y parlait voitures avec indépendance, rigueur, objectivité, et un goût certain pour la causticité. En reprenant ces très anciens numéros de *L'Auto-Journal*, on est parfois surpris par leur ton agressif. Au service de la défense des automobilistes, ce n'était jamais gratuit. Mais on comprend que cela nous ait fâchés avec bien des constructeurs. Cette irrévérence rigoureuse nous a, surtout, permis de gagner leur respect et le vôtre, chers lecteurs. Aujourd'hui, si l'époque, l'automobile, le ton, la présentation ont évolué, nous nous efforçons de conserver cette ligne des débuts : personne ne nous dicte nos jugements. En 2018, cette vieille conception du journalisme continue d'étonner. Alors, nous la réexpliquons, inlassablement, à certains de nos puissants interlocuteurs, tellement surpris qu'on leur résiste.

Rendez-vous en 2058, dans notre n°2000, pour vérifier que *L'Auto-Journal* sera resté fidèle à ses valeurs ? S'il reste des autos et des journaux, évidemment...

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

*Jean-Eric Raoul*

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Les constructeurs proposent en option des jantes de dimensions supérieures, qui impliquent le montage de pneus à flancs plus bas, pour préserver le rapport de démultiplication. Personnellement, j'ai choisi ma BMW X1 avec une monte en 17 pouces, qui me donne toute satisfaction. Je ne vois pas bien l'intérêt, sinon esthétique, de ces jantes de taille supérieure.

### Philippe Blandinières

Nous sommes parfaitement de votre avis. Le seul intérêt d'une surmonte, sur une auto familiale, est esthétique. C'est donc l'œil des clients qui l'impose, alors que les pneus coûtent plus cher à remplacer, sont moins confortables, et que les jantes seront plus exposées aux chocs. Sur une voiture sportive, la réflexion sera différente.

Il me semble que vous faites de l'angélisme quand vous évoquez la sécurité routière. Je suis un professionnel de la route, je circule fréquemment à l'étranger et, pour moi, 90 % des accidents sont liés à des comportements nés d'un sentiment d'impunité sur nos routes. Dans de nombreux pays, les limitations de vitesse peuvent être plus élevées que les nôtres, mais avec une moindre mortalité. Pourquoi ? Ce que j'y observe, c'est pas ou peu de comportements irresponsables : une vitesse adaptée, le respect de la signalisation, des stops, pas de dépassements hasardeux, pas de téléphone au volant... Mais il y a également la peur du gendarme et la tolérance zéro chez nos voisins !

### Denis Subit

Même si, au-delà des frontières, tout n'est peut-être pas aussi rose que vous le décrivez, les règles y sont effectivement mieux observées qu'en France... à l'exception de celles sur la vitesse. Ce qui souligne, une fois encore, que concentrer son énergie sur ce seul facteur ne résoudra rien. Nous y reviendrons dans un prochain dossier.



# Nouveau Dacia Duster





Le SUV décomplexé  
à partir de 11 990 €<sup>(1)</sup>

[www.dacia.fr/nouveau-duster](http://www.dacia.fr/nouveau-duster)

Modèle présenté : Nouveau Dacia Duster finition Prestige TCe 125 4x4 avec options à 20 850 € hors malus au tarif 2207-01 du 9 janvier 2018. (1) Prix maximum conseillé pour Nouveau Dacia Duster SCe 115 4x2 (niveau de finition Duster) hors malus. Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 4,4/8,8. Émissions CO<sub>2</sub> min/max (g/km) : 115/156. Données provisoires en attente d'homologation.

ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINE





## C'EST (VRAIMENT) LA MIENNE !

Née sur les segments supérieurs, la personnalisation touche désormais l'ensemble de la production. Sauf qu'il s'agit souvent de piocher parmi une liste d'options nombreuses (et coûteuses). Seules quelques marques spécialisées dans le très haut de gamme sont dotées de vrais départements dédiés à la personnalisation. Mais Mini va proposer cette année la possibilité d'opter pour un habillage de planche de bord,

des enjoliveurs de clignotants latéraux, un projecteur à LED sous le rétro conducteur, ou encore des seuils de portes éclairés, personnalisés par le client lui-même, grâce à un site internet dédié. Il pourra y choisir style, couleurs, motifs, texte... La fabrication des pièces mêlera impression 3D et gravure laser. Et si vos goûts changent, ou que vous vendez votre auto, il sera possible de commander de nouvelles pièces.



LES INFOS CLÉS

À partir de 32 000 €\*

Commercialisation :  
été 2018

Sa cible :  
Volkswagen Passat

\*Estimation

*Le style est plus élancé que sur la précédente génération. Pour accentuer l'effet berline-coupé, le vitrage des portières est dépourvu de tout encadrement.*



# L'ATTaque DU LION

APRÈS AVOIR MIS LE PAQUET SUR LE MARCHÉ DES SUV, PEUGEOT VA REVENIR À DES MODÈLES PLUS CLASSIQUES : LES BERLINES. TOUTEFOIS, L'ESPRIT DU LION VA PERDURER : LA FUTURE 508 SERA PLUS FÉLINE, LA PROCHAINE 208 SERA PLUS HAUT DE GAMME ET LA 308 III VISERA LE HAUT DU PANIER EN TAQUINANT LA VOLKSWAGEN GOLF.

Par Florian Chopin



## Celle qu'elle remplace : Peugeot 508 I

Présentée sous la forme d'une étude au Salon de Genève 2010 (5 by Peugeot), la berline arrive sur le marché à la fin de cette même année, pour remplacer à la fois la 407 et la 607. Elle est proposée en berline, break (SW) mais aussi en break baroudeur surélevé baptisé RXH. Cette dernière pourra disposer de la version Hybrid4 (diesel + moteur électrique sur l'essieu arrière). Elle sera restylée en juin 2014 et adoptera alors un écran tactile en guise de système d'info-divertissement.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

# Peugeot 508 II : LA MUE DU FÉLIN

**De berline un brin pataude, la 508 va se muer en un coupé cinq portes dynamique offrant technologie dernier cri et intérieur modernisé. Le break n'aura rien à lui envier...**

**P**eugeot est sur une excellente tendance. L'année 2017 s'est terminée sur de nombreuses bonnes nouvelles. Cela commence par le nouveau 3008 qui débarque sur la troisième marche du podium des meilleures immatriculations en France (74 297 unités) et qui domine le marché des ventes aux entreprises. D'ail-

leurs, la marque, dont les nouveaux modèles affichent de meilleures valeurs résiduelles que leurs prédecesseurs, truste le podium "entreprises" avec en deuxième position la 208, suivie de la 308. Quant au 2008, le SUV urbain se classe toujours troisième meilleure vente aux particuliers. Pas question pour Peugeot de se reposer sur ses lauriers. Dès la mi-février, la nouvelle berline 508 sera dévoilée pour, ensuite, être présentée au public lors du Salon de Genève (du 8 au 18 mars). La version break, SW, sera, quant à elle, dévoilée peu avant le Mondial de l'Auto à Paris

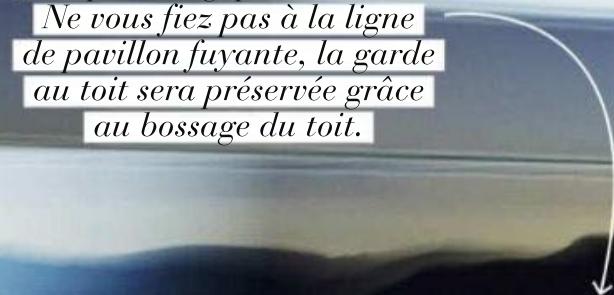
(du 4 au 14 octobre). Dans les deux cas, Peugeot a totalement retravaillé le positionnement de son modèle afin de s'affranchir de l'esprit vieillissant de la berline classique et du break démodé, et surtout pour affirmer sa montée en gamme. Petit tour d'horizon...

## Le style

La silhouette est le premier élément qui frappe. Fini l'imposante berline aux proportions quelque peu déséquilibrées. La future 508 affine sa ligne et s'apparente désormais à un coupé 5 portes. Outre la ligne de pavillon qui s'étire loin sur la malle arrière (il s'agira bel et bien d'un hayon pouvant être motorisé), donnant ainsi de faux airs de coupé fastback des années 1970, l'auto s'affranchit de tout encadrement de ses vitrages latéraux. On retrouve ici l'esprit initié en 2014 par le concept Exalt exposé lors du Salon de Pékin. Si, au début du projet X83, il a été envisagé de →

*Le break, toujours baptisé SW, sera plus long que la berline.*

*Ne vous fiez pas à la ligne de pavillon fuyante, la garde au toit sera préservée grâce au bossage du toit.*



#### LES INFOS CLÉS

À partir de 34 000 €\*

Commercialisation:  
automne 2018

Sa cible:  
VW Passat SW

\*Estimation



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBER

raccourcir quelque peu l'engin par rapport à la première 508, afin de ne pas en faire une auto trop imposante, la nécessité de vendre en Chine a rapidement fait évoluer les mentalités : garder une taille similaire (environ 4,83 m) et un empattement généreux (2,84 m) était indispensable. Cela a toutefois nécessité de modifier les proportions pour conserver l'effet longiligne et léger du coupé.

Pour le break (code interne R 82), l'esprit sera le même. Comprenez par là que la 508 SW affichera une silhouette plus élancée que l'actuelle version, en raison d'une lunette plus inclinée et d'une ligne de pavillon donnant l'impression de tomber plus rapidement. Tout sera dans l'effet escompté par les designers. La garde au toit sera bel et bien préservée, notamment grâce au double bossage sur le toit, et la capacité de chargement n'en sera pas gênée, du moins pas sous la tablette.

Dans le détail, cette 508 sera facile à reconnaître avec ses longs "crocs" faisant office de feux de jour à LED, les optiques sont remodelées mais n'adoptent pas l'effet griffe. Quant aux feux, ils sont intégrés à un large bandeau courant sur toute la largeur de la poupe.

## L'habitacle

À bord, Peugeot poursuit l'interprétation de son i-Cockpit (petit volant, compteurs numériques lisibles par-dessus et écran tactile). Si l'effet waouh est moins flagrant que sur les précédentes productions (il est vrai qu'il ne s'agit plus d'une nouveauté), il se dégage toujours une sensation d'originalité et d'exclusivité. Et certains pourront toujours critiquer le petit volant à double méplat, estimer que la configuration n'apporte rien à la



PEUGEOT

## Conduite autonome : patience, ça tourne

PSA avance pas à pas sur la conduite autonome. La Peugeot 508, à son lancement, ne disposera certes que d'un système de niveau 2 (mains sur le volant), mais les ingénieurs du groupe travaillent sur des prototypes permettant, sur des portions de routes bien définies, de rouler en niveau 3 (mains retirées du volant). Des 3008 AVA (Autonomous for All) ont d'ailleurs tourné autour de l'enceinte de Roland-Garros lors du tournoi de tennis 2017. Si la technologie peut paraître accessible, encore lui faut-il être en accord avec la législation : la responsabilité en cas d'incident en niveau 3 est, en effet, transférée au constructeur.

# STAR WARS

LES DERNIERS JEDI

ACTUELLEMENT AU CINÉMA

© 2017 & TM Lucasfilm Ltd.



**RENAULT**  
La vie, avec passion

**PORTES OUVERTES  
FRENCH TOUCH  
CE WEEK-END<sup>(1)</sup>**

**Renault MEGANE  
REPRISE DE VOTRE VÉHICULE  
+4 000 €<sup>(2)</sup>**



© ASI

**Packs GT-LINE avec sièges avant Sport  
et jantes alliage Grand Tour  
Freinage actif d'urgence**

**Venez estimer gratuitement la valeur de votre véhicule sur [renault.fr](http://renault.fr)**

(1) Ouverture dimanche 21 janvier selon autorisation. (2) 4 000 € ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule roulant. Nous calculons cette valeur sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. Rendez-vous en ligne sur notre site [www.cote.renault.fr](http://www.cote.renault.fr) pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. L'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. Voir conditions générales disponibles sur [renault.fr](http://renault.fr) et sur notre site [www.cote.renault.fr](http://www.cote.renault.fr). Offre non cumulable, réservée aux particuliers pour l'achat d'une Renault MEGANE neuve du 01/01/18 au 31/01/18. Gamme Renault MEGANE : consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,4/6. Émissions CO<sub>2</sub> min/max (g/km) : 87/134. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable. French Touch : Touche française.

Renault recommande Elf

[renault.fr](http://renault.fr)

*Dès 2020, la 508 pourra recevoir une motorisation hybride rechargeable associant un moteur essence (1.6 PureTech) à un électromoteur placé à l'avant.*

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT



position de conduite ou à la lisibilité de l'instrumentation, il reste qu'une fois à bord, nous sommes bien dans une Peugeot. Le pari de la marque est, sur ce point, gagné. L'agencement est, certes, plus horizontal que sur le 3008 II (nous ne sommes plus à bord d'un SUV...), mais les passagers ne sont pas en terrain inconnu : l'écran tactile trône au sommet de la console, et les touches piano en aluminium brossé sont bien au rendez-vous. Pour le reste, les éléments sont directement repris des récentes productions de la marque : les commodos mais aussi le levier de vitesses pour la boîte automatique à 8 rapports.

## La mécanique

Outre cette nouvelle boîte EAT8 à commandes électriques, la future 508 disposera de nombreux éléments nouveaux. À commencer par la plate-forme EMP2. Désormais, tous les véhicules depuis la 308 jusqu'à la 508, en passant

par les 3008 et 5008, partageront cette même base technique. Toutefois, contrairement à ses sœurs, la berline et le break disposeront toujours d'un train arrière multibras. Il sera toutefois remis au goût du jour puisqu'il s'agira, en l'occurrence, de celui éternellement par le nouveau DS 7 Crossback. L'auto pourra également disposer d'un amortissement piloté, offrant de multiples modes de conduite.

Au rayon des motorisations, la 508 reprendra les nouveautés apparues récemment sur la gamme 3 cylindres 1.2 PureTech, avec notamment l'ajout d'un filtre à particules. Ce bloc distillera des puissances allant de 130 à plus de 155 ch. Pour l'épauler, le 1.6 PureTech (anciennement THP) sera toujours au catalogue, mais il pourrait disposer du système de levée variable des soupapes (connu sous l'appellation Valvetronic chez BMW). Il offrira des puissances allant de 180 à 225 ch.

La gamme diesel débutera avec le récent 1.5 BlueHDi 130 ch inauguré lors



THOMAS ANTOINE/ACE/TEAM

## La rivale à abattre : Volkswagen Passat

Quatre ans après la septième génération, la Passat VIII fait son apparition sur le marché fin 2014. Sous son look plus élancé, elle reprend de nombreux éléments techniques de la Golf VII. Sa gamme se compose d'une berline, d'un break et d'une version break Alltrack (transmission intégrale et surélevée). L'auto ne dispose plus que de moteurs 4 cylindres (essence et diesel) ainsi que d'une offre hybride rechargeable (GTE) associant le bloc 1.4 TSI à un électromoteur. Son restylage est prévu pour le courant 2018.



du restylage de la 308. Il est équipé d'un système de traitement des NOx associé à un double catalyseur SCR. L'ensemble de cette technologie se retrouvera également associé au bloc 2.0 BluHDI 180 ch.

Et l'hybride, alors ? Contrairement à la technologie HYbrid4, telle que nous la connaissons sur la première génération des 3008 et 508, la nouvelle association se fera désormais autour du moteur 1.6 PureTech, l'essence donc. L'ensemble délivrera environ 250 ch aux seules roues avant. L'électromoteur sera alimenté par une batterie offrant une capacité de 12 kWh et permettant une autonomie sans utiliser le moteur thermique durant 50 à 60 km.

## Les aides à la conduite

Fer de lance de la gamme Peugeot, la nouvelle 508 pourra disposer de nombreuses assistances à la conduite dernier cri. Certaines sont déjà disponibles au sein du groupe sur le DS 7 Crossback : régulateur adap-

tatif couplé au maintien dans la voie (conduite autonome de niveau 2, les mains doivent toujours être sur le volant), Peugeot ira plus loin, en proposant, dès 2020, un système de conduite autonome de niveau 3 (le conducteur pourra retirer les mains du volant) permettant d'évoluer à faible allure dans les embouteillages. La 508 pourra également recevoir une aide au stationnement 100 % automatique (gestion de la direction et de l'allure, peut-être même depuis l'extérieur de la voiture, via votre smartphone), la vision de nuit pour détecter les piétons ou les animaux, la détection de la fatigue via une caméra scrutant le visage du conducteur.

**Au-delà de son style aguicheur, la future 508 sera un condensé du meilleur du savoir-faire de Peugeot : technologies dernier cri, système hybride rechargeable, toucher de route plaisant... Elle risque de faire mouche.**

# Peugeot 308 III

## DAVID CONTRE GOLIATH

L'avance technologique prise par les constructeurs allemands sera difficile à rattraper pour les Français.

**Mais la future 308 ira taquiner la prochaine Golf, qui ne se gênera pas pour en remettre une couche...**

Par Florian Chopin

### LES INFOS CLÉS

À partir de 21 000 €\*

Commercialisation :  
2020

\*Estimation

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

**I**es versions restylées de la 308 arrivent actuellement sur nos routes, mais *L'Auto-Journal* vous propose d'ores et déjà de découvrir sa remplaçante. Une troisième génération prévue pour 2020 (présentation fin 2019 ?), mais qui devra prouver qu'elle peut affronter une Volkswagen Golf revue et corrigée. Sur le plan du style, nos deux futures protagonistes joueront sur des registres similaires : point d'originalité, mais des évolutions dans le détail. Tout est ici une question de proportions. Si la Golf apparaîtra musclée et élargie, ce sera essentiellement via des artifices de designers. De l'aveu même de Klaus Bischoff, responsable du style VW : "L'ajout de lignes sert à gommer un déséquilibre dans les proportions". Dans le détail, la Golf offrira

une calandre affinée (presque un trait autour du logo), qui surlignera les optiques en escalier pour se terminer sur l'aile. Cette astuce étire visuellement l'auto en largeur. De son côté, la Peugeot atténuerà ses lignes saillantes au profit de galbes plus doux. Un repositionnement du montant

***Les offres hybrides rechargeables vont se développer***

de pare-brise permettra de redonner de la longueur de capot. La 308 III produira vraiment l'impression d'être un félin prêt à bondir.

À l'intérieur, les philosophies seront bien différentes. Volkswagen jouera la carte du tout tactile. Son écran trônera désormais sur le sommet de la



# VS

## Volkswagen Golf VIII

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 20 000 € - COMMERCIALISATION : 2019



ILLUSTRATION : LARSON/AUTOBILD



### GAMME ACTUELLE



#### Plus de puissance pour la 308 II

Sous le capot de l'actuelle 308, le 1.6 THP de 205 ch disparaît au profit d'un autre 4 cylindres 1.6, dit PureTech, offrant 225 ch et uniquement associé à la boîte automatique EAT8. La 308 ainsi profilée réclame 34 650 € sous la seule finition GT. Ajoutez 410 € pour le malus. Le break 308 SW est lui aussi concerné, moyennant un supplément de 950 €. Le malus passe à 690 € dans son cas.

console à la façon de celui d'un 3008 (!) et il pourra atteindre 10 pouces de diagonale. Il semblera ne faire qu'un avec l'instrumentation 100 % numérique. Fini les molettes pour la climatisation : des éléments sensitifs seront proposés. Le levier de vitesses de la boîte DSG se réduira à sa plus simple expression. En revanche, chez Peugeot, on entend conserver certaines commandes physiques. L'ergonomie de l'i-Cockpit (petit volant, compteurs lisibles par-dessus et écran tactile) sera réinterprétée. Dans les deux cas, l'empattement revu à la hausse permettra d'améliorer l'habitabilité, notamment aux places arrière.

Pour la partie technique, les bases (EMP2 pour la 308, MQB pour la Golf) seront reconduites. Si les motorisations actuellement connues verront leurs puissances améliorées, ce sont surtout les offres hybrides rechar-

geables qui vont se développer. Déjà présent au sein de la gamme Golf, le label GTE va se décliner en de multiples puissances, avec un ou deux moteurs électriques. Une offre identique sera proposée par Peugeot, qui pourra bénéficier du système à venir sur le futur DS 7 Crossback E-Tense (300 ch répartis entre le 4 cylindres essence et deux électromoteurs, dont un sur l'essieu arrière). Concernant les assistances à la conduite, si la loi n'évolue pas d'ici 2020, la conduite autonome sera toujours de niveau 2 (régulateur adaptatif avec maintien dans la voie). En revanche, la précision des systèmes sera affinée, améliorant ainsi d'autant la sécurité.

La 308 ne devrait pas refaire totalement son retard sur une Golf qui ne se laissera pas si facilement rattraper. Mais la compacte de Peugeot suivra la voie tracée par l'actuelle version : entre sérieux et non-conformisme.

# Peugeot 208 II

# MISS 100 000 VOLTS

Comme c'est désormais la coutume chez Peugeot, la nouvelle 208 conserve son appellation. En revanche, tout le reste change, même au catalogue des motorisations.

Par Florian Chopin

<b>LES INFOS CLÉS</b>
À partir de 13 000 €*
Commercialisation : courant 2019
Sa cible : Renault Clio
<small>*Estimation</small>



**D**e sa devancière, la 208 deuxième du nom ne conserve finalement que son appellation. Pour le reste, tout change ! À commencer par le style qui se veut bien moins rondouillard et moins jovial, caractéristiques premières de la citadine Peugeot depuis la 206 (1998). Le leitmotiv était de la rendre plus "sérieuse", à l'instar de ce que propose la 308. En clair, la 208 va se muer en petite 308. Du moins pour sa silhouette. Dans le détail, la citadine dispose néanmoins de sa personnalité propre, avec une calandre reprenant certains éléments apparus sur le concept Fractal (Francfort 2015). Les flancs afficheront un modelé plus incisif, mais c'est surtout la poupe qui proposera des feux moins massifs reliés entre eux par un bandeau noir. L'habitacle offrira une nouvelle interprétation de l'i-Cockpit : l'agencement selon le triptyque petit volant, compteurs numériques lisibles par-dessus et écran tactile sera bel et bien repris, mais adapté à l'esprit de la citadine. Toutefois, Peugeot ne modifiera pas uniquement l'esthétique de la 208, toute la partie technique sera entièrement remodelée. Reposant sur la plate-forme CMP (Common Modular Platform),

*Côté silhouette, la 208 devrait devenir une petite 308, mais avec une personnalité propre.*

PATRICK CURTET

qu'inaugurera, courant 2018, la DS 3 Crossback, la citadine ne sera plus proposée qu'en 5 portes. Plus longue que l'actuelle génération, elle sera plus accueillante, grâce à un empattement revu à la hausse. Cette base technique, au développement de laquelle Dongfeng Motor a largement participé, lui permettra d'être disponible, soit avec des blocs thermiques (essence ou diesel), soit en mode 100 % électrique : moteur de 85 kW alimenté par une batterie de 50 kWh pour une autonomie avoisinant les 400 km.

**Que de changements pour cette future 208 : nouvelle plate-forme, carrosserie unique, et désormais disponible également en électrique...**



**Celle qu'elle remplace**

Apparue en 2012, la 208 fut la première Peugeot à intégrer le fameux petit volant par-dessus lequel le conducteur lit ses compteurs. Le système a largement été amélioré depuis. Disponible en 3 et 5 portes, elle est restylée courant 2016 et voit ses ventes se maintenir à un niveau correct (elle finit l'année 2017 à la deuxième place du marché français).



# NOUVEAU ŠKODA KAROQ

## LA FIN DES PLANS PLAN-PLAN



À partir de **259€/mois**

AVEC APPORT - SOUS CONDITION DE REPRISE

Vous n'aimez pas faire comme tout le monde ? Ça tombe bien, nous non plus. Notre nouveau SUV compact a été pensé pour vous permettre de transformer chaque trajet en véritable aventure avec sa transmission 4x4\*. Dès le premier regard, le ton est déjà donné : son design allie dynamisme et élégance. Grâce au système Varioflex\*, son habitacle n'est pas seulement spacieux mais aussi ingénieux. Avec ŠKODA Connect\*, ses technologies mêlent connectivité et sécurité pour toujours plus de confort.

**ŠKODA KAROQ, Tracez votre propre chemin.**

Location Longue Durée sur 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer de 3 000 € suivi de 36 loyers de 259 €. Offre valable du 01/01/18 au 31/03/18.

Modèle présenté : KAROQ Style 2.0 TDI 150ch 4x4 BVM6 avec options : 1<sup>er</sup> loyer majoré de 3 460 € suivi de 36 loyers de **425€/mois**.

\*De série, en option ou indisponible selon version. (1) Location longue durée sur 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer de 3 000 € et 36 loyers de 259 €. KAROQ Ambition 1.0 TSI 116 ch BVM6 en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. Remises déduites du tarif au 01/01/2018. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904. Volkswagen Group France - Division ŠKODA - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

ŠKODA recommande Castrol EDGE Professional. Consommations mixtes de la gamme KAROQ (l/100 km) : 4,4 à 5,6. Émissions de CO2 (g/km) : 117 à 138.

# D'une pierre, 3 coups...

**Mini 3 portes**

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 16 700 € - PRINTEMPS 2018





### Celle qu'elle remplace

Apparue en 2014, la troisième génération de Mini marque un tournant pour le label. Elle partage désormais sa plate-forme avec des modèles BMW. Par ailleurs, pour la première fois, l'auto est désormais disponible en 3 portes, en cabriolet mais aussi en 5 portes.

**Un restylage, trois modèles. L'opération, subtile, est rentable pour Mini qui remet à jour, d'un seul coup, la majorité de son catalogue.** Par **Florian Chopin**

**L**e restylage est une affaire délicate. Un constructeur a-t-il vraiment besoin d'investir lourdement dans une évolution qui ne se verra quasiment pas? Tout est dans le mot quasiment... Prenez l'exemple de la Mini troisième génération. L'auto a déjà subi quelques modifications techniques l'an dernier, comme le remplacement de la boîte automatique à 6 rapports par une version à double embrayage à 7 vitesses sur les modèles 3 cylindres essence (102 ch) et diesel (116 ch). Aussi importante que soit cette évolution, elle a visuellement forcément moins d'impact qu'une calandre redessinée ou un feu modifié... Pour vraiment remettre en lumière sa citadine, la marque britannique annonce donc, à l'occasion du Salon de Detroit 2018, une remise à jour plus conséquente, comprenant, outre cette évolution de boîte, quelques modifications esthétiques plus ou moins visibles. Et pour que la fête soit complète, l'auto a invité ses déclinaisons 5 portes et Cabrio.

Les trois modèles reçoivent le nouveau logo de la marque, ainsi que de nouveaux phares qui peuvent également intégrer, en option, la technologie LED adaptative et, en sus, la fonction anti-éblouissement automatique (Matrix LED). Voilà pour les modifications à l'avant. À l'arrière, c'est encore plus simple, les feux peuvent prendre le dessin de l'Union Jack (drapeau britannique). Il s'agit bien sûr d'une option. Mini agrémente le tout de nouvelles teintes, de nouvelles selleries et de nouvelles jantes, sans oublier une personnalisation poussée (*voir page 10*).

Pour la partie mécanique, le bloc 3 cylindres 1,5 l essence conserve ses puissances (75 et 102 ch), mais voit son couple grimper de 10 Nm à 190 Nm. Côté diesel, la pression de l'injection passe à 2 200 bars pour les 3 cylindres, et à 2 500 bars pour le 4 cylindres, avec, pour ce dernier, l'appui d'un turbo à double étage. La boîte à double embrayage, citée plus haut, est aussi désormais disponible sur les versions essence Cooper (136 ch) et Cooper S (192 ch). La boîte automatique à 8 rapports est toujours disponible sur la Cooper SD (170 ch). À noter que le capot moteur est à présent en plastique renforcé de fibre de carbone, issu des chutes récupérées lors de la fabrication des BMW i. Au chapitre des équipements, la dotation de série gagne l'écran d'info-divertissement de 6,5 pouces. Pour le reste, il faudra piocher dans les options: recharge par induction du téléphone, projection du logo Mini côté conducteur et multiples services connectés.

**L'avis de Florian Chopin** Ce restylage tout en subtilité permet à Mini de mettre en avant des évolutions techniques qui auraient pu passer presque inaperçues. Par ailleurs, la liste des options s'allonge. Attention à la facture finale!



#### LES MOTEURS MINI

Motorisations/boîtes	Mini 3 p./5 p.	Mini Cabrio
One 75 ch	BVM6	-
One 102 ch	BVM6/BVR7	BVM6/BVR7
Cooper 136 ch	BVM6/BVR7	BVM6/BVR7
Cooper S 192 ch	BVM6/BVR7	BVM6/BVR7
One D 95 ch	BVM6	-
Cooper D 116 ch	BVM6/BVR7	BVM6/BVR7
Cooper SD 170 ch	BVM6/BVA8	BVM6/BVA8

# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Honda

**Jazz** Même restylée, la Jazz conserve son look atypique sur le marché. Elle garde le 4 cylindres 1.3 i-VTEC de 102 ch et gagne une nouvelle mécanique, le 4 cylindres essence turbo 1.5 i-VTEC de 130 ch déjà vu sur le SUV HR-V. Ces deux unités sont associées à la BVM6 ou à la boîte CVT. La première est disponible sous trois finitions. **Elegance**: clim manuelle, capteurs de pluie et de luminosité, sièges chauffants, régul./limit. de vitesse, jantes en acier 15 pouces. **Audio**: autoradio-CD, Bluetooth, port USB, 4 HP. **Assistance**: freinage d'urgence autonome à basse vitesse. **Executive**: passage auto feux de croisement/feux de route, radars de parking AV/AR, jantes alliage 15 pouces. Écran tactile 7 pouces, GPS, second port USB HDMI, interface smartphone, connexion internet. Alerter de franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux de signalisation. **Exclusive**: clim auto, caméra de recul, accès et démarrage mains-libres, volant cuir, vitres AR et lunette surteintées, antibrouillards, jantes alliage 16 pouces. Audio 6 HP. La version avec la boîte CVT reçoit des projecteurs à LED. Le bloc de 130 ch n'est disponible que sous l'exécution **Dynamic**, laquelle ajoute à la finition Executive les antibrouillards, des optiques à LED, des jantes 16 pouces.

**Jazz X-Road** Air du temps, la Jazz revêt la tenue d'Indiana Jones sous l'appellation X-Road. Sabots de protection, passages de roues et bas de caisse renforcés: rien ne manque. La garde au sol ne bouge toutefois pas d'un millimètre. La Jazz X-Road n'a droit qu'au bloc 1.3 i-VTEC de 102 ch (BVM6 ou CVT). Plus 1 380 € à chacune des finitions proposées avec ce moteur.



## LA GAMME Jazz

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
1.3 i-VTEC 102 ch BVM6	0 ou 50 €*	Elegance/Executive/Exclusive	16900/18300/19900 €
1.3 i-VTEC 102 ch CVT	0 €	Executive/Exclusive	19300/20900 €
1.5 i-VTEC 130 ch BVM6	473 €	Dynamic	19940 €
1.5 i-VTEC 130 ch CVT	90 €	Dynamic	21240 €

\* Malus 50 € sur finition Exclusive

## TAPEZ DANS LE 1000 À COUP SÛR.

BONUS  
ECOFIAT

FIAT TIPO  
9990€<sup>(1)</sup>  
À PARTIR DE  
SOUS CONDITION DE REPRISE

BONUS ÉCO FIAT 1000€ DÉDUIT

GARANTIE 3 ANS • CLIMATISATION • RADIO UCONNECT™



Avec le BONUS ÉCO FIAT de 1 000 €, Fiat double la prime à la conversion et vous l'offre pour la reprise de votre véhicule de plus de 7 ans\*.

**PORTES OUVERTES DU 18 AU 22 JANVIER**

\* Sur la base d'une prime à la conversion de véhicule d'un montant de 1 000 €. \*\* Prime à la conversion gouvernementale de 1 000 € pour la reprise d'un véhicule essence mis en circulation avant le 01/01/1997 ou diesel mis en circulation avant le 01/01/2001, lié à la destruction. (1) Pour l'achat d'une Fiat Tipo Berline 1.4 95 ch neuve, incluant 1 600 € de remise et 1 000 € de bonus Éco Fiat pour la reprise d'un véhicule de plus de 7 ans, ainsi que l'extension de garantie Maximum Care « 2+1 an » ou 100 000 km, au premier des deux termes échu. Maximum Care : Couverture maximum. **Modèle présenté** : Fiat Tipo Berline Easy 1.4 95 ch avec options, incluant l'offre : **13 690 €**. (2) Pour l'achat d'une Fiat Punto Pop 1.2 69 ch neuve, déduction faite de 2 000 € de remise Fiat sans condition, 1 000 € de bonus Éco Fiat pour la reprise d'un véhicule de plus de 7 ans et 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale. **Modèle présenté** : Fiat Punto Pop 1.2 69 ch avec options rétroviseurs et poignées de porte couleur carrosserie, incluant l'offre : **8 190 €**. (3) Pour l'achat d'une Fiat Panda 1.2 69 ch neuve (modèle présenté),

# De à Z

Par Daniel Carroux



**Stinger** Quelques mois après son lancement commercial, la Stinger reçoit un troisième moteur, lequel s'ajoute au diesel 2.2 CRDi de 200 ch et au V6 essence biturbo 3.3 T-GDi de 370 ch. Il s'agit du 4 cylindres essence 2.0 T-GDi de 255 ch, chargé d'entrainer les seules roues arrière à l'aide de la boîte automatique à 8 rapports attribuée à l'ensemble de la gamme. Ce bloc est disponible sous la finition intermédiaire GT Line Premium au prix de 49 800 €. Rajoutez 10 500 € pour le malus.

## Opel

**Insignia** L'Insignia Grand Sport reçoit deux blocs survitaminés. Un diesel et un essence, tous deux chargés d'entrainer les quatre roues par l'intermédiaire d'une boîte automatique à 8 rapports. Le 4 cylindres 2.0 Diesel BiTurbo de 210 ch est disponible sous les finitions Elite et GSi, inscrites au catalogue par la même occasion, aux prix respectifs de 43 400 € et 47 810 €. Ajoutez 9 353 € pour le malus. De son côté, le 4 cylindres essence 2.0 Turbo de 260 ch ne remplit ses bons offices que sous le label GSi. Prix: 46 730 €. Rajoutez 10 500 € pour le malus. Le break Insignia Sports Tourer est lui aussi invité aux festivités, moyennant un supplément de 1 050 €. Les malus ne changent pas d'une carrosserie à l'autre.



Opel Insignia



### BONUS ECOFIAT

**FIAT PUNTO**  
**6490€<sup>(3)</sup>**  
À PARTIR DE  
SOUS CONDITION DE REPRISE  
PRIME À LA CONVERSION 1000€\*\*  
+ BONUS ÉCO FIAT 1000€ DÉDUITS

5 PORTES • VITRES AVANT ÉLECTRIQUES • 4 AIRBAGS

**FIAT PUNTO**  
**7990€<sup>(2)</sup>**  
À PARTIR DE  
SOUS CONDITION DE REPRISE

PRIME À LA CONVERSION 1000€\*\*  
+ BONUS ÉCO FIAT 1000€ DÉDUITS

5 PORTES • CLIMATISATION • RADIO CD MP3

### BONUS ECOFIAT



dédiction faite de 1 200 € de remise Fiat sans condition, 1 000 € de bonus Éco Fiat pour la reprise d'un véhicule de plus de 7 ans et 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale. (1)(2)(3) Tarifs conseillés au 01/01/2018. Offres non cumulables réservées aux particuliers et valables jusqu'au 31/01/2018 dans le réseau Fiat participant. RCS Versailles 305 493 173. [www.fiat.fr](http://www.fiat.fr)

CONSUMPTION CYCLE MIXTE (L/100 KM) ET ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> (G/KM) : GAMME PANDA : 3,6 À 6,5 ET 85 À 119, GAMME PUNTO : 3,4 À 7,0 ET 89 À 149, GAMME TIPO : 3,4 À 6,3 ET 89 À 146.

**FCA CAPITAL**  
France

FABRICANT  
D'OPTIMISME

# FAUT-IL SE FIER AUX CRASH-TESTS ?

1997

Plus mauvaise élève lors des premiers crash-tests, la Rover 100 obtint une seule étoile.



EURNCAP

IL TESTE LA SÉCURITÉ DES VOITURES EN EUROPE, **ET A PERMIS DES AVANCÉES MAJEURES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**. MAIS CE N'EST PAS FINI : **EURONCAP\*** COMPTE BIEN DONNER ENCORE DES MIGRAINES AUX INGÉNIEURS...

POUR LA BONNE CAUSE ! Par Brice Perrin

2017

Vingt ans plus tard, même une citadine (ici une Honda Jazz) assure une protection efficace.



EURNCAP

## DE VRAIS PROGRÈS GRÂCE À EUONCAP

1997 : l'organisme indépendant EuroNCAP lance les premières procédures de crash-tests normalisées en Europe, afin de juger les sécurités passive et active des voitures neuves. Jusqu'en 2000, près de 80 modèles seront testés. Aucun n'obtiendra la note maximale de 5 étoiles, et la plupart ne récoltent alors qu'une à deux étoiles pour la protection des piétons. Les constructeurs ont donc dû améliorer la conception, la structure, les matériaux et les équipements de leurs voitures pour offrir un niveau de sécurité convenable. En 2001, la Renault Laguna est le premier modèle à décrocher les 5 étoiles. En 2017, 65% des 70 voitures testées par EuroNCAP ont obtenu la note maximale. Et cette fois-ci, elles ont toutes eu la moyenne pour la protection des piétons... si l'on excepte la e-Mehari, qui récolte une note de 48 %, quand la meilleure dans le domaine, la VW Arteon, affiche fièrement 85 %. Comme l'espérait EuroNCAP, "l'industrie automobile a démontré qu'elle pouvait répondre aux exigences par une ingénierie habile et l'introduction de technologies de pointe sur ses derniers modèles".

## Les disparités persistent

Parmi l'ensemble des voitures testées par EuroNCAP sur l'année 2017, voici les bons élèves, et le plus mauvais :

### LA MEILLEURE...

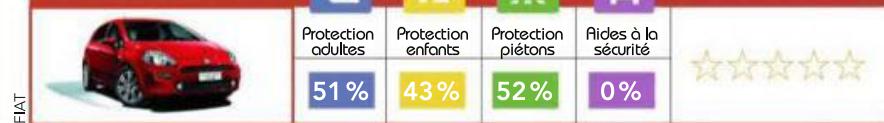
#### VOLVO XC60



ET LE RESTE DU TOP 10 : Volkswagen Arteon, Volvo V90, Volvo S90, Subaru XV, Volkswagen T-Roc, Subaru Impreza, Jaguar F-Pace, Mercedes Classe X, Kia Stinger.

### LA PIRE...

#### FIAT PUNTO



→ Réévaluée en 2017, la Punto a hérité d'un score catastrophique, avec une note de zéro étoile. À relativiser : elle avait hérité en 2005, à sa sortie, d'une note de 5 étoiles pour la protection des adultes, et de 3 étoiles pour celles des enfants et des piétons. Les DS 3 et Mustang testées en 2017 ont reçu une moins bonne note que la Punto pour la protection des enfants ! Pourquoi ce changement d'étoiles ? Barème durci, tests plus nombreux, et seuil minimum pour obtenir les étoiles relevé. Cette Punto n'est pas moins sûre qu'en 2005... mais elle l'est moins que les modèles récents !



AXEL WIERDEMANN

## PROTÉGER LES OCCUPANTS... ET BIEN DAVANTAGE !

Les cinq premières années, EuroNCAP se contentait d'évaluer les voitures sur deux critères : la protection des adultes dans l'habitacle, et celle des piétons. En 2003, l'organisme a commencé à noter la protection des enfants à bord, et les tests de collision par l'arrière ont été lancés en 2009. Depuis, chaque année ou presque, EuroNCAP durcit son barème et ajoute de nouveaux éléments. Crash-tests latéraux, protections contre le coup du lapin, assistances au freinage d'urgence... Il en faut toujours plus pour obtenir la note maximale. Assurer la protection des occupants en cas de collision frontale ne suffit plus. EuroNCAP milite intelligemment pour la systématisation d'équipements qui, non seulement, réduiront les conséquences d'un accident mais qui, surtout, sont en mesure d'éviter les collisions. Car la voiture qui vous protège le mieux, c'est finalement celle qui vous permet d'éviter l'accident !

## LES LIMITES D'EUONCAP

Pour établir ses protocoles, EuroNCAP étudie les données d'accidentologie des pays européens. Il en ressort des valeurs moyennes qui permettent de couvrir une typologie assez vaste, mais qui demeurent partielles et perfectibles. Par ailleurs, la vitesse de l'impact frontal reste fixée à 64 km/h, et le crash se fait sur 40 % de la surface frontale, sur une barrière déformable. Depuis 2015, un second crash se fait contre un obstacle solide cette fois-ci, mais à 50 km/h et sur toute la largeur de l'auto. EuroNCAP ne crashe aucun deux-roues – mais il mène actuellement une étude de cas et envisage une évolution. EuroNCAP compte 12 membres : la FIA<sup>(1)</sup>, l'ADAC<sup>(2)</sup>, ou encore des ministères des transports (dont le nôtre), qui financent EuroNCAP via une cotisation annuelle. Et chacun de ces membres finance l'évaluation d'au moins un modèle de voiture par an, après avoir opéré "une sélection des modèles les plus populaires et les plus intéressants". Les autres modèles testés par EuroNCAP sont fournis directement par les constructeurs. Ils doivent être conformes à ceux livrés aux clients, mais rien ne permet de s'assurer qu'aucune modification n'a été opérée.



EUONCAP

(1) FIA : Fédération internationale de l'automobile. (2) ADAC : Fédération des automobile clubs allemands.

### 5 ÉTOILES... ET APRÈS ?

L'impact d'EuroNCAP sur le marché automobile est incontestable : l'an passé, 75 % des voitures neuves immatriculées étaient des modèles à 5 étoiles, 16 % avaient 4 étoiles, et seuls 3 % avaient 3 étoiles ou moins – les 6 % restants correspondant à des modèles qui n'ont pas été évalués. Depuis 2009, une seule note sur cinq étoiles résume les performances d'une voiture en matière de sécurité, contre trois auparavant. Pour avoir 5 étoiles, une voiture doit recueillir au moins 80 % en protection des adultes, 75 % en protection des enfants, 60 % en protection des piétons et 50 % en aides à la sécurité. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le seuil pour les aides à la sécurité a même été relevé à 70 %. Le premier des quatre points compte pour 40 % de la note finale, les 3 autres valent chacun 20 %. Pour obtenir 5 étoiles, il faut obtenir une moyenne globale d'au moins 69 %, mais il reste important de détailler l'évaluation de chaque modèle, du fait des disparités : la Volvo XC60 affiche 98 % de protection des adultes, alors que la Toyota Yaris se contente de 83 %. La Honda Civic, qui se contente de 4 étoiles, obtient 92 % en protection des adultes.

### UNE AUTO, DEUX NOTES ?

Les Kia Stonic (photo) et Hyundai Kona ont un score différent selon qu'elles sont ou non dotées du pack sécurité optionnel.



### ET AILLEURS DANS LE MONDE ?

Les voitures vendues en France sont homologuées à l'échelle communautaire, qu'il s'agisse de leur niveau sonore, de leur consommation, de leurs émissions polluantes... ou de leur niveau de sécurité. Des normes européennes (ECE-R94 pour le crash frontal, par exemple) définissent les exigences requises. Cette homologation est indépendante des tests EuroNCAP. Une voiture peut être commercialisée même si les tests EuroNCAP, plus sévères (crash frontal réalisé à 64 km/h contre 56 km/h à l'homologation, par exemple), lui attribuent une note catastrophique. Les procédures et exigences d'homologation varient évidemment en fonction des pays et continents, mais l'organisme EuroNCAP a des équivalents sur toute la surface du globe. ANCAP pour l'Océanie (1993), JNCAP au Japon (1995), KNCAP en Corée du Sud (1999), C-NCAP en Chine (2006), Latin NCAP pour l'Amérique latine (2010), ASEAN NCAP pour l'Asie du Sud-Est (2011)... Mais le premier NCAP (New Car Assessment Program, soit Programme d'évaluation des voitures neuves) fut créé en 1979 par la NHTSA\*, aux États-Unis. Tous ont progressivement étendu et durci leurs tests, et contribué à des progrès notables en matière de sécurité routière.

\*National Highway Traffic Safety Administration, l'équivalent de la Sécurité routière en France.

### L'AVENIR DES TESTS EURONCAP

Selon EuroNCAP, "même si la plupart des mesures de sécurité des occupants peuvent être considérées comme mûres, il faut faire davantage pour améliorer leur robustesse pour les différents types d'occupants et pour tenir compte d'autres scénarios de collisions." Mais EuroNCAP doit aussi faire face à l'évolution technologique et à l'automatisation de la conduite. Il confie qu'"à partir de 2018, il est prévu que les voitures 5 étoiles devront graduellement démontrer des niveaux plus élevés de performance en matière d'évitement des accidents. Pour ce faire, une solution multicapteurs serait nécessaire." Et les évolutions ne concerneront pas que la voiture : dès cette année, de nouveaux tests évalueront davantage les systèmes anticolision avec les piétons et les cyclistes, et notamment en conditions nocturnes. Enfin, en 2020, les tests incluront la surveillance du conducteur et les systèmes d'évitement automatique.



### L'AVIS DE L'AUTO-JOURNAL

Voici vingt ans, EuroNCAP a jeté un pavé dans la mare, en révélant que toutes les voitures homologuées pour être vendues en Europe ne sont pas équivalentes en matière de sécurité. L'organisme a contribué à améliorer nettement la protection des occupants d'un véhicule, et à généraliser des dispositifs de sécurité. Et sa tâche n'est pas finie : il va désormais s'atteler à la protection des usagers les plus vulnérables, et à l'évaluation de la conduite autonome. Notre seul regret est qu'il n'ait pas les moyens d'une totale indépendance : la plupart des modèles testés sont encore fournis par les constructeurs.



Innovation  
that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



## NOUVELLE NISSAN MICRA

LA CITADINE HIGH-TECH PAR NISSAN

VERSION VISIA PACK TOUTE ÉQUIPÉE  
**9 990 €**  
SOUS CONDITION DE REPRISE<sup>TM</sup>

ECO  
PRIME  
NISSAN

4 000 €  
inclus



DÉCOUVREZ TOUTES SES TECHNOLOGIES EMBARQUÉES SUR [NISSAN.FR](http://NISSAN.FR)

Innover Autrement. Made In France : fabriquée en France. (1) Pour une Nouvelle Nissan MICRA Visia Pack 1.0L 71, à 14 590 € (prix au 01/01/2018), soit 9 990 € après déduction de la prime à la conversion de 1 000 € (sans condition de revenu, pour reprise en vue de la destruction d'un véhicule particulier diesel mis en circulation avant le 01/01/2001, ou essence mis en circulation avant le 01/01/1997, sous réserve de modification de la réglementation), augmentée de l'ECO-Prime Nissan à la reprise de 3 000 € sur Nouvelle Nissan MICRA (sauf Visia), et de l'ECO-Prime Nissan additionnelle de 600 € sur Nouvelle Nissan MICRA Visia Pack 1.0L 71. **Modèle présenté** : Nouvelle Nissan MICRA IG-T 90 TEKNA avec options peinture métallisée Rouge Volcano, pack extérieur Noir Brillant et feux de route LED à 16 980 € après déduction de 1 000 € de prime à la conversion et de 3 000 € d'ECO-Prime Nissan. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 28/02/2018 chez les Concessionnaires NISSAN participants. NISSAN WEST EUROPE SAS : [nissan.fr](http://nissan.fr)  
**Consommations gamme cycle mixte (l/100km) : 3,2 - 4,6. Émissions CO<sub>2</sub> (g/km) : 85 - 104.**

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE NOUVELLES MESURES, MAIS...

STÉPHANE MARC/PHOTOPQR



**Réunir un comité d'experts pour améliorer la sécurité sur la route. La recette a déjà été testée, sans grand succès jusqu'alors. L'édition 2018 ne fera pas de miracles.**

**M**auvais. Très mauvais, même. Depuis 2014, après des décennies de baisse quasi continue de la mortalité, l'accidentalité routière affiche des résultats alarmants. Hausse de mortalité en 2014 et 2015, stagnation en 2016 et 2017, et toujours près de 3 500 morts par an. Les radars automatiques, innovation technique autant que politique, sont désignés depuis près de quinze ans comme un miracle absolu et omnipotent, oubliant de ce fait que, d'une part, tout accident est multifactoriel et que, d'autre part, que la sécurité intrinsèque des véhicules a fait des pas de géant. Confronté aux limites du système tout radar, le gouvernement a décidé de convoquer à nouveau un CISR\*, afin d'annoncer le 9 janvier 2018 de nouvelles mesures. Avec, en tête, la généralisation du 80 km/h sur les routes (au lieu de 90 km/h). Décidée à l'emporte-pièce, sur la base de chiffres estimés au doigt mouillé et d'une expérimentation trop réduite et biaisée, cette mesure ne fera hélas pas de miracle, et aura une portée limitée.

### Une mesure très médiatisée... qui permet de masquer la pauvreté des autres !

C'est un cache-misère et un aveu d'échec sur la capacité de l'État à mener une réflexion d'ampleur et une réforme de fond sur l'éducation, pourtant à la base de tout, la formation, toujours dépourvue du moindre continuum, et l'indispensable répression, qui mérite plus



RICHARD MOUILLAUD/PHOTOPQR

**Les piétons vont bénéficier d'aménagement plus sécurisants, et le téléphone au volant sera davantage sanctionné. Deux mesures pertinentes !**

FRANÇOIS DESTOC/PHOTOPQR



que jamais des moyens humains d'ampleur pour lutter, au-delà de l'obnubilante vitesse, contre les facteurs d'accidents les plus préoccupants – alcool et stupéfiants en tête – et contre les comportements dangereux.

Le CISR de la fin 2015 avait listé 22 mesures, dont un grand nombre ne sont toujours pas appliquées dans les faits. Celui de janvier 2018 ajoute toutefois quelques propositions intéressantes : *“Développer la régulation dynamique des vitesses sur certains tronçons pour adapter la vitesse aux conditions de circulation”*; à partir de 2020, *“augmenter la visibilité des piétons en repensant l'aménagement des abords immédiats des passages piétons”* dès 2019, avec des sanctions renforcées et des infractions constatées par vidéo dès 2018. En revanche, le gouvernement supprime *“l'obligation de détenir un éthylo-test dans son véhicule”*, mais veut enfin *“rendre obligatoire la pose d'un éthylo-test anti-démarrage (EAD) en cas de récidive de conduite en état alcoolique”*.

Enfin, dès 2019, *“les forces de l'ordre pourront retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée pour conduite avec usage de téléphone tenu en main”*, mais uniquement si elle commet simultanément une infraction dangereuse. Autant d'idées pertinentes... à condition de déployer des moyens pour assurer l'application de ces règles sur la route et dans la rue !

# 3340

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES NEUVES VENDUES PAR McLAREN EN 2017. C'est le record absolu de production pour la marque britannique. L'autre constructeur sportif local, Aston Martin, a repris des couleurs avec 5 117 immatriculations sur l'année, son meilleur score depuis 2008.



FRANCOIS DESTOC/PHOTOPQR

Les chiffres du marché français en décembre 2017



## - 0,5 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à décembre 2016.

## + 10,3 %

C'est la hausse des ventes de PSA sur l'ensemble de l'année 2017 en France, grâce aux bons résultats de Citroën (+ 3,3%), et de Peugeot (+ 9,2%), et à l'intégration d'Opel (27 000 unités). De son côté, DS chute de 24,1%.

## 193 375

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en décembre, soit 2,11 millions sur l'ensemble de l'année (+ 4,7 % par rapport à 2016).

## 117 541

C'est le nombre de Clio IV immatriculées en 2017 en France. La petite Renault y est la voiture la plus vendue. Suivent la Peugeot 208 (97 663 voitures) et le SUV 3008 II (74 297 autos).

## ÉNERGIE

### Le diesel continue de chuter

Politique fiscale moins avantageuse, restrictions de circulation, rééquilibrage du prix des carburants, motorisations essence tirées vers le haut par les principaux débouchés (Chine, États-Unis, Japon...): le diesel a mauvaise presse, et après avoir atteint des sommets voici dix ans avec plus de 75 % de part de marché, il est tombé en 2017 à 47 % des immatriculations de voitures neuves. En décembre, sa part de marché n'était plus que de 45 %. À terme, le diesel pourrait ne représenter qu'un tiers des ventes de voitures. En Europe, la part de marché de cette motorisation est tombée sous les 45 % en 2017, et elle devrait être à peine supérieure à 40 % d'ici la fin de l'année. Méditez bien votre achat au moment de choisir une nouvelle voiture neuve, et soyez patient si vous cherchez à vendre un diesel d'occasion...

DU 7 AU 11  
FÉVRIER  
RÉTROMOBILE



Ce Salon est à l'ancienne ce que le Mondial de l'Automobile de Paris est aux nouveautés: l'organisation annonce plus de 550 exposants, un demi-millier de voitures et l'incontournable vente aux enchères. Rendez-vous à Paris Expo (porte de Versailles). Le billet coûte 20 €.



## INDUSTRIE Volvo dit merci à la Chine

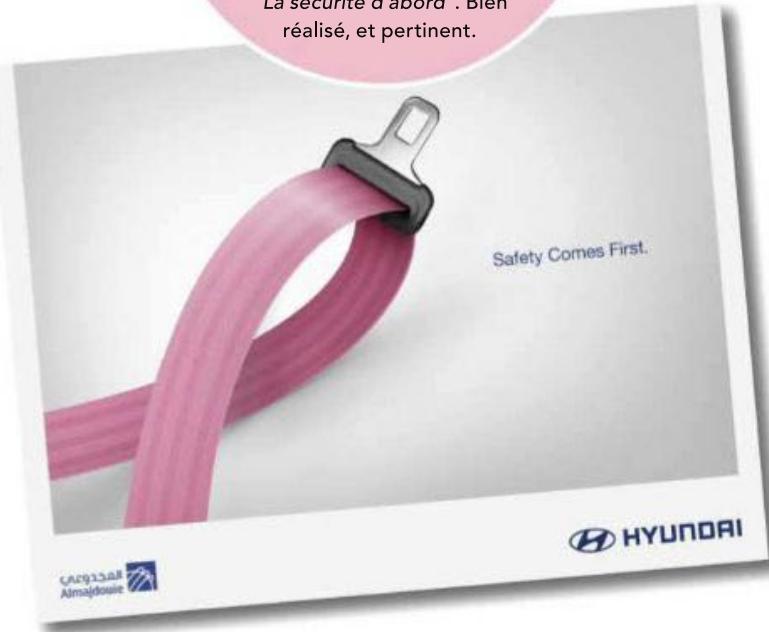
Les affaires vont bien pour Volvo. La marque suédoise, qui étend son portefeuille de modèles année après année et vise 800 000 unités annuelles en 2020, vient de battre à nouveau un record de vente, avec 571 577 voitures vendues dans le monde en 2017, soit une hausse de 7 % par rapport à 2016. Mais c'est essentiellement à l'Asie, et plus particulièrement à la Chine, que Volvo doit ces excellents résultats: les ventes y ont bondi de plus de 26 %. Volvo a ainsi immatriculé plus de 114 000 voitures en Chine en 2017, contre 81 504 (en baisse de 1,5 %) aux États-Unis, son deuxième marché.

# ZONE ROUGE

PUB

## Liberté, égalité, sécurité

Les femmes ont enfin le droit de conduire en Arabie Saoudite. Hyundai célèbre l'évènement en y associant une autre cause noble : la prévention du cancer du sein, évoquée par la ceinture transformée en ruban rose, et accompagnée du message "La sécurité d'abord". Bien réalisé, et pertinent.



## LES 17 ET 18 FÉVRIER HISTORIC AUTO À NANTES

<https://historic-auto.com/>



Le parc des expositions de la Beaujoire accueille le premier grand Salon nantais consacré aux véhicules de collection à deux et quatre roues : de l'avant-guerre aux youngtimers, tous les modèles seront représentés. Ajoutez-y des expositions thématiques et une vente aux enchères. L'entrée est à 7 €.

# CONCEPT

## Enfin une électrique low cost !

Même la plus modeste des voitures électriques embarque un moteur puissant, de lourdes batteries et des câbles à la section importante. Valeo propose une solution plus simple, qui repose sur une basse tension (48 V) comme les nouveaux modèles *mild hybrid*. L'équipementier annonce que sa solution "permet à un petit véhicule deux places de disposer d'une autonomie de 100 km", avec une vitesse maxi de 100 km/h et un coût limité à 7 500 €. Ce véhicule peu performant mais léger et compact serait ainsi parfaitement adapté aux déplacements périurbains, pour une empreinte environnementale plus modeste que celle d'une citadine électrique actuelle.

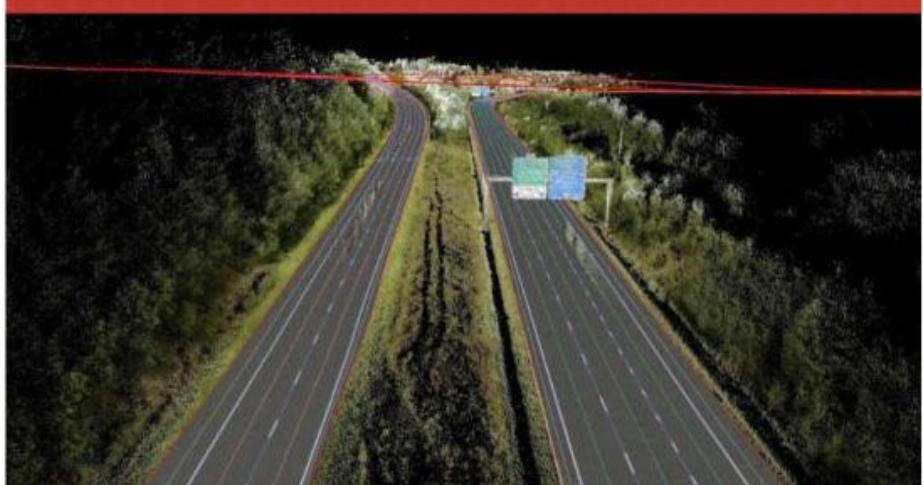


VALEO

## CARTOGRAPHIE

### Here, le futur géant incontournable

Fondé en 2012 et racheté à Nokia en 2015 par Audi, Daimler et BMW pour la modique somme de 2,8 milliards d'euros, Here se spécialise entre autres dans l'acquisition de données 3D de haute précision, destinées notamment à la conduite autonome. Intel a ensuite acquis 15 % de son capital début 2017, et à leur tour, les équipementiers Bosch et Continental viennent chacun de s'offrir 5 % de Here. Le but est évidemment de s'allier pour contrer la concurrence américaine – Google en tête – et de ne pas rater le coche de la conduite autonome, qui sera à la fois grande consommatrice mais aussi productrice de données (cartographiques, mais pas seulement). Des données qui valent de l'or !



HERE

## INNOVATION

### Votre cerveau va prendre le volant

Une voiture capable d'interpréter les signaux du cerveau humain ? C'est ce que promet Nissan, via ses recherches sur la technologie Brain to Vehicle (du cerveau au véhicule) qui permettrait de "prédir les actions d'un conducteur et détecter certaines situations délicates". La marque japonaise avance qu'ainsi, "les systèmes d'aide à la conduite peuvent agir plus rapidement. Les temps de réaction sont réduits et la conduite s'en trouve améliorée." Autre but avoué : "Améliorer ce que voit le conducteur et créer un environnement plus relaxant." L'idée est donc de rendre la conduite plus sûre et plus agréable... Mais avec la conduite totalement autonome, ce dispositif aura moins d'intérêt.



PHOTOS NISSAN

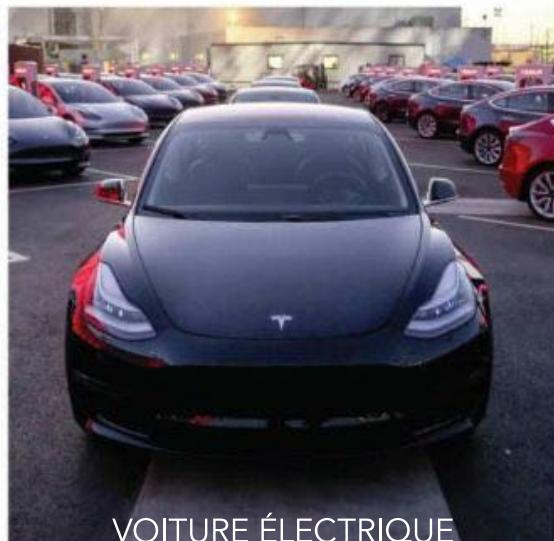
## CONDUITE AUTONOME

### Les Français enfin prêts ?

La méfiance et l'incredulité : voilà les sentiments majoritaires qui animaient les automobilistes français à l'égard de la voiture autonome. En Chine, ainsi que sur les autres marchés où l'automobile s'est imposée plus récemment, c'était l'inverse. L'édition 2018 de l'Observatoire de l'automobile-Cetelem révèle toutefois que, désormais, "69% des Français pensent que la voiture 100% autonome va devenir une réalité d'ici dix ans". Mais seuls 33% des automobilistes français seraient prêts à en acheter une... contre 92% des Chinois ! 45% des Français seraient néanmoins prêts à utiliser une voiture autonome. Et plus l'âge du sondé est faible, plus le taux de réponse positive est élevé.



VOLVO



HARVEST FILMS

## VOITURE ÉLECTRIQUE

### Tesla encore en retard, mais...

À l'automne 2017, le patron de Tesla, Elon Musk, avait confié qu'il faudrait attendre un trimestre de plus, soit fin mars 2018, avant que son usine n'atteigne la pleine cadence de production pour la Model 3. Voici quelques jours, patatras ! Nouvelle annonce d'un retard supplémentaire de trois mois, avec l'idée toutefois louable de privilégier la qualité des modèles assemblés à la quantité. Et Elon Musk en a profité pour lâcher quelques informations : un pick-up sera lancé après la Model Y (un SUV plus compact que le Model X, et annoncé pour 2019). Mais la mise au point de la version 2 du système Autopilot est toujours dans les tuyaux avec, elle aussi, plusieurs mois de retard.



### Le T-Cross déjà sur la route

Volkswagen ne chôme pas : son SUV T-Roc à peine lancé, la marque est déjà en train de mettre au point son T-Cross, le futur plus petit SUV de sa gamme (plate-forme MQB A0, là encore), dont les premiers prototypes fidèles à la version de série sont actuellement testés en Scandinavie. Il sera proche du Seat Arona, et sera présenté en fin d'année 2018.

### La Classe A sera aussi électrique

Les trois marques allemandes spécialisées dans le luxe préparent les déclinaisons hybrides (ou leur renouvellement) de leurs futures compactes, mais Mercedes va plus loin. Après son monospace Classe B, c'est sa Classe A (présentée début février) qui va recevoir une variante 100 % électrique. Mercedes est actuellement en train de développer cette version.

### Le Macan bientôt restylé

Lancé au printemps 2014, le Macan représente à lui seul près de la moitié des ventes de Porsche. Le constructeur allemand va lui offrir un restylage dans quelques mois, dont la tâche sera de faire oublier la plate-forme ancienne (commune avec le précédent Audi Q5). Les évolutions, modestes, se concentrent surtout sur les boucliers et les optiques.

L'habitacle et la gamme moteurs seront légèrement remaniés.



**VOLVO XC60**  
D4 AWD 190 ch Momentum

**BMW X3**  
20d xDrive 190 ch  
Lounge

**DS 7 CROSSBACK**  
2.0 BlueHDI 180 ch  
Performance Line +

"LÀ OÙ IL Y A  
UNE VOLONTÉ..."



**JAGUAR F-PACE**  
2.0 D 180 ch AWD Pure

**MERCEDES GLC**  
220 d 4Matic 170 ch

**AUDI Q5**  
2.0 TDI Quattro  
190 ch S tronic

Remerciements au Domaine de Grand' Maisons, à Villepreux - [www.grandmaisons.com](http://www.grandmaisons.com)

**... il y a un chemin",  
disait Lénine.  
De la volonté, nul  
doute que le DS 7  
en possède. Reste à  
savoir maintenant  
s'il saura trouver  
le chemin qui  
mène au succès.**

**N**ous n'allons pas ici refaire l'historique de DS Automobiles. Rappelons simplement que l'entité est née en 2010 sous la forme d'une division chic de Citroën, avant de devenir une marque à part entière en juin 2014. Côté gamme, entre une DS 4 en quête de personnalité et l'audace maladroite d'une DS 5, il n'y a guère que la DS 3 qui ait réussi à tirer son épingle du jeu. Difficile donc, jusqu'ici, de parler de succès. Pour autant, la démarche entreprise par le groupe PSA, à savoir venir concurrencer les marques haut de gamme, n'a rien d'un

sacerdoce. Si vous en doutiez encore, le pedigree des autos que nous mettons aux prises du nouveau DS 7 Crossback devrait finir de vous convaincre. Rien que du lourd. Du premium pur sucre. "Du Hohenzollern", comme aurait dit Audiard!

Car pour arriver à ses fins, ce sont bien ces autos que le DS 7 Crossback doit défier. C'est de son positionnement vis-à-vis d'elles que découleront sa légitimité et donc le succès à venir de la marque. Pas simple, me direz-vous. Mais avouez que la démarche de DS Automobiles ne manque pas de panache!

# Jaguar F-Pace

2.0 D 180 ch AWD Pure

49 560 €

**SUR LA ROUTE** Sa ligne le laissait présager et cette petite route de campagne le démontre: le F-Pace a un comportement plutôt alerte! Ce n'est pas l'agilité d'une ballerine, mais à ce niveau de poids – pas loin de 2 tonnes –, il ne faut pas attendre de miracles dans ce domaine! Équilibré, le châssis est malheureusement épaulé par une mécanique aussi plaisante qu'un contrôle fiscal. Un 2 l diesel “à l'ancienne” qui semble tout droit sorti du capot d'un Massey Ferguson. Dommage, car la boîte automatique à 8 rapports est convaincante. Mais, malgré toute sa bonne volonté, elle ne parvient pas à masquer le caractère revêche du moteur qui, non content d'être désagréable, se montre aussi un peu paresseux, avec à la clé des performances plus que moyennes.

**LA VIE À BORD** Cela fait longtemps maintenant que les habitacles des Jaguar ont tiré un trait sur les ambiances feutrées. Place au modernisme! Un parti pris auquel nous n'aurions rien à redire si la finition était au niveau du standing revendiqué. Or le F-Pace

est loin du compte. La mise en parallèle avec ses concurrents du jour est d'ailleurs bien cruelle pour celui qui n'est pas à la hauteur du blason qui trône sur sa calandre. Pour se racheter, il ne peut pas vraiment compter sur son habitabilité, tout juste dans la moyenne. Encore moins sur son confort, mis à mal par une suspension qui nous informe bien trop fidèlement de l'état de la chaussée. **BUDGET** Sur ce chapitre, le F-Pace ne fait ni mieux ni pire que la concurrence. Entendez par là que même en entrée de gamme, il flirte avec les 50 000 € et que son équipement de série n'est pas particulièrement généreux. Rien de très glorieux donc, mais encore une fois, il ne s'agit pas là d'un cas isolé... La consommation pour sa part ne fait pas de vagues et reste en deçà de la moyenne de la catégorie. ■

#### LE BILAN

Le SUV de Jaguar mise sur son charme. Mais face à une telle concurrence, il faut aussi soigner les fondamentaux: moteur, confort et finition. Trois domaines dans lesquels le F-Pace a des progrès à faire.

Le comportement routier du F-Pace est efficace, mais il est relayé par une mécanique qui manque singulièrement de brio. Notons que son diamètre de braquage (12,2 m) le rend peu maniable en ville.



La présentation de la planche de bord manque un peu de chaleur. Surtout, la finition de l'ensemble mériterait plus de soin. Point positif: les espaces de rangement sont nombreux.



#### À la loupe

Ce bel ensemble multimédia haut de gamme, associé à l'instrumentation digitale et au système audio Meridian, impose, en finition Pure, une rallonge de 2743 €. C'est beaucoup. Heureusement, il existe un modèle plus modeste avec un écran de 8 pouces au lieu de 10 et sans l'instrumentation digitale, facturé 838 €. La sono Meridian est disponible seule au prix de 651 €.

#### L'avis de Pascal Richard



Il ne manque pas d'allure, mais comme dirait Cyrano: “C'est un peu court, jeune homme !”



# Nouvelle Suzuki **IGNIS**

CHANGEZ DE POINT DE VUE



## NOUVELLE SUZUKI IGNIS, le SUV ultra compact.

A partir de 10 890 €<sup>(1)</sup>. Si vous avez envie de voir les choses autrement, venez essayer le premier SUV ultra compact de Suzuki. Système Hybrid SHVS<sup>(2)</sup>, technologie exclusive 4 roues motrices AllGrip, position de conduite surélevée, freinage actif d'urgence avec double caméra, dans seulement 3m70.... jamais une citadine ne s'est sentie aussi à l'aise partout.

Et vous, êtes-vous prêt à changer de point de vue ?

SUV (Sport Utility Vehicle) : concept urbain tout chemin. Equipements selon version. (1) Prix TTC de la Nouvelle Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Avantage, hors peinture métallisée, après déduction d'une remise de 2 100 € offerte par votre concessionnaire. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une nouvelle Suzuki Ignis neuve du 01/01/2018 au 31/03/2018, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participants. Modèle présenté : Nouvelle Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Pack : 13 940 €, remise de 1 800 € déduite + peinture métallisée : 500 €. Tarifs TTC clés en main au 08/01/2018. Consommations mixtes CEE gamme nouvelle Suzuki Ignis (l/100 km) : 4,3 – 5,0. Émissions CO<sub>2</sub> (g/km) : 97 – 114. (2) Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. \*Un style de vie !

**Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1<sup>er</sup> terme échu. [www.suzuki.fr](http://www.suzuki.fr)**

# Volvo XC60

**D4 AWD 190 ch  
Momentum  
49 400 €**

5<sup>e</sup>

**SUR LA ROUTE** À l'instar de ses petits camarades, le XC60 se montre impérial sur autoroute. Son gabarit imposant, ses 1 930 kg et sa transmission intégrale sont des atouts. Mais une fois le péage franchi ? Eh bien, ça se passe plutôt bien. Certes, l'agilité n'est pas son point fort, mais même si l'on accélère le rythme, le SUV se montre à la hauteur. L'amortissement, qui peut de prime abord sembler un poil souple, offre un bon compris entre efficacité et confort. Les 190 ch fournis par le 2 l diesel garantissent par ailleurs des performances plus que satisfaisantes. Un bon point auquel il convient d'associer la boîte automatique à 8 rapports, montée de série. Douce et réactive, elle se marie très bien avec le caractère un rien débonnaire du XC60.

**LA VIE À BORD** Le moins que l'on puisse dire, c'est que le Volvo sait recevoir. Design intérieur à la fois soigné et personnel, finition sans fausse note, le suédois ne manque ni d'arguments ni de charme. Rien à dire en confort : la sellerie et la suspension travaillent de concert pour vous offrir les meilleures conditions de voyage possibles, et force est de

reconnaître qu'elles arrivent à leurs fins ! Un bémol dans ce concert de louanges ? Oui. Au regard de ses dimensions extérieures généreuses, le XC60 ne se révèle pas particulièrement spacieux. Ses cotes d'habitabilité s'inscrivent tout juste dans la moyenne. Le bilan au niveau du coffre est aussi nuancé. Si le seuil de chargement assez bas et les formes régulières sont des atouts, le volume de "seulement" 487 dm<sup>3</sup> est, lui, en deçà de la moyenne de la catégorie (506 dm<sup>3</sup>).

**BUDGET** Comme ses concurrents, le XC60 n'est pas donné et pousse le bouchon un peu loin avec une dotation d'équipement tout juste correcte en finition Momentum. Pour plus de largesse, il faut monter en gamme, ce qui implique un effort financier significatif (entre 4 500 et 5 800 €). La consommation n'appelle pas de commentaire défavorable. ■

## LE BILAN

**Le XC60 est assurément un bon compagnon de voyage. Réalisé avec autant de sérieux que ses concurrents germaniques, il apporte en plus une touche d'exotisme nordique à la fois élégante et rafraîchissante.**



Douceur des courbes, sobriété du design, la planche de bord du XC60 arbore un style typiquement scandinave. L'ensemble est très proprement réalisé et l'ergonomie parfaite.



## À la loupe

De série sur tous les XC60, le système multimédia avec ce **grand écran tactile de 9 pouces permet de piloter la quasi-totalité des fonctions de la voiture** – pas toujours la solution la plus intuitive. Il reste néanmoins très bien pensé et facile à utiliser. Petit regret : en entrée de gamme, le GPS impose un "petit" supplément de 1 200 € !

## L'avis de Pascal Richard



J'aime son sens de l'accueil et son tonus "ouaté". J'aime moins sa relative pingrerie côté équipement.



Le XC60 manque peut-être un peu d'agilité sur parcours sinueux, mais même en forçant le rythme, il reste précis et ne se désunit jamais.

## L'avis de Pascal Richard



Il ne m'a pas totalement convaincu, mais c'est tout de même à regret que j'ai rendu les clés...



Le DS 7 Crossback affiche une tenue de route sans histoire. Très équilibré, il se montre à l'aise sur tous les types de terrain, y compris en ville où son diamètre de braquage ultracourt pour la catégorie (10,9 m) fait merveille.

# DS 7 Crossback

**2.0 BlueHDI 180 ch  
Performance Line +  
46 200 €**

**SUR LA ROUTE** Sur un parcours sinueux, la tenue de route du DS 7 Crossback affiche une belle sérénité. Certes, un Q5 ou un GLC se montrent plus agiles, mais le dernier-né de la gamme DS n'a pas à rougir de la comparaison. Le résultat serait-il meilleur en sélectionnant la position Sport du Drive Mode ? Honnêtement, non. Caricaturale, cette option verrouille la suspension et n'apporte rien, ou si peu, en termes d'efficacité. À l'usage, c'est bien le mode Normal qui s'avère le plus convaincant. Seule exception : à très basse vitesse et sur une chaussée très déformée, la position Confort donne un meilleur résultat grâce à une caméra qui "lit" la route et permet ainsi d'ajuster l'amortissement au profil de celle-ci. Mais il s'agit là d'un cas particulier. Toutefois, malgré l'efficacité de l'ensemble moteur/boîte, la DS 7 nous a toutefois un peu déçus en performances.

**LA VIE À BORD** Sans doute le chapitre sur lequel le DS 7 Crossback est le plus attendu. En effet, lorsqu'on vient taquiner des autos du calibre du Q5, du X3 ou encore du GLC, mieux vaut ne pas se prendre les pieds dans le tapis en ma-

tière de finition. Heureusement, DS a su éviter cet écueil. Sans atteindre le niveau des meilleurs, il faut reconnaître que le SUV présente bien. Même si nous avons noté quelques petites erreurs d'ergonomie, nous ne pouvons que saluer l'originalité de la présentation. Seuls bémols : la lisibilité de l'instrumentation numérique n'est pas parfaite et la sélection des différents types d'affichage manque un peu de réactivité. Mais l'auto est fidèle à sa réputation de confort : sellerie et amortissement sont aux petits soins...

**BUDGET** Carton plein pour le DS 7 qui s'impose haut la main financièrement. C'est lui qui propose le meilleur rapport prix/équipement. Le bilan consommation est lui aussi très positif. Soulignons également que son malus écologique reste très raisonnable (210 €), ce qui n'est pas le cas de tout le monde... ■

### LE BILAN

**aj** ★★★★☆  
La copie rendue par le DS 7 Crossback ne révèle aucune lacune grave. Surtout, cette auto possède une personnalité attachante. Avec un poil de rigueur supplémentaire, le podium aurait été à sa portée.



L'Alcantara habille l'habitacle d'élégante façon. Les matériaux utilisés sont de belle facture et la petite montre B.R.M (de série sur Performance Line +) apporte une petite touche d'exclusivité.

### À la loupe

Longtemps à la traîne en matière de **transmission automatique**, le groupe PSA rattrape peu à peu son retard. La présence de série de cette excellente boîte à 8 rapports est là pour nous le prouver. Douce et réactive, elle se marie très bien avec le moteur BlueHDI 180 ch. Cet "attelage" distille un agrément de conduite qui n'a pas à rougir de la comparaison face à la concurrence.



# Mercedes GLC

220 d 4Matic 170 ch

47 200 €

**SUR LA ROUTE** On ne peut pas dire que la fiche technique du Mercedes GLC 220 d est de nature à générer l'excitation. Me retrouver pour la énième fois en tête-à-tête avec le 2,1 l diesel de 170 ch n'était pas de nature à éveiller chez moi la moindre trace d'enthousiasme ! C'était oublier un peu vite que ce moteur est associé à ce qui se fait de mieux actuellement en matière de transmission automatique. Cette boîte à 9 rapports est en effet une pure merveille. Au final, l'agrément de conduite est préservé malgré une mécanique un peu "datée". Il l'est d'autant plus que le châssis y va de son grain de sel pour donner du tonus à l'ensemble et permettre au GLC de s'adapter avec un égal bonheur à tous les styles de conduite.

**LA VIE À BORD** Cela fait maintenant bien longtemps que Mercedes a obtenu son brevet de marque premium ! Finition impeccable, ajustement au cordeau, l'habitacle du GLC respire la qualité. Mais la décoration de la livrée d'entrée de gamme se satisfait de quelques inserts en laque noire qui ne réchauffent pas vraiment l'ambiance. Voyager à bord du GLC n'a rien d'une punition pour

autant. Bien au contraire. Le confort proposé est d'un haut niveau, et si l'habitabilité n'est que "dans la moyenne", c'est tout de même bien suffisant pour que quatre adultes trouvent leurs aises. Sur le plan pratique, notons que le coffre est généreux (530 dm<sup>3</sup>) et que son seuil de chargement (72 cm) est relativement bas pour un SUV de cette catégorie. D'autre part, le fait de renvoyer la commande de boîte derrière le volant a permis d'aménager un bel espace de rangement (occultable) sur la console centrale.

**BUDGET** De prime abord, on peut presque être surpris par la relative modestie du prix de vente du GLC. Une bonne affaire en trompe-l'œil en fait, car si le GLC 220 d est à peine plus cher que le DS 7 Crossback, il est aussi nettement moins bien équipé ! En revanche, pas de faux-semblants en consommation : le GLC est le plus sobre de la bande. ■



Pas d'instrumentation digitale ici, mais les classiques compteurs abritant de non moins classiques aiguilles donnent toute satisfaction autant esthétiquement qu'au niveau de la lisibilité.



## À la loupe

Présent dès le premier niveau de finition, le **Touchpad** est un pavé tactile qui permet de piloter l'ensemble multimédia qui s'affiche sur un écran de 7 pouces (non tactile, lui !). Un peu déroutante au départ, cette commande s'avère très pratique au final. Le GPS impose de rajouter 1 050 €.

## L'avis de Pascal Richard



Physiquement, je préfère le GLC Coupé, mais je ferai bien de celui-ci mon ordinaire !



Le physique un rien massif du GLC cache un comportement plutôt enjoué. L'agrément de conduite doit beaucoup à la boîte automatique à 9 rapports.

## L'avis de Pascal Richard



La conception "BMWienne" du SUV m'a toujours séduit. Le nouveau X3 n'a rien fait pour changer ça !



Le X3 sait encore s'amuser sur les parcours sinueux. Mais il faut reconnaître qu'il met aujourd'hui d'avantage l'accent sur le confort. Dans cette configuration en tout cas !

# BMW X3

**20d xDrive 190 ch  
Lounge  
51 900 €**

2<sup>e</sup>

**SUR LA ROUTE** Guère différent du précédent modèle sur le plan physique, le X3 millésime 2017 ne l'est pas plus lorsqu'on aborde l'agrément de conduite. Une bonne nouvelle ? À votre avis ? Bien sûr que c'est une bonne nouvelle, même s'il est vrai qu'au fil des années, le X3 a un peu changé de priorité, privilégiant le confort au dynamisme. Il est aujourd'hui toujours très efficace en toutes circonstances, mais sur parcours sinueux, il s'avère tout de même moins virevoltant. Peut-on compenser en sélectionnant la position Sport du sélecteur de mode de conduite ? Un peu. Mais à l'instar de ce qui se passe avec le DS 7 Crossback, le X3 devient alors un peu sautillant et, surtout, inconfortable. Chrono en main, le X3 obtient de très bons résultats. C'est d'ailleurs lui qui s'impose, en accélérations comme en reprises.

**LA VIE À BORD** Retravaillé, l'habitacle fait toujours la part belle au conducteur qui, en s'installant à bord, se fond littéralement avec l'auto. Une osmose qui contribue beaucoup au plaisir de conduite mais aussi au confort. Un confort qui attend également les passa-

gers, qui n'auront guère de raison de se plaindre... tant qu'ils éviteront la place centrale de la banquette arrière, polluée par la présence de l'imposant tunnel de servitude. Pas de reproche sur la finition : BMW connaît la musique et le soin apporté à la réalisation de l'ensemble ne prête donc pas le flanc à la critique. Le coffre est, pour sa part, vaste. De plus, son seuil de chargement très bas pour un SUV (70 cm) facilite son chargement.

**BUDGET** Toujours pas de miracle en vue ici non plus ! BMW n'a pas l'habitude de brader ses productions, à plus forte raison les nouvelles, et le X3 ne fait pas exception à la règle. Modèle le plus coûteux de ce comparatif, il est même le seul à crever le plafond des 50 000 € en version d'entrée de gamme. Heureusement, la consommation s'en tient à des valeurs nettement plus raisonnables. ■



Le X3 est entièrement nouveau à bord, mais, comme pour l'extérieur, cela ne saute pas aux yeux. À noter que l'habitabilité progresse sensiblement, à l'avant comme à l'arrière.



## À la loupe

**LE BILAN**   
Belle prestation du nouveau X3, qui loupe de peu la première place. Pour s'imposer, il ne lui manque pas grand-chose : un zeste de dynamisme en tenue de route et... une moindre arrogance tarifaire !

**18, 19, 20 voire 21 pouces, le X3 propose une large gamme de jantes.** Ces dernières peuvent supporter des montes pneumatiques très généreuses (jusqu'à 275/40). Ce choix, tout entier tourné vers l'esthétique, n'est pas sans conséquence sur le malus écologique, qui passe de 410 € avec les roues d'origines (225/60 R 18) à 1 260 € avec les jantes les plus généreuses.

Le Q5, comme tous ses concurrents, propose une transmission intégrale; tous? Eh non, le DS 7 a fait l'impasse. À l'avenir, il faudra y penser car comme aurait pu le dire le Grand Jacques, "Chez ces gens-là, Monsieur, on va aux sports d'hiver!"

1<sup>er</sup>

## Audi Q5

2.0 TDI Quattro 190 ch S tronic

48 050 €

**SUR LA ROUTE** Apparu il y a tout juste un an, ce Q5 deuxième du nom affiche un style bien plus agressif que son prédécesseur. Un parti pris que l'on retrouve dernière le volant. Passant d'une courbe à l'autre avec une agilité étonnante, il nous fait oublier ses 1973 kg qui en font pourtant le SUV le plus lourd de la bande. Le plus lourd, mais pas le moins alerte puisqu'il parvient à rester plus ou moins dans la roue du X3 en performances. Épaulé par la boîte à double embrayage S tronic, le 2.1 TDI de 190 ch distille un honnête agrément d'utilisation et sait même rester discret... à chaud! Nous aurions juste aimé que la transmission soit un peu plus rapide lors des rétrogradages. Sur l'autoroute, pas de souci: comme ses petits camarades, le Q5 tient une tenue de cap impeccable, ce qui, me direz-vous, est le moindre des choses lorsqu'on

pèse 2 tonnes et que l'on possède quatre roues motrices. En ville, les choses sont un peu plus compliquées. Le gabarit imposant de la bête implique quelques précautions dans le trafic, mais aussi au moment de se stationner. Reste que l'on se met rapidement le Q5 "dans l'œil". Les quelques options comme l'Audi Park Assist (730 €) qui prend en main les manœuvres de stationnement, ou la caméra de recul (550 €) sont là pour vous faciliter la tâche au besoin.

**LA VIE À BORD** Pour ceux qui aiment les habitacles bien rangés, le Q5 est une sorte de Graal! Difficile de faire plus rationnel et plus facile à vivre. Comme toujours chez Audi, l'impression de qualité... n'est pas une impression. Nous sommes ici dans le réel. Chaque chose est à sa place et si l'ensemble n'a pas le charme un peu baroque d'un DS 7 Crossback, il faut bien reconnaître que

### L'avis de Pascal Richard



Le Q5 s'impose au fil des kilomètres. Ici, le plaisir vient en roulant! Finalement, que demander de plus?



**AUTANT L'ANCIEN Q5 ÉTAIT MOLLAISON, AUTANT LE NOUVEAU EST DYNAMIQUE. UN CHOIX QUI NE PÉNALISE EN RIEN LE CONFORT •••**

### À la loupe

Aujourd'hui, tout le monde y vient, mais c'est bien Audi qui a ouvert le bal (sur le TT) des instrumentations numériques – pour être charitable, oublions les Renault 11 Electronic et autre Opel Kadett GSi. Élégant et permettant de parfaitement hiérarchiser les informations, **le Virtual Cockpit est malheureusement coûteux sur le Q5 d'entrée de gamme (4 010 €).**





FLORIAN GROUT

➊ Grâce à la présence d'une banquette coulissante (420 €), le volume du coffre varie de 442 à 523 dm<sup>3</sup> (avec la roue galette, 220 €). S'il ne bat pas des records, il se montre néanmoins assez généreux. ➋ Comme celles de l'avant, les places arrière sont généreuses et confortables. Seule la place centrale, tunnel de servitude oblige, n'est pas la plus accueillante!



➊ Comme nombre de ses concurrents, le Q5 vous demandera un "petit" supplément pour un GPS (de 1 815 à 3 400 €). ➋ Il faut se pincer pour croire que le Q5 flirte avec les 2 tonnes tant il se montre alerte sur les parcours sinueux.

remarquable. Sans doute, certains auraient apprécié encore plus de moelleux, mais le compromis efficacité/confort trouvé par la suspension est vraiment excellent. Toujours pour le confort, de conduite cette fois, soulignons que le régulateur de vitesse adaptatif (1 130 €) s'avère lui aussi très efficace.

**BUDGET** Le Q5 annonce un bilan financier qui n'est ni meilleur (fallait pas rêver!) ni pire que celui de ses petits camarades. Comme eux, la version d'entrée de gamme est frappée d'amnésie et oublie bon nombre d'équipements dont la présence semblerait aller de soi lorsqu'on tutoie d'aussi près la barre des 50 000 €. Mais non, elle impose sans cesse de remettre la main à la poche! Dans ce domaine, le DS 7 Crossback se montre infiniment plus convaincant. Le Q5 nous donne toutefois satisfaction avec une consommation maîtrisée et son réservoir de 65 l qui lui permet de proposer une autonomie de plus de 850 km, la meilleure valeur de ce comparatif. ■

#### LE BILAN

**Dynamique sans oublier le confort, performant sans négliger la consommation, le Q5 revendique un bilan presque parfait. Comme toujours, nous regrettons simplement que son équipement de série ne soit pas plus fourni en entrée de gamme.**



**AUDI Q5**

2.0 TDI Quattro 190 ch S tronic 7

**BMW X3**

xDrive 2.0d 190 ch Lounge

**MERCEDES GLC**

220 d 4Matic 170 ch

# EN CHIFFRES



**NOS MESURES**

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

	<b>Audi Q5</b>	<b>BMW X3</b>	<b>Mercedes GLC</b>	<b>DS 7 Crossback</b>	<b>Volvo XC60</b>	<b>Jaguar F-Pace</b>
<b>Moteur/Transmission</b>						
Puissance maxi	■ 190 ch à 3 800 tr/mn	■ 190 ch à 4 000 tr/mn	■ 170 ch à 3 000 tr/mn	■ 180 ch à 3 750 tr/mn	■ 190 ch à 4 250 tr/mn	■ 180 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1 750 tr/mn	■ 400 Nm à 1 750 tr/mn	■ 400 Nm à 1 400 tr/mn	■ 400 Nm à 2 000 tr/mn	■ 400 Nm à 1 750 tr/mn	■ 430 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel					
Cylindrée	1 968 cm <sup>3</sup>	1 995 cm <sup>3</sup>	2 143 cm <sup>3</sup>	1 997 cm <sup>3</sup>	1 969 cm <sup>3</sup>	1 999 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	10 CV	10 CV	9 CV	10 CV	11 CV	10 CV
Transmission	intégrale	intégrale	intégrale	aux roues avant	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	automatique/8	automatique/9	automatique/8	automatique/8	automatique/8
<b>Châssis</b>						
Diamètre de braquage	■ 11,8 m	■ 12 m	■ 11,8 m	■ 10,9 m	■ 11,8 m	■ 12,2 m
Pneumatiques AV/AR	255/45 R 20	245/45 R 20 / 275/40 R 20	255/45 R 20	235/60 R 19	235/55 R 19	255/50 R 20
<b>Dimensions / poids</b>						
L/l/h/empattement	4,66/1,89/1,66/2,82 m	4,70/1,89/1,68/2,86 m	4,65/1,89/1,64/2,87 m	4,57/1,89/1,62/2,74 m	4,69/1,90/1,66/2,86 m	4,73/2,07/1,67/2,87 m
Poids/tractable freiné	1 973/2 400 kg	1 909/2 400 kg	1 969/2 500 kg	1 690/1 550 kg	1 930/2 400 kg	1 932/2 400 kg
<b>Performances</b>						
1000 m d. a.	■ 31 s	■ 30,6 s	■ 31 s	■ 31,3 s	■ 30,6 s	■ 32,4 s
0 à 100 km/h	■ 9,4 s	■ 8,9 s	■ 9,2 s	■ 9,9 s	■ 9,2 s	■ 10,7 s
90-130 km/h en Drive	■ 8,6 s	■ 8,6 s	■ 9,1 s	■ 9,2 s	■ 9,2 s	■ 10 s
Vitesse maxi	■ 207 km/h	■ 201 km/h	■ 204 km/h	■ 202 km/h	■ 207 km/h	■ 190 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/65 m	■ 10/31/63 m	■ 11/32/64 m	NC	■ 10/31/65 m	■ 10/31/63 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>						
Longueur aux jambes AR	■ de 16 à 26 cm*	■ 28 cm	■ 29 cm	■ 28 cm	■ 30 cm	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 156/152 cm	■ 154/148 cm	■ 151/148 cm	■ 147/150 cm	■ 154/148 cm	■ 154/148 cm
Volume de coffre	■ de 442 à 523 dm <sup>3</sup> *	■ 506 dm <sup>3</sup>	■ 530 dm <sup>3</sup>	■ 542 dm <sup>3</sup>	■ 487 dm <sup>3</sup>	■ 548 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>						
Au ralenti/90/130 km/h	■ 42,4/62/65,5 dB	■ 44,1/62,2/66,1 dB	■ 44,1/63,8/67,9 dB	NC	■ 45,2/62,1/66,2 dB	■ 46,8/64/67,8 dB

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie. \*Avec la banquette coulissante (option, 420 €)



## DS 7 CROSSBACK

2.0 BlueHDI 180 ch Performance Line +

## VOLVO XC60

D4 AWD 190 ch Momentum

## JAGUAR F-PACE

2.0 D 180 ch AWD Pure

### LE BUDGET

Prix	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC	DS 7 Crossback	Volvo XC60	Jaguar F-Pace
Malus (CO <sub>2</sub> )	48 050 € de 253 à 860 € (129 à 138 g/km)**	51 900 € de 410 à 1 260 € (132 à 142 g/km)**	47 200 € de 253 à 1 473 € (129 à 143 g/km)**	46 200 € 210 € (128 g/km)	49 400 € 1 490 € (144 g/km)	49 560 € 953 € (139 g/km)
Prix du modèle essayé*	53 115 €	55 050 €	52 150 €	47 800 €	53 570 €	52 923 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus. \*\*Selon la taille de la monte pneumatique.

### Équipements communs

6 airbags (8 pour la DS 7, 7 pour le GLC et le XC60), aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne involontaire, Bluetooth, dossier de banquette arrière fractionnable, clim auto bizona, essuie-glace et phares auto, freinage autonome d'urgence, jantes alliage, radar de recul, régulateur-limiteur de vitesse, rétros électriques et dégivrants, système multimédia, vitres AV/AR électriques, volant cuir ajustable dans les deux plans.

### Options

Accès à bord et démarrage sans clé	série	600 €	–	série	600 €	1 052 €
Caméra de recul	550 €	–	500 €	série	480 €	443 €
GPS	1 815 €	série	1 050 €	série	1 200 €	838 €
Peinture métallisée/nacrée	1 070 €	1 040 €	1 050 €	de 790 à 1 000 €	1 350 €	948 €
Sellerie cuir	2 180 €	2 100 €	2 300 €	cuir/Alcantara	1 620 €	non
Sièges avant à réglages électriques	1 910 €	1 050 €	1 600 €	série	1 280 €	505 €
Régulateur de vitesse adaptatif	1 130 €	1 250 €	700 €	1 650 € <sup>(1)</sup>	1 620 € <sup>(1)</sup>	1 260 €
Toit ouvrant panoramique	1 800 €	1 600 €	1 750 €	1 450 €	1 600 €	1 577 €

(1) Avec fonction "pilote semi-automatique", maintien de la trajectoire en fonction du marquage au sol. Le conducteur doit garder les mains sur le volant.

### Consommations

Moyenne	7,6 l/100 km	7,6 l/100 km	7,3 l/100 km	7,4 l/100 km	7,6 l/100 km	7,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,2/7,3/7,2 l/100 km	8/7,4/7,4 l/100 km	7,8/7,1/7,1 l/100 km	8/7,1/7,1 l/100 km	8,3/7,4/7 l/100 km	8/7,5/7,5 l/100 km
Autonomie / Réservoir	855 km/65 l	789 km/65 l	684 km/50 l	743 km/55 l	789 km/60 l	779 km/60 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Mexique	États-Unis	Allemagne	France	Suède	Royaume-Uni

### CLASSEMENT GÉNÉRAL

	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC	DS 7 Crossback	Volvo XC60	Jaguar F-Pace
Sur la route	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	3 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>
La vie à bord	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>
Le budget	2 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>

### LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

#### AUDI Q5

Le SUV DS a-t-il trouvé le chemin ? Pas tout à fait, mais il s'est assurément engagé sur la bonne voie. En misant sur l'originalité et sans oublier les fondamentaux, le dernier-né de la marque réussit une belle entrée en matière et fait bien plus que de la figuration face à une concurrence très relevée. Il faut bien comprendre que le vainqueur est arrivé à cette première place au terme d'un long chemin, chemin sur lequel DS Automobiles vient tout juste de s'engager. Encore un peu de patience...



DES  
FOURMIS  
DANS  
LES  
JANTES...



## Avec cette version, Volkswagen entretient le virus GTI qu'il a jadis inoculé à la Golf. Une fidélité touchante, une profession de foi courageuse à une époque où il n'y a plus guère d'yeux que pour les SUV... et un intérêt croissant pour la conduite autonome!

Par Stany Meurer Photos Adrien Cortesi

**C**ontinuer de badger GTI une Polo en 2018, c'est un peu comme enfiler des pantalons pattes-d'eph et entrer en transe sur la voix de Patrick Hernandez vociférant sur *Born to be alive* en rêvant secrètement de voir le disco réenvahir les pistes de danse! Il y a tout de même un hic. Dans les deux cas, quatre décennies se sont écoulées.

Pour ce qui est du disco, on l'écoute, la larme à l'œil en se souvenant de la jeunesse passée, la ceinture relâchée de plusieurs crans et le geste ralenti, comme si le vinyle était passé de 45 à 33 tours. Quant à la mouvance GTI, une simple observation suffit pour constater que la perception de l'automobile a bien changé depuis les années 70-80. Le nombre de véhicules a explosé avec, dans le même temps, un aménagement du

réseau routier ayant bien évolué... pour ralentir la circulation! La logique de tout cela aurait été que les voitures actuelles, y compris les GTI, s'adaptent au temps présent. Par exemple, en intégrant le principe que "le plus n'est pas toujours le mieux". Curieusement, c'est au phénomène inverse que, à de très rares exceptions près, nous assistons. Les GTI n'ont eu de cesse de subir une inflation de puissance obtenue au →





- 1 Le châssis de la Polo GTI est plus typé sage et efficace qu'enjoué et amusant.  
 2 Costaud, le moteur sonne musicalement très bien. 3 Ces jolies jantes en 18 pouces sont disponibles en option moyennant 400 € supplémentaires.



prix d'une prise de poids hostile aux valeurs du concept, sans même évoquer leurs tarifs galopants. Faut-il rappeler qu'au firmament de leur gloire, les puissances des icônes qu'ont été la Golf originelle et la 205 s'établissaient entre 110 et 130 ch ? Cela peut paraître peu, mais devient nettement plus remarquable rapporté à leur poids, situé entre 800 et 900 kg.

**Première bonne surprise offerte par la nouvelle Polo GTI : son prix.**

Il est 260 € moins élevé que celui de sa devancière alors que la nouvelle dispose de 8 ch de

plus, affiche une présentation égayée tout en respectant les codes GTI et offre un équipement revu à la hausse, particulièrement dans le domaine des assistances électroniques. Autre sujet d'étonnement : le fait que Volkswagen tourne le dos au downsizing (réduction de cylindrée) à tous crins, en optant pour un moteur plus gros (2 l contre 1,8 l), gage d'un couple plus généreux et mieux réparti.

Dans un premier temps, ce moteur sera exclusivement secondé par une boîte DSG à 6 rapports, une transmission manuelle arrivant plus tard dans l'année. Le châssis est plus classique, avec

**EN IMPOSANT LES QUATRE PORTES, LA POLO CHANGE DE REGISTRE ET DEVIENT PLUS SÉRIEUSE : LA FOURMI S'EMBOURGEOISE •••**

**PLUS**  
 Moteur remarquable  
 Comportement sûr  
 Rapport prix/  
 équipement amélioré

**MOINS**  
 Boîte  
 Confort très ferme  
 Vraiment une GTI ?





La position de conduite est idéale. Si le tissu écossais recouvrant les sièges est un classique, la planche de bord colorisée est une nouveauté.

notamment un essieu arrière semi-rigide dans la pure veine de celui de la Golf GTI originelle. Quant au poids, forcément impacté par les nouveaux équipements, il grimpe d'environ 50 kg par rapport à la précédente version en dépit de la cure d'amaigrissement permise (- 20 kg) grâce à l'emploi de la nouvelle plate-forme.

Je passerai rapidement sur le moteur, sinon pour révéler que les motoristes ne se sont pas contentés de le reprendre tel quel de la Golf. Il a été sérieusement revu pour la Polo. Il s'illustre davantage par sa rondeur qu'il n'excellait dans l'impétuosité, mais sa sonorité sportive n'est pas loin d'être idéale.

### Il y a plus à dire sur la boîte, vraiment décevante.

En conduite normale, elle se révèle déjà pénible en privilégiant à outrance l'économie, c'est-à-dire en choisissant toujours un rapport (au moins) supérieur à celui que, naturellement, vous auriez sélectionné : une aberration pour une GTI. En conduite sportive, c'est pire encore. En toutes circonstances, cette DSG manque de subtilité et de réactivité avec, de surcroît, des actions désordonnées. Clairement, elle s'emmèle



❶ Chic et exclusif dans la catégorie : l'Active Info Display est livré de série. ❷ Carton rouge pour la boîte DSG qui cumule tous les défauts sur cette GTI. ❸ Bel écran et, surtout, une connectivité élaborée lui permettent "d'avoir tout d'une grande"...





➊ Plus longue de 8 cm que sa devancière, la Polo réserve davantage d'espace à ses passagers arrière. La banquette est bien dessinée. ➋ Le soutien latéral des sièges avant se montre suffisant, sans pour autant handicaper l'accès au véhicule.

les pignons, au grand dam du conducteur qui, frustré, se voit forcé et contraint de se tourner vers les (trop) petites palettes sous le volant pour tenter de corriger le tir. À ce triste constat, j'adresserai une autre critique visant le châssis. Si le sous-virage est correctement maîtrisé, le train arrière est en revanche à ce point rivé à l'asphalte que la Polo, plus eau de toilette que parfum GTI, perd en mobilité et gâche le plaisir de conduite. Signalons au passage que ce résultat a été obtenu avec une suspension très ferme mais correctement amortie. Bon point en revanche accordé à la direction et au système de freins, qui nous ont apporté entière satisfaction.

Notre recommandation sera simple: si vous désirez vraiment une GTI, entendez par là une machine musclée et agile qui respecte l'esprit de l'appellation, tournez-vous aujourd'hui comme hier vers la Golf. Et si vous souhaitez une voiture plus compacte, orientez-vous vers une Audi S1, plus amusante, performante et efficace grâce à sa traction intégrale permanente, mais hélas plus chère aussi. Un obstacle que vous devriez en partie pouvoir contourner grâce au fait qu'elle est en fin de carrière et qu'il vous sera facile de négocier ses tarifs. Ou alors patientez jusqu'en septembre, moment où la Polo GTI sera disponible... en boîte manuelle! ■

## VOLKSWAGEN POLO GTI 2.0 200 ch DSG6 EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	200 ch de 4400 à 6000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm de 1 500 à 4 400 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale	1 984 cm <sup>3</sup> / 11 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 6

#### Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	215/40 R 18

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,06 / 1,76 / 1,47 / 2,56 m
Poids / tractable freiné	1 280 / 1 200 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	6,7 s
Vitesse maxi	237 km/h

#### Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	351 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>28 920 €</b>
Malus (CO <sub>2</sub> )	540 € (134 g/km)
Prix du modèle essayé*	31 280 €
Garantie	2 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, Bluetooth, capteurs de pluie et de luminosité, clim auto bizona, compteurs numériques sur écran 10,25 pouces, différentiel autobloquant électronique, freinage d'urgence avec détection d'obstacles, jantes alliage 17 pouces, phares à LED, radars de parking AV/AR, régulateur adaptatif de vitesse jusqu'à 210 km/h, lecture des panneaux, réglage modes de conduite, rétro intérieur électrochromatique, sièges AV chauffants, système multimédia avec écran tactile 8 pouces/autoradio CD-mp3/GPS, volant réglable en hauteur et profondeur...

#### Options

Caméra de recul (300 €), commande vocale (220 €), jantes 18 pouces (400 €), pack fumeur (30 €), Park Assist (200 €), peinture spéciale (260 à 530 €), recharge du smartphone par induction (440 €), toit ouvrant panoramique (1 000 €)...

#### Consommations

Mixte	5,9 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	NC
Réservoir	40 l

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Espagne

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



**Souple et puissant, le moteur convient parfaitement. La boîte DSG à 6 rapports est peu réactive et manque de subtilité. Le châssis équipé d'amortisseurs répondant à deux lois est ferme. Excellente direction. Comportement routier sûr mais peu amusant.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

### L'avis de Stany Meurer



Elle avait tout pour me plaire, mais c'était sans compter sur sa boîte de vitesses... maléfique.



WV 08 NP 744

UN PEU PLUS  
DE FANTAISIE  
DANS LE  
COMPORTEMENT  
L'AURAIT  
RENDEU PLUS  
ATTACHANTE ●●●

*1000 km avec*  
**UN PLEIN**

Ils  
ont écrit  
la légende!

**AVANT**  
TOUT LE MONDE

# *Dossier spécial* **N°1000**

**LES CHAMPIONNES DU**  
**1000 m.d.a.**

*1000 km en*  
**BMW i3s**

**LA MACHINE**  
**À VOYAGER**  
**DANS LE TEMPS**

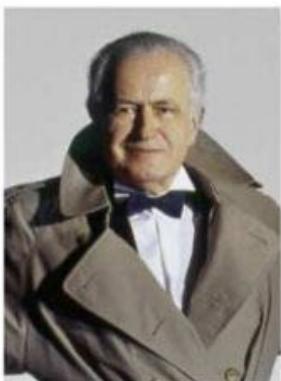


# Il s'ont écrit légende !

Par Serge Bellu

Depuis près de soixante-dix ans, *L'Auto-Journal* a accueilli des kyrielles de signatures. De cette multitude, nous avons retenu quatre personnalités fortes, côtoyées et admirées alors que je découvrais moi-même le monde de la presse.

COLLECTION PERSONNELLE S. BELLU



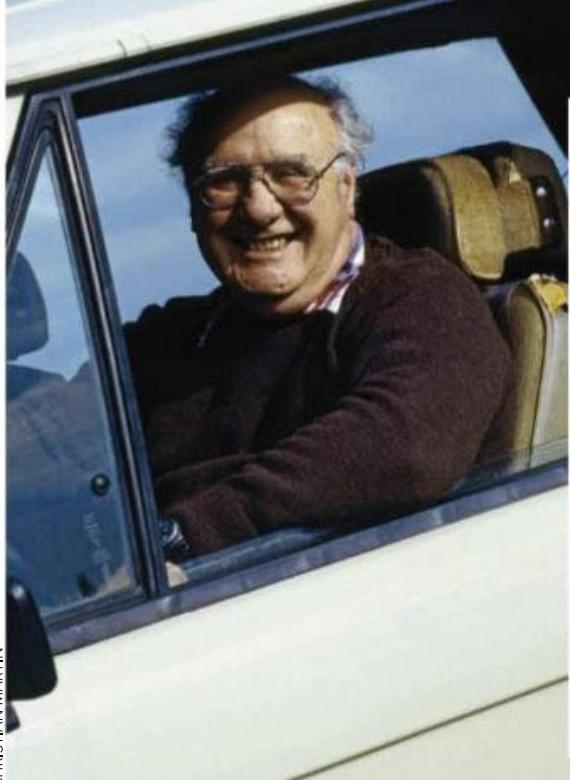
CHRISTIAN MARTIN

## Gilles Guérithault

Très tôt, Gilles Guérithault prit les rênes de la rédaction de *L'Auto-Journal* après avoir fait ses premières armes au quotidien *Combat* et à l'AFP et servi brièvement François Mitterrand en tant qu'attaché parlementaire. L'automobile, il ne l'observait pas comme objet, mais comme phénomène de société. Il aimait comprendre les stratégies et, pour cela, il entretenait avec délectation des relations personnelles avec les capitaines d'industrie. Gilles Guérithault impressionnait par sa culture et la pertinence de son verbe. Il était si attentif à l'élégance de l'écriture qu'il prodiguait volontiers des conseils aux rédacteurs débutants. Dans ses papiers, il pratiquait un humour mêlé de causticité. Mais le panache de ses propos le rapprochait des puissants et faisait de Gilles Guérithault l'un de leurs contradicteurs privilégiés. Je me souviens de ses retours de déjeuner avec tel ou tel grand patron, sa longue silhouette dégingandée et floutée par quelques gouttes de Williamine en trop, sa face encore enjouée par les blagues à deux sous qui avaient décontenancé ses interlocuteurs ébahis...



Début des années 50,  
la rédaction de *L'AJ* en plein...  
essai ! On y distingue, entre  
autres, de gauche à droite,  
René Bellu (2<sup>e</sup>), André Costa (4<sup>e</sup>),  
Bernard Cachera (7<sup>e</sup>), Gilles  
Guérithault (dernier à droite).



CHRISTIAN MARTIN

## André Costa

Dans les couloirs de *L'AJ*, deux camps s'opposaient: les journalistes terrorisés par André Costa, et les admirateurs inconditionnels de ce personnage imprévisible. Les uns craignaient ses colères, ses exigences... et son talent, tandis que les autres, plutôt les jeunes, saluaient l'esprit nouveau qu'il insufflait. Pendant longtemps, deux essayeurs se sont partagé les nouveautés: Bernard Cachera (qui signait "Carat") et André Costa. Le premier, plutôt placide, le second, tonitruant... André refusait de suivre les programmes des attachés de presse et ne cachait pas sa répugnance à écouter leurs messages. Je me souviens d'un coup de gueule chez un constructeur japonais qui l'empêchait de conduire... André rêvait d'aventure, il aimait monter lui-même des grands reportages, imaginer des raids à travers l'Afrique, l'Asie... ou les Cévennes. Il faisait préparer des voitures à dessein, au grand dam des constructeurs qui redoutaient ses réactions... Au retour, il dictait ses papiers en déclamant son récit à sa fidèle secrétaire, Mercedes. Grande classe...



COLLECTION PERSONNELLE S. BELLU

## René Bellu

Mon père a toujours joué sur deux tableaux: l'illustration et la rédaction. Il fut très tôt intégré à l'équipe formée en janvier 1950 et chargé de réaliser des vues "fantôme" qui montraient les entrailles des voitures soumises aux bancs d'essai. René Bellu contribua à initier un type d'information qui allait constituer le fonds de commerce de *L'Auto-Journal*, soucieux de défendre son slogan exaltant objectivité et indépendance... Sans cesse des scoops dévoilaient les projets secrets des constructeurs. Malgré mon très jeune âge lors de ces événements, je me souviens des descentes de policiers au domicile de mes parents; elles avaient été commissionnées par Citroën à la suite des révélations sur la future DS publiées dès avril 1952 et de la publication d'un dessin annonçant avec réalisme ses lignes futuristes... Dans les années 60, mon père prit en mains la réalisation du numéro spécial annuel présentant "Toutes les voitures du monde", ce qui lui permettait d'assouvir son goût pour les études exhaustives et rigoureuses, qualités qu'il exploita ensuite dans plusieurs ouvrages.



COLLECTION PERSONNELLE S. BELLU

## Jean-Loup Nory

C'est un iconoclaste qui déboula dans la rédaction de *L'AJ* dans les années 70. Dans un univers encore lissé et policé, il détonnait, il dénotait. Fin pilote, conduisant avec le même tact une Bugatti Royale ou une Ferrari moderne, Jean-Loup traduisait ses impressions dans un style fulgurant, coloré et impertinent. Il maniait une sorte de révolte désespérée, à la manière d'un Bukowski. Jean-Loup n'avait que faire des réactions courroucées des ayatollahs encombrant (déjà) le monde de la collection, des censeurs qui ne supportaient pas que l'on ébréchât la mémoire de leurs sacro-saintes icônes.

Avec Jean-Loup, nous avons lancé la série *Superstars* consacrée aux grandes classiques de l'histoire de l'automobile. Alberto Martinez apportait son œil d'artiste au trio. Jean-Loup avait une autre passion que trahissaient son éternel foulard de cow-boy et ses bottes western: l'Amérique. Toujours en compagnie d'Alberto et de ses Nikon, nous avons souvent traversé la Californie à une époque où l'on découvrait vans, trucks, replicars, low-riders et autres muscle cars...

# AVANT TOUT LE MONDE

DE 1952 À AUJOURD'HUI, LES SCOOPS ONT TOUJOURS FAÇONNÉ L'ADN DE L'AUTO-JOURNAL AVEC, COMME SEULE VOLONTÉ, VOUS INFORMER AU PLUS PRÈS DE L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE. MÊME SECRÈTE. RACOURCI FULGURANT EN DIX SÉQUENCES INOUBLIABLES.

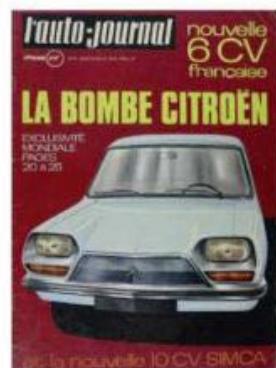
Par Christophe Bonnaud

## 1955

### Citroën DS

En avril 1952, les premiers clichés de la future DS font la une de *L'Auto-Journal*. Scoop du siècle, car la maison de Javel est réputée pour préserver tous ses secrets, esprit Michelin oblige! C'est l'indignation chez Citroën, qui engage un procès. Celui-ci durera douze ans, sans démotiver pour autant

Gilles Guérithault et sa petite équipe: le 1<sup>er</sup> juin 1952, tous les détails techniques de la DS sont minutieusement révélés. Le moteur 6 cylindres à plat alors à l'étude est dévoilé. Le 15 septembre 1955, *L'Auto-Journal* (interdit de Salon de l'auto) lève le voile en exclusivité sur les derniers secrets de "la bombe Citroën".



## 1970

### Citroën GS

Alors qu'en 1967, Citroën a abandonné un programme majeur qui devait venir concurrencer la Peugeot 204 (le projet F), *L'Auto-Journal* révèle le changement de cap opéré par le constructeur. Les premières informations sur la future GS sont publiées dès le 14 juillet. Le dessin ne fait pas encore mention des optiques avant, que le patron du style, Robert Opron, réussira à modeler "à la forme", une grande première pour celle qui sera élue voiture de l'année en 1971.

AU BANC D'ESSAI : LA FIAT 127/4 PORTES



## 1975

### Renault 9/14

La chasse aux prototypes n'a jamais été un travail évident. Que dire du choix des appellations alors que même les constructeurs ne les ont pas encore choisies? C'est le cas pour le projet "121" de Renault, qui deviendra finalement la R14 en 1976, et non la R9. Les premières infos concernant cette Renault trop en avance sur son temps sont révélées dès le mois de juin 1975.

## ET VOICI LA BOMBE RENAULT



## 1953

### Renault Dauphine

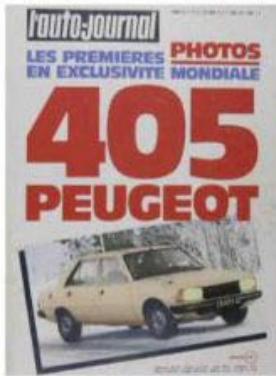
Trois ans à peine après avoir été créé par André Parinaud et repris par Robert Hersant, un an seulement après le premier scoop de son histoire avec la DS, *L'Auto-Journal* débusque les premières informations techniques et stylistiques de la future reine française de la fin des années 50: la Dauphine. Et au format "journal" s'il vous plaît!

La Dauphine sera commercialisée en 1956.

1977

## Peugeot 405/305

Six mois avant sa présentation officielle et alors que le secret avait été bien gardé sur cette Peugeot, L'Auto-Journal lève le voile sur ce modèle compact qui va être considéré comme la "berline de crise", permettant au constructeur de garder la tête hors de l'eau en cette période compliquée. Son démarrage commercial est foudroyant. Il ne s'agissait pas encore de la 405 comme nous l'avions alors nommée (elle sortira dix ans plus tard) mais de la 305, qui succède alors au duo 204/304.



J'AI CONDUIT LES PEUGEOT 505



1979

## Renault 2

Elle roule et L'Auto-Journal est le premier à débusquer cette nouveauté sur les pistes du centre secret de Lardy: la Renault 2. Il s'agit du seul prototype motorisé du programme VBG (Véhicule Bas de Gamme) qui devait tout à la fois épauler la R5 et prendre le relais des R4/R6. Intelligente, cette voiture dessinée par Jacques Nocher est une Fiat Panda avant l'heure. Elle est mue par un 3 cylindres – encore une sacrée innovation –, mais Renault abandonnera hélas le projet.



1994

## Renault Clio

En juillet 1994, L'Auto-Journal bat l'un de ses records en publiant les photos d'une grande nouveauté quatre ans avant sa commercialisation! Ce projet X-65 donnera naissance en 1998 à la Clio II, qui révolutionne les processus d'études des nouveaux produits chez Renault: concevoir une voiture mieux équipée que la précédente et vendue moins cher! Après avoir vu ce numéro exceptionnel de L'AJ, le directeur du produit Pierre Beuzit et surtout Patrick Le Quément, responsable du design, nous en tiendront rigueur pendant de longs mois!

1996

## Peugeot 607

Le 4 juillet 1996, les ennuis recommencent! La publication des premières photos et les détails précis de la future Peugeot 607 nous valent deux mises en examen! À nouveau trois ans avant la présentation du modèle définitif, L'Auto-Journal informe ses lecteurs du renouveau du haut de gamme français, valorisant l'industrie automobile nationale dans un segment où on l'a rarement vue aussi efficace. La 607 sera même la première berline diesel au monde dotée d'un filtre à particules.



2001

## Citroën C3

Alors que la gamme Citroën franchit le cap de l'an 2000 puis du nouveau millénaire avec une Saxo vaillante mais peu originale, le bureau de style nouvellement dirigé par Jean-Pierre Ploué valide le dessin de la future 2 CV. Elle apparaîtra en 2002 sous le nom plus conventionnel de C3. À peine gelé, le style de cette rondouillarde Citroën trône à la une de L'Auto-Journal dès février 2001 et surprend le lecteur: la renaissance tant attendue de Citroën s'amorce enfin!



2015

## Alpine A110

En exclusivité, tous les secrets du projet AS1 de la nouvelle Alpine sont percés dès le mois de mai 2015 et la surprise est de taille puisque – oui – la future Berlinette ressemble à une... Berlinette! Dans ce sujet fort détaillé, les caractéristiques et aussi les choix et rejets de certaines solutions techniques sont mis en lumière. Y compris l'hypothétique SUV Alpine qui ouvrira, qui sait, une prochaine séquence "scoops" de la période 2018-2020!

# Croisière *ou* tribulations ?

Parcourir 1 000 km avec une voiture thermique s'apparente à un jeu d'enfant. Réaliser le même exercice avec une voiture 100 % électrique est une autre paire de manches. Ce défi, nous l'avons relevé pour vous...

Par Stany Meurer Photos Adrien Cortesi





# 1000 km en BMW i3s

Tout long voyage à bord d'une i3s démunie du prolongateur d'autonomie relève de l'aventure, que dis-je, de l'expédition !

❶ Le contrat est rempli... au bout du 3<sup>e</sup> jour: le cap des 1000 km enfin atteint. ❷ Le branchement est simple. En revanche, il faut parfois s'y reprendre à plusieurs fois avant que la charge démarre. ❸ Presque aussi large que haute, l'i3s se distingue par une bonne tenue de cap, même par fort vent latéral.



3



# À

numéro 1000 historique, sujet unique: signer un Paris-Strasbourg et retour au volant de la nouvelle BMW i3s... sans prolongateur d'autonomie ! Ce qui relève d'un (petit) exploit, car l'absence du petit moteur thermique additionnel réduit drastiquement l'autonomie, qui passe de plus de 350 km... annoncés à 245, voire 235 km selon le nouveau cycle officiel WLTP. À la remarque près qu'une norme ne reste qu'une norme et qu'il est plus réaliste de tabler sur 200 km maximum sous peine de terminer le voyage dans la cabine d'un camion-plateau ! Ensuite, le fait d'être privé de ce joker vous plonge dans l'inconnu et alimente sous perfusion votreadrénaline, faisant naître dans la tête du plus calme des conducteurs le sentiment d'un stress permanent.

**Alea jacta est: me voilà au pied du mur. Je débranche la fiche qui relie l'i3s à la prise du garage de la rédaction.**

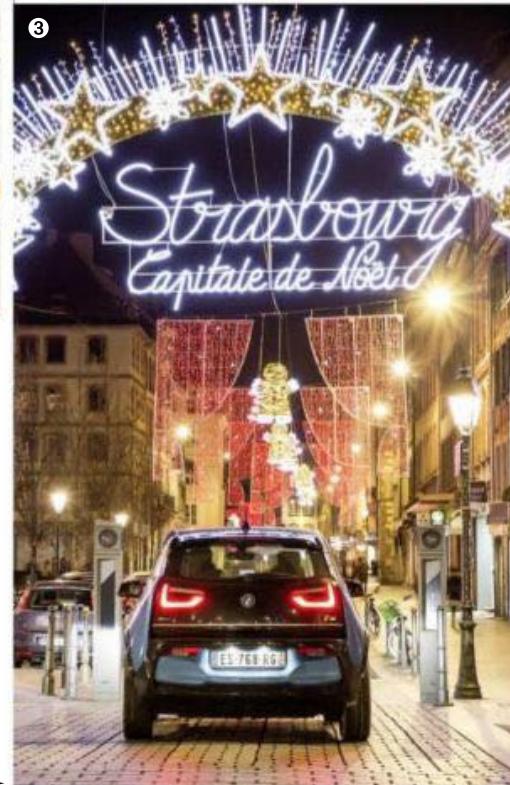
Mauvaise nouvelle: notre système de charge lente n'a pas eu le temps suffisant pour charger à 100 % les batteries. C'est avec une autonomie annoncée d'à peine 176 km que nous démarrons ce périple. Pour économiser autant que possible nos batteries, nous choisissons les nationales et, surtout, adoptons un rythme digne d'un *economy run*. Ce qui nous permet de faire une première halte après 158 km, l'indicateur d'autonomie restante évoquant la possibilité de 12 km supplémentaires que, bien entendu, nous ne tenterons pas. Peu rodés à l'utilisation de voitures électriques, nous nous trompons de câble à la borne. À la place du système Combo 2 de 50 kW, nous enfichons la prise Type 2 de 22 kW. Au compteur apparaît un temps de charge de 4 heures environ. Je suis décomposé, trempé de surcroît, non pas de sueur mais par la pluie, la borne ne disposant d'aucun auvent ! C'est les pieds pataugeant dans l'eau que vous manipulez les câbles: est-ce bien raisonnable ? Le câble du Combo 2 me redonne une lueur d'espérance avec une annonce plus favorable, largement



1

❶ Une version sportive... à éviter. Du moins lorsqu'elle est privée du prolongateur d'autonomie. ❷ Les 1000 km ont été franchis devant les stands du circuit de Reims-Gueux ! ❸ Nous ne pensions pas réussir à rallier Strasbourg en partant de Paris en une journée.

2



inférieure à 2 heures. Au moment de repartir, j'examine l'ordinateur, qui signale une autonomie de 227 km si je règle la température à 21° C, de 225 km avec 22° C, de 215 km avec 25° C et de... 236 km si nous roulons sans clim. Je vous laisse deviner notre choix.

Au volant, j'envisage un instant les prochaines charges limitées à 80 % qui, en prenant moins de 40 minutes, réduiraient la durée d'attente en contrepartie d'une augmentation du nombre des arrêts. Mais cela me semble multiplier les risques de trouver une borne hors d'usage ou occupée, obligeant à rallonger singulièrement et de façon incertaine notre temps d'attente, l'utilisateur de la borne pouvant ne pas disposer du système de charge rapide Combo 2. Inutile de dire qu'il y a peu de place pour le plaisir de conduite derrière le volant, en raison de la concentration →



L'épaisseur des montants du pare-brise gêne la visibilité. Le "levier de vitesses" rotatif est situé en bout de commodo, devant la main droite.

# 1 000 km en BMW i3s



**Le comportement routier est surprenant. Il pourrait même être amusant... avec une autonomie moins fluctuante, ou tout simplement plus importante.**

indispensable sur les calculs incessants pour optimiser l'autonomie ou, parfois, plus simplement, pour éviter la panne sèche. Quand les yeux quittent la route, ce n'est que pour mieux lorgner sur les instruments donnant les informations pratiques. Ce qui permet de découvrir, à un moment du périple, que l'autonomie disponible peut passer de 105 km en mode Confort ou Sport (aucune incidence sur la consommation d'après l'ordinateur !) à 130 km en EcoPro+ qui limite la vitesse à 90 km/h, en passant par 110 km en EcoPro (vitesse maxi 130 km/h). Ça se complique. Je passerai rapidement sur les qualités et les défauts de la voiture, sauf pour souligner son confort ferme. Quant à la direction fort directe, calibrée pour la ville, elle pourra surprendre partout ailleurs et plus particulièrement sur autoroute. Par rapport à l'i3, la "s" reçoit des amortisseurs plus fermes, des ressorts plus courts de 10 mm, des barres antiroulis plus grosses ainsi que des pneus plus larges lui assurant un élargissement des voies... sans que cela ne modifie fondamentalement son comportement. Il en va de même pour la puissance: 14 ch supplémentaires. Si cet apport

n'affole guère le chrono, il est à craindre en revanche que la nouvelle appellation vous incite à adopter une conduite plus dynamique au détriment de l'autonomie, déjà bien faible. Dès lors, plutôt que de débourser 3 600 € de plus, il nous apparaît plus intelligent d'ajouter 950 € pour s'assurer du prolongateur d'autonomie sur la version de base.

#### **Inutile de nous apesantir sur notre triste sort lors des (longues) attentes en station.**

Pour l'anecdote, elles auront au total duré plus de 14 heures ! Mais tisons plutôt les enseignements de cette aventure. Pour boucler nos 1 000 km, défi réussi: 3 jours et 8 cycles de charge ont été nécessaires (9 même, pour rallier le bureau !), nous crapahutant d'une aire à une autre... où se trouvait un système de charge rapide. Quant à l'autonomie réelle du véhicule, forcément conduit avec un pied léger, elle aura été comprise entre 127 et 208 km, une "performance" pouvant être réduite à 120 km environ, voire moins, si vous désirez rouler à 130 km/h sur autoroute.



❶ Cette borne n'autorisait pas la charge de 50 kW. L'attente (4 h) s'éternise. ❷ En ville, la direction très directe est un atout. Mais qui achète une (grosse) voiture de 45 000 € pour se limiter à cet usage ?



# BMW i3s

184 ch

## EN CHIFFRES

### NOS MESURES

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

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	184 ch à 4800 tr/mn
Couple maxi	270 Nm à 0 tr/mn
Type	électrique synchrone
Cylindrée/puissance fiscale	-/3 CV
Batterie/capacité	lithium-ion/33,2 kWh
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1

#### Châssis

Diamètre de braquage	9,9 m
Pneumatiques AV/AR	175/55 R 20 / 195/50 R 20

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,01/1,80/1,59/2,57 m
Poids/tractable freiné	1 340 kg/NC

#### Performances

1000 m d.a.	29,7 s
0 à 100 km	7,6 s
90-130 km/h en Drive	6,8 s
Vitesse maxi	160 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/35/67 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/127 cm
Volume de coffre	220 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

À 90/130 km/h	64,9/70,4 dB
---------------	--------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>42336 €</b>
Bonus (CO <sub>2</sub> )	6 000 €* (0 g/km)
Prix du modèle essayé*	44 436 €
Garantie	2 ans, km illimité

\*Porté à 8 500 € avec reprise d'une voiture diesel antérieure à 2006 ou essence antérieure à 1997.

#### Équipements de série

6 airbags, clim auto, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, jantes alliage 20 pouces, régul./lim. de vitesse, rétros et vitres élec., syst. multimédia avec écran de 8,8 pouces et GPS, volant cuir multifonction, etc.

#### Options

Caméra de recul (450 €), pack Advanced Security (1 000 €), peinture spéciale (670 €), radars AV/AR (250 €), Wall Box (1 200 € + 520 € installation), etc.

#### Consommations/charge

Moyenne	21,3 kWh
Ville/Route/Autoroute	18,3/20,2/25,3 kWh
Recharge 3,7/11/22/50 kW	11 h/3 h 45/2 h 45/39 mn
Autonomie moyenne/ville	127/148 km

#### Note EuroNCAP

4 étoiles

#### Pays de fabrication

Allemagne

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Un moteur pas fainéant mais vorace en énergie. Une autonomie réelle très variable. Un confort très ferme (roues de 20 pouces). Un assemblage rigoureux mais certains matériaux utilisés ne plairont pas à tout le monde.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Les performances ne sont pas ridicules, mais elles ne sont guère exploitables.

Adopter une conduite dynamique fait fondre l'autonomie à vue d'œil.



Sans le bloc instrumental, rien de possible. Ici, on découvre qu'avec trois quarts de potentiel batterie (73% de charge exactement), l'autonomie restante est de 131 km.

# LES CHAMPIONNES DU 1000 m d.a.

En 2017, nous avons testé et mesuré plus de 300 modèles. Voici le classement des meilleurs d'entre eux sur l'exercice du 1 000 mètres départ arrêté.

21,4 s

Porsche 911 GT3



22,4 s

BMW 760Li



25,8 s

Maserati Levante S



30,8 s

Volkswagen T-Roc TDI

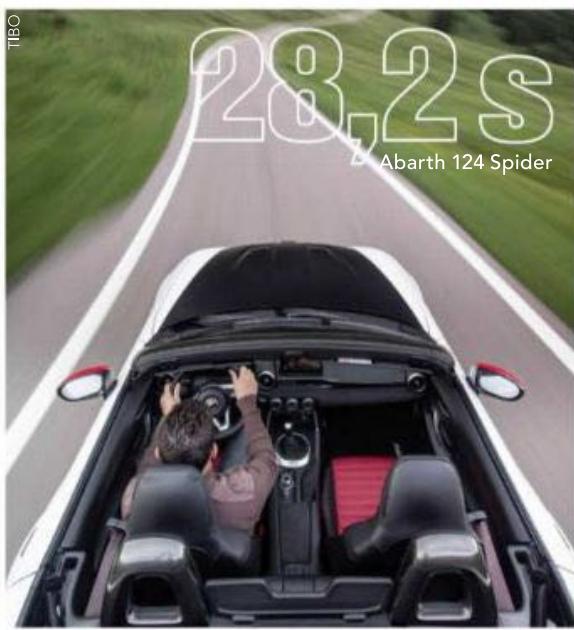


# EN CHIFFRES

## 1 000 m départ arrêté

1	Porsche 911 GT3	21,4s
2	BMW M4 GTS	21,8s
3	Porsche Panamera Sport Turismo Turbo	22,3s
4 e.a.	Audi TT RS	22,4s
4 e.a.	BMW M760Li xDrive	22,4s
6	Alfa Romeo Giulia 2.9 V6 Biturbo BVA	22,5s
7	Audi RS3 Sportback 2.5 TFSI Quattro S tronic 7	22,9s
8 e.a.	Bentley Bentayga W12	23s
8 e.a.	Porsche 718 Boxster S PDK	23s
10	Porsche Panamera 4S	23,2s
11 e.a.	Porsche 718 Cayman	24s
11 e.a.	Porsche Panamera E-Hybrid	24s
13 e.a.	Alpine A110	24,1s
13 e.a.	BMW M2	24,1s
13 e.a.	Mercedes CLA 45 AMG 4Matic	24,1s
16	BMW M140i xDrive BVA	24,2s
17 e.a.	Mercedes SLC 43 AMG	24,3s
17 e.a.	Volvo V60 Polestar	24,3s
19	Tesla Model S 90 D	24,5s
20	BMW 540i xDrive	24,6s
21	BMW 750d xDrive	24,7s
22 e.a.	Audi S3 Sportback 2.0 TFSI Quattro S tronic 7	24,8s
22 e.a.	Mercedes C 450 AMG 4Matic	24,8s
24	Kia Stinger 3.3 T-GDI AWD BVA	25s
25	Honda Civic Type R	25,1s
26 e.a.	Tesla Model X 100 D	25,7s
26 e.a.	Volkswagen Golf 2.0 GTI DSG6	25,7s
28 e.a.	BMW 640i GT xDrive	25,8s
28 e.a.	Maserati Levante S	25,8s
30	Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo BVA	25,9s
31	Porsche Macan S	26s
32 e.a.	Lexus LC 500h	26,1s
32 e.a.	Peugeot 308 GTi	26,1s
34	Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4Motion DSG7	26,2s
35 e.a.	Audi A5 Sportback 2.0 TFSI Quattro S tronic 7	26,4s
35 e.a.	Audi SQ5 3.0 TFSI	26,4s
35 e.a.	BMW 530d xDrive	26,4s
38	Alfa Romeo Stelvio 2.0T Q4 AT8	26,8s
39	BMW 330e	26,9s
40 e.a.	Jaguar F-Type 2.0	27s
40 e.a.	Mercedes GLC Plug-in-Hybrid 350 e 4Matic	27s
42	Audi A5 Cabriolet 2.0 TFSI Quattro S tronic 7	27,1s
43 e.a.	BMW X3 xDrive30d	27,2s
43 e.a.	Mercedes Classe S 350 d 4Matic	27,2s
45	Mercedes Classe E 350 d	27,3s
46 e.a.	Audi Q7 e-tron Quattro	27,4s
46 e.a.	Mercedes Classe C 250 BVA	27,4s
46 e.a.	Volvo XC90 T8 Twin Engine	27,4s
49 e.a.	Maserati Ghibli Diesel	27,6s
49 e.a.	Mercedes Classe E 350 e	27,6s
49 e.a.	Skoda Octavia RS DSG6	27,6s
52 e.a.	Ford Fiesta ST	27,7s
52 e.a.	Mini Cabriolet John Cooper Works	27,7s
54 e.a.	Mercedes GLC 350 d 4Matic	27,8s
54 e.a.	VW Passat SW 2.0 TDI Biturbo 240 4Motion DSG7	27,8s
56 e.a.	Audi A4 Allroad Quattro 3.0 TDI S tronic 7	28s
56 e.a.	BMW 530e	28s
56 e.a.	Mini Countryman JCW BVA	28s
56 e.a.	Porsche Macan 2.0	28s
60 e.a.	Audi Q5 2.0 TFSI	28,1s
60 e.a.	Land Rover Discovery Si6	28,1s
62 e.a.	Abarth 124 Spider 1.4 MultiAir	28,2s
62 e.a.	Maserati Levante Diesel	28,2s
62 e.a.	Mercedes GLA 250 4Matic 7G-DCT	28,2s
62 e.a.	Volkswagen Tiguan 2.0 Bi-TDI 4Motion DSG7	28,2s
66	VW Coccinelle Cabriolet 2.0 TSI DSG6	28,3s
67	Infiniti Q30 2.0t DCT AWD	28,4s
68 e.a.	Peugeot 308 GT 1.6 THP	28,5s

e.a.: ex æquo



68 e.a.	Toyota GT86	28,5s
70	Audi Q2 2.0 TFSI Quattro S tronic 7	28,6s
71	Range Rover Velar D300	28,7s
72 e.a.	Alfa Romeo Stelvio 2.2 AT8 AWD	28,8s
72 e.a.	Volvo S90 D5 AWD	28,8s
74 e.a.	Audi Q2 2.0 TDI Quattro S tronic 7	29,1s
74 e.a.	BMW 120d xDrive BVA	29,1s
76	Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel	29,2s
77	BMW 520dA	29,3s
78 e.a.	Audi A5 Sportback 2.0 TDI Quattro S tronic 7	29,4s
78 e.a.	Mercedes Classe C Cabriolet 250 d	29,4s
78 e.a.	Mini Countryman Cooper S Hybride All4	29,4s
78 e.a.	Seat Ateca 2.0 TDI 4Drive DSG	29,4s
82 e.a.	Renault Espace TCe 225 EDC	29,5s
82 e.a.	Volvo XC60 D5 AWD	29,5s
84 e.a.	Alfa Romeo Stelvio 2.2 BVA	29,6s
84 e.a.	Mazda MX-5 RF 2.0 Skyactiv-G BVA	29,6s
86 e.a.	Abarth 595	29,8s
86 e.a.	Ford Focus 2.0 TDCi Powershift	29,8s
88 e.a.	Mercedes Classe E Cabriolet 220 d BVA	29,9s
88 e.a.	Mercedes GLC Coupé 250 d 4Matic	29,9s
90 e.a.	DS 5 1.6 THP	30s
90 e.a.	Jaguar F-Pace 25d AWD BVA	30s
90 e.a.	Peugeot 308 2.0 BlueHDi EAT8	30s
93 e.a.	Lexus IS 300h	30,2s
93 e.a.	Nissan Qashqai 1.6 DIG-T	30,2s
93 e.a.	Volkswagen Golf 2.0 TDI	30,2s
96	Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	30,4s
97	BMW X3 xDrive 20d	30,6s
98	Land Rover Discovery 3.0 TDV6	30,7s
99	Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 4Motion DSG7	30,8s
100	Peugeot 5008 2.0 BlueHDi 180 EAT6	31s



YANN LEFEVRE

# 1000 km avec UN PLEIN



# SANS-PLOMB

**A priori, 1 000 km avec un plein est à la portée de bien des voitures... diesel! Mais le diesel, c'était hier. Aujourd'hui, pouvons-nous encore snober les pompes de sans-plomb au long cours?**

Par Mélina Priam Photos Yann Lefebvre

**A**vec un peu d'avance sur les Rois mages, Jean-Éric Raoul déboule: "Mélina, ta mission pour le numéro 1 000, c'est 1 000 bornes avec un plein... d'essence!" Comme vous en ce moment, j'ai pensé: "Facile!" Oui... mais, non! Mon honorable rédacteur en chef a précisé «d'essence». Comprenez, de sans-plomb. Le diesel, c'est passé de mode, *has been* comme on disait à mon époque. Et après avoir potassé notre base de données établie à Montlhéry, les voitures essence capables de parcourir 1 000 kilomètres sans ravitailler, c'est simple: il n'y en a pas! Non pas qu'elles soient gourmandes. Au contraire, les récents progrès leur ont permis de rattraper leur retard sur les diesels. Mais dans leur traque aux kilos (pour réduire la consommation, justement!), les constructeurs ont trouvé judicieux de réduire la taille des réservoirs. Résultat: l'autonomie trinque. La seule monture qui s'approche du Graal: la Lexus IS 300h! Grâce à son hybridation (non rechargeable) et à son réservoir de 66 litres, elle promet 943 km d'après nos relevés. Et 943 km, c'est justement, peu ou prou, la distance qui sépare Paris de Menton. En route!

**Porte d'Orléans. Un dernier splash & go à la station pour remplir le réservoir "à ras la gueule" et cap au sud.**

Là, c'est la douche froide. L'ordinateur de bord indique 750 km d'autonomie. Ce n'est pas gagné, mon affaire! Précisons que nous calculons celle-ci équitablement à partir des consommations sur autoroute, route et... en ville. Sur l'IS 300h, c'est cette dernière qui est la plus avantageuse (6 l/100 km, contre 8,1 l/100 km sur route), puisque c'est en milieu urbain que les bienfaits du mode électrique sont les plus probants. La consommation sur autoroute atteint, elle, 7 l/100 km, identique à la moyenne. Cela ne laisse rien présager de bon; si nous voulons mettre les chances de notre côté, le plus sûr est de se lancer pour 1 000 km d'A6 et d'A7, régulateur à 110 km/h: que du bonheur! →



❶ Premier et... en principe, dernier ravitaillement avant l'arrivée. Pour réussir notre challenge, il faut rouler le pied léger et optimiser les interventions de l'hybride. ❷ Sur routes, nous anticipons les futures limitations de vitesses. Il va falloir rendre l'alerte de somnolence obligatoire.



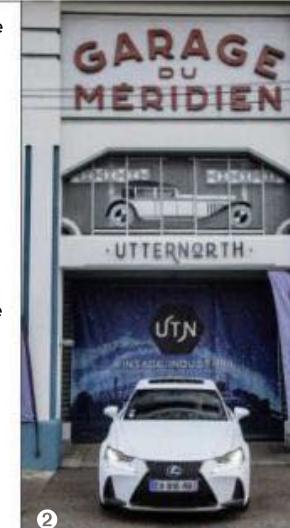
# À SAN REMO



1

① À 110 km/h, l'autoroute est monotone. Mais la Lexus se révèle agréable et silencieuse. La transmission CVT est mieux paramétrée que sur une Prius. ② À Charbonnières, petite escapade sur l'A6. Ce n'est pas avec notre Lexus que le garage du Méridien va reprendre du service. Le bâtiment, classé art déco, abrite désormais une boutique design. ③ L'IS 300h n'est pas d'une grande agilité. Elle goûte notre rythme qui permet d'apprécier son bon confort.

3



2





1

## Avalon. Je craque ! Je m'offre une escapade sur la RN6.

Enfin, c'est ainsi qu'elle s'appelait avant. En ce début d'année, j'ai l'âme nostalgique et la tentation de donner à notre aventure un air de départ en vacances. Certes, le Morvan est une belle région et ses villages ont beau entretenir un parfum vintage – comme Arnay-le-Duc et le célèbre hôtel-restaurant *Chez Camille* –, tenir une cadence de métronome à 90 km/h devient vite monotone. Je n'ose imaginer à 80 ! Pourtant, ce n'est pas la dernière 911 GT3 que j'ai entre les mains, et je contrôle mon pied droit. Il n'empêche. Nous ne sommes pas en juillet, Eléonor s'est invitée au voyage et il n'est même pas l'heure de s'attabler chez Bernard Loiseau – on peut rêver !

## Beaune. Retour sur l'A7. Sans quoi, il nous faudra plus de temps qu'une 4 CV de 1955 pour rejoindre Menton !

Le progrès n'est pas là où nos parents ou grands-parents l'attendaient. Le confort a progressé, la technologie embarquée encore plus – personne, à l'époque, n'imaginait surfer sur internet dans sa voiture – mais la circulation augmentant de manière exponentielle, l'évolution du réseau routier n'a fait que la compenser. En somme, le 1<sup>er</sup> juillet, les bouchons sont toujours là. Ils ont juste migré de la N6 à l'A6 et, désormais, nous avons la clim'. Revenons à nos 1 000 bornes : les kilomètres défilent, mais je ne peux m'empêcher de décliner du Verlaine : "Les sanglots longs des violons de l'automne"… Bonjour tristesse. Si encore j'étais Françoise Sagan au volant d'une Jaguar.

## Lyon. Nous avons de la chance, Fourvière n'est pas bouché.

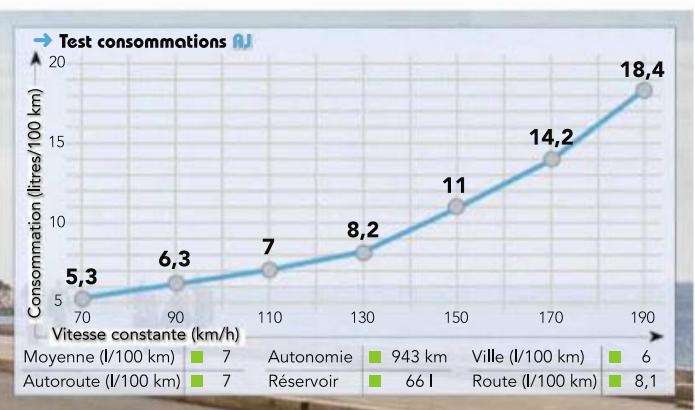
Mieux, à petite vitesse, le mode EV s'enclenche dès qu'il en a l'occasion, et nous gagnons de précieux kilomètres d'autonomie. Malgré cela, à mi-



2

❶ La sublime route de l'Esterel n'est pas une alliée pour notre consommation et notre autonomie, mais elle permet de remettre un peu d'agrément au cœur du voyage. ❷ Toujours sur la N6, la station de Bel-Air n'est plus un point de ravitaillement, mais elle est devenue le rendez-vous des nostalgiques de la "route des vacances".

parcours, celle-ci n'a guère grimpé. "Officiellement", il reste encore 367 km devant nous. Impossible de lâcher la pression pour continuer à snober les pompes. Je tiens bon pour grappiller kilomètre après kilomètre. Au PK 700, nous sommes rendus à 263 km : "On tient le bon bout !", me dit Yann qui, privé de photos à l'aller pour ne pas compromettre le challenge, tente de me remonter le moral entre deux petits sommets. À 900 km de Paris, la Lexus promet encore 93 km. C'est sans compter sur les dénivelés de l'Esterel. Certes, en roue libre dans les descentes, le curseur de la consommation instantanée affiche zéro, mais il remonte à 20 l/100 km à la moindre



grimpette. Alors que l'affaire semble dans le sac, au km 945, il manque toujours 10 kilomètres. La petite pompe à essence crie famine.

### À Nice, j'oublie l'A8. Quitte à tomber en panne sèche, autant que ce soit sur le bord de la mer.

Saine résolution ! Sur la promenade des Anglais, la Lexus use du mode électrique. Par un petit 16 °C, le soleil plongeant dans l'eau bleu azur, le sacerdoce prend enfin la saveur d'une douce balade le long des virolos de la basse corniche. Et l'autonomie ne chute plus.

### Menton. 960<sup>e</sup> kilomètre et... 46 km d'autonomie : victoire !

Puisque nous y sommes, autant boire le calice jusqu'à la lie... mais demain. Après 12 heures derrière le cerceau, nous rendons les armes. Au petit matin l'Italie, Vintimille, San Remo et le charme désuet de la Riviera de la Belle Époque nous attendent. À 1 000 bornes, le pari est gagné et plus rien ne semble arrêter notre Lexus ! À ce rythme, elle paraît capable de rallier Rome ! Demi-tour, mais le vice me pousse à voir ce qu'elle nous réserve. À zéro kilomètre d'autonomie, elle nous intime l'ordre de... ravitailler tout en poursuivant de bonne grâce. Retour par la côte. Yann sort son Canon... jusqu'à cette petite montée après Mandelieu. Aucun toussotement, un simple message : "Système hybride à l'arrêt". Plus de son, plus de lumière ! Un œil sur l'ordinateur de bord : 1 108 km et 800 mètres. Brave IS 300h, va !

Pour l'anecdote, notre consommation moyenne s'établit à 5,6 l/100 km depuis Paris. Quid de l'influence de notre "bonne" conduite ? Eh bien, sans que cela ne soit une science exacte, notre trajet retour, effectué à un rythme plus "humain" – mais respectant le Code de la route – s'est soldé par un 7,3 l/100 km. En fin de compte, ce ne sont pas 1 000 bornes avec un plein mais bien 2 000 avec deux pleins ! Rendez-vous donc au numéro 2 000, quand nous n'aurons plus de sans-plomb... du tout (*lire page 68*) ! ■



1

➊ Douce à conduire, l'IS 300h invite à adopter une conduite tout en souplesse et se révèle reposante.

➋ Elle ne veut plus rien savoir. Heureusement, tomber en panne est moins compliqué avec une essence qu'avec un diesel. ➌ Pour atteindre 1 000 km, petite incursion d'une quarantaine de kilomètres de l'autre côté de la frontière.



2



3



Essauteur en  
2030

Par Florian Chopin Photos Yann Lefebvre

# LA MACHINE À VOYAGER

LES VOITURES, AINSI QUE LES TECHNOLOGIES QU'ELLES EMBARQUENT,  
SI LA CONDUITE AUTONOME SE GÉNÉRALISE, COMMENT  
VOUS EMMÈNE À BORD DE LA SYMBIOZ, LA VOITURE IMAGINÉE PAR

000



# DANS LE TEMPS

ÉVOLUENT RAPIDEMENT, ET LE MÉTIER D'ESSAYEUR AVEC.

TESTERONS-NOUS LES VOITURES EN 2030 ? L'AUTO-JOURNAL  
RENAULT POUR UN AVENIR... PAS SI LOINTAIN.

L

e temps que les batteries finissent de se charger, je vais lire le dernier article sur la nouvelle Alpine A110 (la cinquième du nom depuis la reprise officielle de la production, en 2017). À l'heure de la conduite 100 % autonome, il reste quelques irréductibles constructeurs pour proposer des voitures entièrement vouées au bon vieux plaisir de conduire. N'allez pas croire que l'engin qui se trouve devant moi n'est pas plaisant à conduire. Bien au contraire : avec sa puissance de 500 kW (680 ch), ses 660 Nm de couple, ses roues arrière motrices et directrices, il sait donner le sourire à son conducteur. Il ne s'agit pas de la voiture électrique la plus puissante du marché, ni de la plus agile, mais pour une familiale de milieu de gamme, cette Symbioz II se place dans la lignée de ses lointaines devancières, Talisman, Safrane... Avec ce petit supplément d'âme qui en fait une auto séduisante et désirable. C'est vrai qu'elle fait plutôt pas mal au milieu de mon salon. Car c'est chez moi que Renault fait parvenir cette voiture d'essai, sans l'aide du moindre chauffeur. Depuis quelques années, les garages ne sont plus ces endroits délaissés de la maison, mais font partie intégrante de cette dernière. Il arrive même que les deux soient vendus ensemble, dans le cas, devenu très rare, où la voiture appartient à son conducteur.

La plate-forme tournante fait également office de recharge rapide par induction.

Plus de 95 % de la production totale est électrifiée et, surtout, dispose de la conduite autonome de niveau 5. Certains constructeurs, parmi les derniers arrivés sur le marché comme Google ou Apple, ont carrément retiré toute commande manuelle (plus de volant, plus de pédales...). Les systèmes d'auto-partage autonomes ou de robot-taxi se sont largement développés, si bien que de nombreuses marques établies depuis des décennies (Rolls-Royce, Tesla ou même Audi) ont décidé de leur emboîter le pas.

Rassurez-vous, certains modèles de ces gammes disposent encore de commandes manuelles...

Mais, en 2030, le plaisir automobile, ce n'est pas uniquement enchaîner les virages ou atteindre une vitesse de pointe sur une autoroute allemande, c'est aussi pouvoir atteindre sa destination en temps et en heure, ne plus

ELLE TRÔNE AU BEAU MILIEU DE MON SALON SUR UNE PLATE-FORME TOURNANTE SERVANT ÉGALEMENT DE RECHARGE PAR INDUCTION. LE TEMPS DE FINIR DE LIRE MON ARTICLE SUR LA NOUVELLE ALPINE V.



AUTOMOBILE ET HABITATION SONT AUJOURD'HUI INTIMENTEMENT LIÉS. IL ME RESTE À CHOISIR LA VOITURE QUI SE MARIERA LE MIEUX AVEC MON INTÉRIEUR.





LA SYMBIOZ  
DISPOSE DE  
TROIS ÉCRANS  
NUMÉRIQUES.  
LES DEUX PLACÉS  
AU CENTRE DE  
LA CONSOLE  
SONT TACTILES.  
IL EST POSSIBLE DE  
COMMANDER LES  
FONCTIONS VIA  
UN SMARTPHONE.

EN 2030, LA  
VOITURE EST  
FORCÉMENT  
AUTONOME.  
CELA NE  
L'EMPÈCHE  
PAS D'ÊTRE  
PLAISANTE  
À VIVRE...

SUR AUTOROUTE,  
LA CONDUITE  
AUTONOME EST  
TOTALE; JE PEUX ME  
RELAXER EN TOUTE  
CONFiance...

perdre de temps dans des embouteillages qui n'existent plus, voyager seul ou en famille sans avoir à faire le choix entre, d'un côté, la liberté et le confort offerts par la voiture, et de l'autre le train, son réseau coûteux à remettre à niveau, ses tarifs prohibitifs, la promiscuité de ses espaces. Si, pour être homologué sur la route, tout véhicule doit pouvoir être 100 % autonome, le conducteur peut légalement reprendre la main dans certaines circonstances. C'est le cas de la Renault devant moi. Un appel de phares et elle m'indique qu'elle est prête. Sa batterie de 100 kWh (c'est l'offre milieu de gamme) est prête pour 1 000 km. La démocratisation, ces dernières années, du lithium solide a permis de doubler l'autonomie. Au programme de la journée : petites routes pour voir comment se comporte l'auto grâce à son système 4Control de dernière génération. À l'aide de la cartographie HD, et en fonction de la vitesse, le système anticipe le prochain virage et prépare les roues au braquage. Difficile de croire que la Symbioz II affiche près de 2 tonnes : elle accélère fort, passe très vite en courbe, enchaîne les virages avec une agilité propre à rendre jaloux Sébastien Loeb. Le plaisir est ici décuplé par le grip procuré par les nouveaux revêtements. Passons sur l'autoroute. Une pression simultanée sur les deux boutons placés au sommet du volant, et la console centrale, la colonne de direction et ➤

# Dans la peau d'un essayeur du futur



## POUR RENAULT, LA VOITURE AUTONOME EST DÉSORMAIS TOTALEMENT ÉLECTRIFIÉE.

le pédalier s'éloignent. Avec ses 35 capteurs, ses lidars, ses caméras, sa cartographie haute précision, la voiture gère parfaitement son allure, son positionnement dans la bonne voie et prend ses distances avec les éléments environnants. Les dépassements se font sans heurts. Même le passage de la barrière de péage est automatique. La voiture avertit simplement le conducteur qu'elle sort de l'autoroute pour passer sur une voie à double sens de circulation sans terre-plein central. La conduite autonome peut alors continuer ou être désactivée selon le désir du conducteur. Voulant commencer à écrire mon texte, je reste en mode autonome. À la place du volant, un clavier est à disposition et le pare-brise qui s'est assombri fait désormais office d'écran. Un de mes collègues prendra le relais : spécialiste de la vidéo, il pourra tester la qualité de l'écran ainsi que des jeux en réalité virtuelle proposés par cette familiale de milieu de gamme.

Plausible, cette petite fiction sur le métier d'essayeur en l'an 2030 l'est parfaitement, notamment au vu des avancées technologiques que nous connaissons actuellement.

Toutefois, de nombreux freins pourraient ralentir les ardeurs des constructeurs. À commencer par la législation qui doit s'éclaircir sur les responsabilités en cas d'incidents. Actuellement, en conduite autonome de niveau 2 (réglateur adaptatif et maintien dans la voie de circulation avec les mains sur le





EN 2030, LE STYLE A TOUJOURS UNE GRANDE IMPORTANCE: CETTE RENAULT SYMBIOZ ARBORE UN LOOK ATTRACTIF AVEC UN EFFET COUPÉ ACCENTUÉ PAR L'ABSENCE DE MONTANTS POUR LES PORTIÈRES.



LA BARRIÈRE DE PÉAGE EST UN MOMENT DÉLICAT. LES VOIES N'ÉTANT PLUS VISIBLES, LA VOITURE DOIT SE LES CRÉER VIRTUELLEMENT.



EN 2030, LES EMBOUTEILLAGES OU LES LONGS TRAJETS NE SERONT PLUS UNE PERTE DE TEMPS. IL SERA TOUJOURS POSSIBLE DE TERMINER VOTRE LECTURE, VOTRE FILM, VOTRE JEU VIDÉO...

volant), c'est le conducteur qui est responsable. En niveau 3 (les mains peuvent être retirées du volant), la responsabilité est transférée au constructeur du véhicule. Et cela change beaucoup de choses. Un constructeur ne prendra pas le risque de mettre sur la route un véhicule qui pourrait malencontreusement mettre sa responsabilité à mal en cas d'accident.

Deuxième élément important, l'infrastructure. Pour une conduite autonome totale, les véhicules ont besoin de communiquer avec les infrastructures pour savoir ce qui se passe en amont sur la route. Si, sur autoroute, les concessionnaires privés pourront consentir à ces investissements lourds (attention à la facture au péage...), qu'en sera-t-il sur les réseaux secondaires gérés par les collectivités territoriales ? Elles ont déjà du mal à remettre en état les routes (cela dit, dans le futur, les véhicules s'adapteront au revêtement automatiquement...). Quant au réseau de recharge électrique, il est encore loin d'être suffisant.

Enfin, le dernier point concerne l'usager lui-même. Si cet essai est une pure fiction, nous avons, à *L'Auto-Journal*, déjà expérimenté la conduite autonome de niveau 4 (démonstrateur Renault Symbioz, Audi A7 "Jack"). Cela se fait sur des portions d'autoroute au milieu du flux normal de circulation, mais avec un pilote-essayeur assis à la place du passager avec le double des commandes. Si sur l'instant, l'impression de lâcher-prise est bluffante, il reste une question en suspens : ai-je fait confiance au système ou bien à mon ange gardien à mes côtés ? Lorsqu'en 2023, comme l'espère Renault, les premiers modèles de la marque sortiront avec la conduite autonome de niveau 4, il n'y aura pas de pilote-essayeur pour surveiller la route. Les usagers oseront-ils s'en remettre totalement à l'électronique ? ■

## En attendant...

Si la conduite 100 % autonome arrivera assurément, il se passera encore un long moment avant que la voiture connaisse le sort du cheval au début du xx<sup>e</sup> siècle. Le volant et le pédalier seront encore présents et utilisables par tout le monde pour se déplacer (ou juste pour le plaisir). Le métier d'essayeur évoluera avec l'automobile. Comme elle, il sera multitâche. Ou alors, chacun aura une spécialisation en rapport avec les fonctionnalités de l'engin...

# À suivre...

En exclusivité, nous vous dévoilons  
la couverture de notre n° 2000 !

L'Automobile Journal  
TANT QU'IL Y AURA DES ROUES...

1er essai

AERO MOBIL 4.0

ENFIN  
À L'AISE SUR  
ROUTE!

N° 2000  
17 janvier 2058

Spécial N° 2000

Pour ou contre les trains de l'espace ?

ENQUÊTE

AUDI AICON  
Toujours tendance, l'électrique ?

PopUP  
La première Boeing abordable !

Essai rétro

QUAND RENAULT ANNONÇAIT LA VOITURE AUTONOME !

Plus que 40 ans à attendre...

0



**LAND ROVER RANGE ROVER PHEV**  
P400e 404 ch Autobiography



# Seigneur du silence

**Pour répliquer aux Audi Q7 e-Tron, BMW X5e et autres Lexus, le Range Rover devait passer en mode hybride rechargeable. En associant un 4 cylindres turbo essence de 300 ch à un moteur électrique de 116 ch, le P400e promet une consommation inversement proportionnelle à sa puissance.**

Par Mélina Priam Photos Nick Dimbleby



**I**l est né avant que ne soit inventé le terme SUV. C'est lui qui a ouvert la voie et inspiré les Audi Q7, BMW X5 ou Mercedes GLS quand ce dernier s'appelait encore ML. Et depuis, il n'a eu de cesse de se draper dans toujours plus de luxe, de confort, de technologies, d'équipements, de raffinements pour rester au-dessus de la mêlée. Le Range Rover est de la race des seigneurs ! Et ce n'est pas sa dernière évolution qui va remettre en cause sa légende. Au contraire, elle la renforce. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 5 mètres, plus de 2 500 kg, 404 ch, 640 Nm de couple, 6,8 s pour atteindre 100 km/h et... 2,8 l/100 km pour 64 g de CO<sub>2</sub> au km ! Cherchez l'erreur ; il n'y en a pas. En 2018, pour montrer patte blanche et rester politiquement correct, le Range Rover a compris qu'il fallait se mettre à l'hybride rechargeable, et essence de préférence. Vu son gabarit, loger un 4 cylindres en ligne turbo essence de 300 ch, qui se voit adjointre les services d'un moteur électrique de 115 ch et d'une batterie de 13,1 kW/h n'a posé aucun problème. C'est à peine si cela lui a fait perdre quelques décimètres cube de capacité de chargement – elle passe de 694 à 598 dm<sup>3</sup>, selon Land Rover.

**Mieux, cette nouvelle motorisation lui va comme un gant ! Grâce à elle, il gagne un silence de fonctionnement absolument inédit.**

Non pas que le grondement rageur et la fougue d'un V8 ne lui aillent pas aussi à merveille. Mais soyons honnête, un Range Rover ne s'achète pas pour sa sportivité ou ses performances de haut niveau, mais bien pour son confort. Dès lors, ->



En actionnant le mode EV, ce Range hybride rechargeable promet une distance de 50 km en tout électrique. Dans la vraie vie, il semblerait que le moteur thermique se réveille bien avant.

peu importe que le poids se fasse sentir au freinage ou qu'une pointe d'inertie apparaisse sur les petites routes. Le Range n'a pas l'agilité d'une ballerine, mais dans l'exercice consistant à démarrer et évoluer – en ville notamment – dans un silence de cathédrale, il n'a pas son pareil. La qualité s'accorde de la plus belle manière possible à l'excellence du travail de suspension – difficile en effet de faire mieux qu'un système pneumatique variable –, qui n'a d'égal que celle de la boîte de vitesses, et à l'ambiance de cocon douillet de l'habitacle. Plus que jamais, voyager en Range Rover donne la sensation de survoler la route. Évidemment, il arrive un moment où le moteur thermique doit reprendre du service. Mais la gestion du système hybride est si transparente et discrète, et l'insonorisation si soignée, que c'est à peine perceptible. Si, en prime, vous vous offrez un petit massage aux pierres chaudes, fonctionnalité inédite (parmi d'autres) intégrée aux sièges avant, alors là, c'est le voyage en Première. Ne reste plus qu'à humer les effluves du cuir pleine fleur et à savourer la qualité de l'équipement audio haut de gamme. En fait, le plus difficile à bord d'un Range, c'est bien de se souvenir de tous les équipements

de confort ou d'agrément qu'il renferme, et... d'en maîtriser le fonctionnement !

Pour rester au sommet, le Range se devait aussi de remettre à niveau ses technologies embarquées. Pas question de laisser à d'autres, au sein de sa propre famille, l'exclusivité de certains raffinements.

### Quelques mois après l'arrivée du Velar, le Range hérite donc lui aussi des deux écrans tactiles de 10 pouces.

Ici, en revanche, les commandes manuelles permettant de sélectionner les différents modes de conduite tout-terrain n'ont pas entièrement disparu. Du coup, l'ergonomie ne devient pas forcément plus intuitive. Au contraire. Il arrive un moment où l'on ne sait plus sur quelle touche il faut appuyer pour obtenir le réglage voulu. Mais, comme toujours chez Land Rover, il n'était pas concevable de concevoir une once des extraordinaires capacités de franchissement qui ont construit la légende. L'adoption d'une chaîne d'entraînement hybride n'y change rien. Passage de gué, croisement de pont et pente raide restent un jeu d'enfant pour le Range.



① À son tour d'adopter le principe de deux écrans tactiles. Pour autant, le Range n'abandonne pas les commandes manuelles pour régler les modes de conduite en tout-terrain. ② Le combiné d'instruments numériques permet de sélectionner les informations à afficher en priorité. ③ Doté du très sophistiqué système Terrain Response 2, ce Range passe des chics avenues californiennes aux conditions les plus délicates sans réelles difficultés.



③



## L'avis de Mélina Priam



Pour sa noblesse sans pareille. Le SUV de luxe que j'achèterais... si j'en avais les moyens !



### PLUS

Consommation  
Confort et finition  
Pas de malus

### MOINS

Prix indéniable  
Inertie

1

2



1 Avec les suspensions pneumatiques variables, le confort de suspension est remarquable. Le Range P400e s'accommode davantage d'une conduite en souplesse. 2 Sur une prise domestique, le Range "fait le plein" en 7 heures. Il recharge évidemment plus rapidement sur une borne rapide de 32 A: 2 h 45 mn.

mation de 2,8 l/100 km basée sur des conditions d'utilisation que l'on ne rencontre que dans les rêves des urbanistes les plus dingues. Sur une borne rapide, il faut compter 2 h 30, et guère moins de 7 heures sur une prise domestique. Et quand bien même, n'espérez pas trop faire d'économies. Certes, le P400e consomme peu et échappe au malus écologique, mais vous serez passé à la caisse avant ! Pour goûter à toutes ces douceurs, il faut se délester au minimum de 126 000 €, voire de 138 000 € pour la version Autobiography de notre essai. Là encore, le Range reste un poids lourd. ■

Cette version P400e impose tout de même l'apprentissage d'une vertu : la patience. Pour tirer un maximum de profit de ses qualités et voir l'aiguille de la jauge de carburant rester bloquée en haut, il faut bien évidemment recharger la batterie régulièrement. Officiellement, Land Rover promet une autonomie de 50 km en 100 % électrique. Chiffre très optimiste, sans aucun doute, tout comme la fameuse consom-

## LAND ROVER RANGE ROVER PHEV P400e 404 ch Autobiography

# EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	300 ch à 5 500 tr/mn + 116 ch (électrique)/404 ch (cumulée)
Couple maxi	400 Nm à 1 500 tr/mn + 275 Nm (élec.)/640 Nm (cumulé)

Type	4 cyl. en ligne, turbo essence + électrique synchrone
Cylindrée/puissance fiscale	1 997 cm <sup>3</sup> /NC

Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

#### Châssis

Diamètre de braquage	12,7 m
Pneumatiques	255/55 R 20

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	5/2,08/1,87/2,93 m
Poids/tractable freiné	2 509/2 500 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	6,8 s
Vitesse maxi	220 km/h

#### Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	598 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

### LE BUDGET

#### Prix

Malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (64 g/km)
Prix du modèle essayé*	151 207 €
Garantie	2 ans km illimité

\*Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série

Caméras panoramiques 360°, jantes 20 pouces, phares Pixel-LED adaptatifs, sellerie cuir, sièges AV/AR élec. chauffants et massants, suspension pneu. électronique, système multimédia avec 2 écrans tactiles de 10 pouces, audio Meridian Surround, Terrain Response 2, toit pano., volant chauffant... ■

#### Options

Affichage tête haute (1 364 €), décl "loisir" (411 €), jantes 21 pouces (525 €), peinture métallisée/biton (1 155 €), phares laser (1 234 €), siège avec massage "pierres chaudes" (2 037 €)

#### Consommations

Mixte	2,8 l/100 km
Réservoir	90 l

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Royaume-Uni

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**En adoptant une motorisation hybride essence rechargeable et en s'offrant un léger relooking intérieur, le Range Rover ne perd rien de sa superbe. Il revient dans la course pour décrocher la palme du SUV de luxe le plus exclusif, le plus high tech, le moins gourmand à la pompe, et... pas le moins cher !**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# PLAISIR D'INGÉNIEUR

Subaru s'est toujours distingué par ses choix techniques éclectiques. Ce n'est pas l'Impreza avec son moteur 4 cylindres à plat, sa boîte automatique CVT et sa transmission intégrale permanente qui va changer la tradition !

Par Stany Meurer

## COUPLE FRAGILE

Comme une Porsche 911, mais avec 2 cylindres de moins ; le 1.6 à plat n'a ni la sonorité ni l'agrément du moteur allemand. Sur le papier, sa puissance de 114 ch paraît honorable. Dans la pratique, il brille autant par son silence de fonctionnement qu'il déçoit par son absence de tonicité. Le manque de couple, de surcroît haut perché, explique en partie la situation, aggravée par l'indolence de la boîte CVT. Pour ne rien arranger, les consommations n'ont rien d'exceptionnel.

## L'avis de Stany Meurer



Sa marginalité me parle malgré son ensemble moteur/boîte trop lymphatique.



## FLEGME BRITANNIQUE

La boîte CVT à 7 rapports a le mérite d'être douce, très douce. En revanche, ce n'est pas un modèle de réactivité. Offrir des palettes et un second mode de fonctionnement ne change rien. L'Impreza vous impose donc une façon de conduire calme et décontractée si vous désirez en tirer la quintessence.

Ne pas la respecter ne sert à rien sinon à engendrer des frustrations : ce modèle n'a en commun avec les Subaru de rallye que le nom.



STEPHANE FOULON

### FINITION GERMANIQUE

Aucune trace de vilains plastiques japonais, un assemblage très rigoureux et des formes sobres, voilà le quotidien des passagers à bord. Le conducteur ajoute à ces qualités une excellente visibilité périphérique, y compris vers l'arrière (ce qui devient rare) et une position de conduite exemplaire. Sans offrir de trouvaille de geek, l'équipement est complet et bien pensé. Aucune option ne permet de grossir la dotation.



S. FOULON

### MANQUE DE HAUTEUR

Avec une capacité de 385 dm<sup>3</sup> seulement, le volume du coffre n'est pas mirobolant. Mais le plus fâcheux n'est pas là. Il consiste en une faible hauteur sous tableau qui conditionne les dimensions des bagages à emporter. Pour bouger en Impreza, mieux vaut donc voyager léger et préférer les vacances à la mer que celles à la montagne où, pourtant, son châssis fait des merveilles. Allez comprendre...



### SURDIMENSIONNÉ !

Subaru n'a pas mégoté sur la dotation de sécurité en soignant ses deux volets, actif et passif. Outre le blindage électronique et une coque très renforcée, le système de transmission intégrale permanente avec sa répartition optimale du couple sur les 4 roues en toutes circonstances garantit un comportement routier exceptionnel, presque trop bon pour l'ensemble moteur/boîte. On en vient à rêver à un groupe propulseur plus costaud et conforme à ce châssis dont les suspensions ont le bon goût d'allier confort et efficacité.

## SUBARU IMPREZA

1.6i 114 ch Luxury

**EN CHIFFRES**

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	114 ch à 6 200 tr/mn
Couple maxi	150 Nm à 3 600 tr/mn
Type	4 cylindres à plat, essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 600 cm <sup>3</sup> / 7 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte / nombre de rapports	automatique CVT / 7

#### Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	225/40 R 18

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,46 / 1,78 / 1,48 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1 376 / 1 200 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	12,4 s
Vitesse maxi	180 km/h

#### Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	385 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>28 490 €</b>
Malus (CO <sub>2</sub> )	2 773 € (153 g/km)
Prix du modèle essayé*	31 263 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

\*Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série

7 airbags, alerte de franchissement de ligne et de déviation de trajectoire, caméra de recul, clim auto bizona, contrôle de la pression des pneus, dégivrage des buses de lave-glace, écran central multimédia 8 pouces, essuie-glace et phares auto, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, phares directionnels et codes/route automatique, régulateur de vitesse adaptatif, rétro. intérieur électrochromatique, sellerie cuir avec sièges AV chauffants, surveillance d'angle mort, système de prévention de collision avec freinage automatique, toit ouvrant...

#### Options

Pack STI (3 990 €), peinture spéciale (610 €).

#### Consommations

Mixte	6,8 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	8,3 / 5,9 l/100 km
Réservoir	50 l

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Japon

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



Un ensemble moteur/boîte sous-dimensionné par rapport aux capacités du châssis, une approche de la sécurité particulièrement soignée et une efficacité dynamique obtenue sans rien sacrifier au confort, voilà pour l'essentiel. En pinaillant, la direction pourrait se montrer plus informative.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



AUDI RS4 AVANT 450 ch

# *Suralimentation générale*

Pour compenser l'ablation de deux de ses cylindres, le moteur de la plus sulfureuse des A4 adopte désormais non pas un, mais deux turbos. Il va y avoir du sport...

Par Romain Vannier Photos Christian Martin





La face avant de la RS4 se distingue notamment par les ouvertures bées du bouclier, permettant d'alimenter le V6 biturbo en air frais.

**L**a course à l'armement touche-rait-elle à sa fin ? Redoublant de puissance à la moindre occasion, au point parfois de friser le ridicule, bon nombre de sportives, allemandes pour la plupart, laissaient jusqu'ici présager l'imminence de versions à propulsion nucléaire. C'est vrai, rien de tel qu'un "bon vieux" réacteur de sous-marin gavé à l'uranium pour enfin mettre tout le monde d'accord...

Mais après des années d'escalade, les constructeurs et leurs divisions haute performance semblent aujourd'hui revenir à la raison. C'est en tout cas ce qu'Audi laisse penser. Le moteur de la nouvelle RS4 ne développe pas un seul cheval-vapeur de plus que celui de sa devancière. La mécanique se trouve même amputée d'une paire de cylindres après la disparition du gros V8 4,2 l au profit d'un plus petit V6 2,9 l.

Difficile, cela dit, de parler d'un réel sens de la mesure quand 450 ch se dissimulent encore sous le capot d'un brave break familial. Car si la cylindrée fond d'environ 30 %, le 6 cylindres, issu d'un partenariat noué entre la marque aux anneaux et Porsche, se voit gavé jusqu'au dernier de ses 2 894 cm<sup>3</sup> par deux turbocompresseurs. Partagé avec le coupé RS5, ce moteur ne fait pas mystère de son mode d'admission.

**Dès les premières relances, une grande onctuosité signe la présence de la suralimentation.**

Au point que la boîte automatique Tiptronic à 8 rapports ne daigne pas rétrograder tant que l'accélérateur n'a pas embrassé la moquette. À la différence de la boîte robotisée S tronic qui équipait la précédente génération, la transmission préfère effectivement "enrouler" sur

le couple plutôt que de multiplier les changements de rapport au risque de troubler le calme ambiant. Pour autant, le feulement rauque et mélodieux du V6 indique que les deux turbines intégrées au cœur des deux bancs de cylindres n'étoffent pas totalement les gaz d'échappement.

La RS4 singe ainsi parfaitement sa petite soeur S4 moins puissante, ce qui n'est pas forcément un reproche. La prise en mains s'avère instinctive et l'amortissement très conciliant pour celui d'une sportive.

Cette drôle d'A4 donne d'autant plus des envies de voyages au long cours que son habitacle douillet mêle habilement élégance et sportivité. Les magnifiques sièges intégraux font preuve d'un soutien indéfectible, tandis que le carbone tutoie le cuir et l'Alcantara au gré des packs décoratifs choisis. Et rares sont les GT de ce calibre à pouvoir accueillir ➤



DIFFICILE DE PARLER D'UN RÉEL SENS DE LA MESURE QUAND 450 ch SE DISSIMULENT SOUS LE CAPOT D'UN BREAK FAMILIAL •••



trois enfants et le vélo du petit dernier. Les familiales capables d'abattre le 0 à 100 km/h en 4,1 s ne sont pas non plus légion. Tout compte fait, au diable la trêve ! En plus de mettre le feu aux poudres dès 1 900 tr/mn, le couple maxi (c'est le cas de le dire...) atteint 600 Nm (contre 430 auparavant) pour assurer un "décollage" digne de celui d'une roquette. Sitôt la pédale de gaz au plancher, ce break revisité par Audi Sport s'assoit sur ses quatre roues motrices avant de plaquer violemment l'équipage au creux de leurs fauteuils matelassés. La boîte automatique se charge alors de maintenir l'étreinte en enchaînant les rapports sans le moindre temps mort. Une impressionnante déflagration sourde vient néanmoins ponctuer chaque changement de vitesse, his-

toire de décupler les sensations. D'une pression maximale de 1,5 bar, la suralimentation se fait enfin entendre en laissant échapper un léger sifflement.

**Pas facile de succéder à un V8 atmosphérique capable de rugir jusqu'à 8 250 tr/mn. Mais ce V6 biturbo lui succède avec un certain brio.**

En prime, ses bienfaits se vérifient au-delà de la fulgurance des accélérations. Participant à un

allègement global de 80 kg, ce moteur soulage l'essieu avant de 31 kg. Par conséquent, cette intégrale s'inscrit sur la bonne trajectoire dès l'entrée du virage avec plus de bonne volonté que ses aïeules. Se devant de suivre le rythme, l'arrière, capable de recevoir jusqu'à 85 % de la force motrice, arrondit à l'occasion la courbe d'une amorce de dérive. Et c'est tant mieux ! Pour délurer un maximum la RS4, jusqu'ici réputée pour sa trop sage efficacité, mieux vaut toutefois l'équiper du contrôle hydraulique

**POUR DÉLURER UN MAXIMUM CETTE RS4, IL FAUT HÉLAS EN PASSER PAR LES OPTIONS, TOUJOURS AUSSI NOMBREUSES ET COÛTEUSES •••**



❶ Utilisé sous le capot des Porsche Panamera et Cayenne, le V6 fait appel ici à deux turbos et à un système d'échangeur air/eau. La pression de suralimentation est portée à 1,5 bar. Le souffle des turbines se fait entendre à pleine charge, mais ne masque heureusement pas le mélodieux feulement du 6 cylindres. ❷ Comme n'importe quel break A4, la RS4 compte 5 places et un vrai coffre.



**PLUS**  
Facilité de conduite  
Dynamisme en progrès  
Disponibilité du V6

**MOINS**  
Options "obligatoires"  
Âme mécanique inférieure  
au V8  
Boîte auto imposée



①



②

① La sonorité émise par les deux sorties ovales s'avère sympathique à défaut d'être sauvage. Les échappements sport sont hélas une option. ② Les coques de rétroviseur en carbone sont de toute beauté. Mais elles sont aussi en supplément. ③ Facturés 7 300 €, les freins carbone-céramique ne sont pas indispensables.



③

du roulis en option. La mise en appui se fait alors plus promptement et met en lumière le guidage précis des trains roulants. Tout aussi incontournable, le différentiel arrière Quattro Sport, accélérant la roue extérieure au virage, avec plus ou moins d'entrain en fonction du mode de conduite choisi, souligne également

ce supplément d'enthousiasme. À moins de fréquenter assidûment les circuits, les disques de freins avant en carbone-céramique, facturés 7 300 €, nous paraissent en revanche bien superflus. Même quand on a les moyens d'investir 92 000 € dans une voiture, il faut savoir être raisonnable. ■

### L'avis de Romain Vannier



Un break animé par un cœur de GT. Même si le concept ne date pas d'hier, je ne m'en lasse pas.



Grâce à l'augmentation sensible du couple, les 600 Nm étant en prime libérés dès 1 900 tr/mn, les dépassements ne sont qu'une formalité.

## AUDI RS4 AVANT 450 ch EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	450 ch à 5 700 tr/mn
Couple maxi	600 Nm à 1 900 tr/mn
Type	V6, biturbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	2 894 cm <sup>3</sup> / 34 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

#### Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	265/35 R 19

#### Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,78/1,87/1,40/2,83 m
Poids/tractable freiné	1 790/2 100 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	4,1 s
Vitesse maxi	250 km/h (280 en option)

#### Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	505 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>92 000 €</b>
Malus (CO <sub>2</sub> )	10 500 € (199 g/km)
Prix du modèle essayé*	118 490 €
Garantie	2 ans (km illimité)

\*Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, Bluetooth, chargeur à induction, climatisation automatique 3 zones, compteurs numériques sur écran, contrôle de la pression des pneus, hayon électrique, jantes alliage 19 pouces, phares et essuie-glaces auto, phares à LED, régulateur-limiteur de vitesse, rétros rabattables électriquement, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV électriques et chauffants, système multimédia avec écran couleur/GPS et système audio 10 HP, volant cuir à méplat...

#### Options

Affichage tête haute (1 190 €), échappement sport (1 500 €), Pack Dynamique RS: suspension pilotée hydraulique + différentiel AR quattro Sport + direction à démultiplication variable + vitesse maxi relevée à 280 km/h + phares Matrix LED (7 570 €)...

#### Consommations

Mixte	8,8 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	11,5/7,2 l/100 km
Réservoir	58 l

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Allemagne

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En cédant aux sirènes du downsizing, la RS4 risquait d'y perdre son âme. Mais grâce au brio de son V6 biturbo et à un supplément de tempérament routier, ce break donne plus que jamais envie d'accéder au statut de chef de famille.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# LE GUIDE ANTI-PV

## TOUT CE QUI VA CHANGER EN 2018



### LE FPS (Forfait Post Stationnement)

PV de stationnement, ce qui vous attend chez vous !  
Les nouveaux prix dans 240 villes.

### LES RADARS NOUVELLE GÉNÉRATION

Entre les 455 radars « tourelles » qui flashent et photographient tout et les radars mobiles privatisés, attention à vos points !

### CONTRÔLE TECHNIQUE

Tout ce qui va changer à partir de mai 2018.  
Dorénavant 132 points de contrôle seront effectués vs 124 !

### TOUTES LES DERNIÈRES INFOS SUR :

- Les permis à points
- Les excès de vitesse
- Et les conseils de nos experts pour vous défendre avec des lettres types



**100 PAGES  
DE CONSEILS  
INDISPENSABLES**

## Biographie

## SITE DE PRODUCTION

RENNES (France)

## EXEMPLAIRES VENDUS

4069 en France en 2016.

À titre de comparaison, Peugeot a vendu sur la même période 17 919 exemplaires de la 508.

## MOTORISATIONS

DIESEL: de 110 à 240 ch

ESSENCE: de 120 à 210 ch

## MODÈLE LE PLUS VENDU

BlueHDi 150 ch

Sa seconde vie  
en occasion

Opter pour une C5, c'est faire le choix d'une conduite empreinte de douceur. À partir de là, il est tout à fait légitime de s'orienter vers un moteur V6. Lequel? Ce qu'il y a de bien avec la C5, c'est qu'elle laisse le choix. Les gros rouleurs iront vers le V6 HDi biturbo de 240 ch tandis que les amateurs de sans-plomb trouveront leur bonheur avec le V6 3.0i de 210 ch. Dans tous les cas, la boîte automatique s'impose.

YANN LEFEBVRE



**Née en 2010  
Fin de carrière 2017**

# Citroën C5

**L'arrêt de la C5 met un terme à la carrière... de la C5, mais aussi à une aventure qui vit le jour en 1954: celle de la suspension oléopneumatique!** Par Pascal Richard

C'est en 2010 que cette génération de C5 démarra sa carrière et c'est donc aujourd'hui qu'elle y met un terme. Un clap de fin qui, à coup sûr, va avoir une résonance toute particulière dans les couloirs de la maison Citroën. En effet, avec la C5, c'est aussi un morceau du patrimoine de la marque qui se fait la belle.

Dorénavant, nous ne pourrons plus parler de suspension "Citroën". Cette douceur qui fit le bonheur de plusieurs générations d'automobilistes... et le cauchemar de quelques passagers n'est plus qu'un souvenir. Fini les sphères, l'azote et ce liquide vert qui isolait si bien les séants les plus sensibles des inégalités de la chaussée. Ce

mouvement initié au début des années 90 avec la ZX trouve aujourd'hui son "apothéose" avec la disparition de la dernière berline de la gamme reposant sur une suspension oléopneumatique. Pour ma part, je n'ai jamais été un fan de cette suspension, mais je trouve dommage qu'un marqueur aussi fort soit si cavalièrement balayé. ■



Sébastien Ogier face à ses défis 2018 : un 5<sup>e</sup> Monte-Carlo et un 6<sup>e</sup> titre d'affilée.

TOYOTA ET HYUNDAI NE SERONT PAS EN RESTE, MAIS LA MENACE, POUR LE DÉSORMAIS QUINTUPLE CHAMPION DU MONDE, POURRAIT VENIR DES CHEVRONS, EN OUVERTURE DE LA SAISON 2018.

Par François Dauré

ALEXANDRE GUILLAUMOT/DPI

# DUEL OGIER-CITROËN

A

la différence des autres disciplines majeures du sport automobile (F1 et endurance), le rallye entame traditionnellement son championnat par le plat de résistance : le Monte-Carlo. Depuis 2003 et sous l'égide du WRC, il n'a échappé qu'à une seule fois à un pilote français, en 2006, lorsque Marcus Grönholm a profité d'une rarissime erreur du maître Loeb. Sur sa lancée de cinq titres mondiaux d'affilée et de quatre victoires consécutives en terre monégasque, Sébastien Ogier se présente donc en toute logique favori de la 86<sup>e</sup> édition.

Pourtant, plus encore que l'an passé, l'affaire s'annonce ardue.

Après un sacre obtenu de haute lutte en 2017, le pilote gapençais a longuement réfléchi, avant de rempiler avec son indissociable copilote, Julien Ingrassia, dans la structure M-Sport. L'option Citroën écartée assez tôt (*voir encadré*), il fallait choisir entre la retraite des rallyes et un nouveau bail avec l'équipe de Malcolm Wilson. Finalement, l'envie de se consacrer à sa famille et d'accéder ainsi au désir de son épouse, Andrea, n'a pas résisté (pas encore...) à la passion de la compétition. Cela aussi parce que Malcolm Wilson a su se montrer convaincant, à travers un retour



WORLD/RED BULL

Ford apportant de nouveau son aide à M-Sport, la Fiesta d'Ogier-Ingrassia sera mieux armée pour lutter contre les Toyota et les Hyundai.



## CITROËN ET OGIER: ENCORE RATÉ!

*“Nous ne pouvions pas nous aligner sur les autres offres pour engager Ogier en 2018”, a expliqué Yves Matton, directeur de Citroën Racing, en novembre. Certes, le salaire du quintuple champion du monde est élevé. Mais il avait aussi besoin de certitudes sur la solidité de l’engagement de Citroën. Et visiblement, la politique sportive de PSA n’en offre pas assez. Programme WRC limité à deux voitures permanentes, effectifs réduits à 200 personnes à Vélizy pour les entités sport Peugeot et Citroën, appel à des prestataires pour l’équipe de rallye, autant de raisons qui ont mis un frein au retour de Sébastien Ogier.*



CITROËN RACING

Capable du meilleur et du pire, Meeke sera le fer de lance des C3 WRC en 2018.

# AU MONTE-CARLO ?

de l’investissement de Ford dans sa structure, sur les plans financier et technique. Un point essentiel, tant les Fiesta WRC ont souffert en seconde partie de saison 2017 d’un manque de développement face à leurs rivales. Même si le géant industriel américain ne s’implique pas (pas encore ?) en tant que constructeur officiel, son nom réapparaît au côté de M-Sport dans les listes d’engagés. De quoi rasséréner Ogier et Ingrassia et leur fournir les armes pour défendre leurs titres.

**Le retrait de Volkswagen et la refonte des règlements techniques, l’an passé, ont abouti à un championnat plus ouvert que jamais.**

Chaque constructeur engagé a remporté des courses et les victoires ont été partagées entre sept pilotes ! Ce qui a rendu le cinquième titre si spécial aux yeux de Sébastien Ogier: *“Tout le monde pense qu’il est facile de gagner avec la meilleure équipe. Cela ne l’est pas, il faut toujours donner le meilleur de soi-même. Mais c’est encore plus difficile de réussir avec l’équipe ayant le plus petit budget et la plus petite structure. C’est pourquoi le titre 2017 nous a apporté un tel bonheur!”* Avec une année d’expérience des nouvelles voitures et des développements à venir chez Toyota, Hyundai et Citroën, le combat s’annonce au moins aussi rude en 2018. Sébastien

Ogier le sait: *“Maintenant, avant chaque rallye, il est impossible de savoir qui va l’emporter. C’est ce que j’adore en regardant les courses de Moto GP et c’est formidable que le rallye atteigne ce niveau d’incertitude.”*

Pour autant, la spécificité du Monte-Carlo, entre asphalte, neige et verglas de janvier, lui confère une nature qui le réserve aux plus grands et aux spécialistes. De ce point de vue, l’équipage Ogier-Ingrassia possède les meilleurs atouts pour s’imposer encore une fois. Ses principaux rivaux de 2017, l’Estonien Ott Tänak, passé chez Toyota, et le Belge Thierry Neuville au volant de la Hyundai i20, se retrouveront sans doute aux avant-postes. Mais en termes d’expérience et de maîtrise du terrain, Citroën et son leader, Kris Meeke, semblent les plus aptes à donner la meilleure réplique. Ce n’est plus “l’armée rouge” de la première décennie 2000, mais l’équipe garde les capacités pour jouer la victoire au Monte-Carlo, même si son chef, Yves Matton, est sur le départ pour prendre le poste de responsable du WRC à la FIA. Tout dépendra du mental du pilote nord-irlandais, trop souvent friable comme une chips dans le passé. Conclusion, ce Monte-Carlo devrait offrir un bel aperçu de la saison qui s’ouvre, avec une grande bagarre entre ténors en perspective. ■



*C'était en  
août 1971  
dans L'Auto-Journal...*



**EN MESURES**

**L/1/h:**  
4,36/1,70/1,36 m

**Poids:** 1210 kg

**Puissance:**  
104 ch DIN  
à 5200 tr/mn

**1000 m d.a.:** 33,7 s

**V. max.:** 173 km/h

**Consommation**  
à 90 km/h:  
8,4 l/100 km

À l'époque, les essais de L'AJ étaient – comment dire – du genre sévères, et André Costa ne doutait de rien, pas même de risquer de casser en deux une voiture ! Heureusement, la 504 est de l'espèce solide, y compris en cabriolet.

# LA PEUGEOT 504 CABRIOLET À L'ESSAI

Lancée en 1968, la vénérable et indestructible berline 504 donnera par la suite naissance à deux carrosseries bien plus sexy : le coupé, puis ce cabriolet, ici à l'essai. Des variantes signées Pininfarina, qui perpétuent avec brio une lignée inaugurée après-guerre avec la 403...

Par André Costa (1971) / Thomas Riaud (2018)

## Extraits...

■ "La formule du décapotable n'a jamais été particulièrement à l'honneur parmi les constructeurs français. Certains, comme Renault, l'ont boudée jusqu'à maintenant avec une belle obstination tandis que Citroën ne s'y risque que sur la pointe des pieds, par l'intermédiaire plus ou moins réel d'un carrossier."

■ "À l'inverse, Peugeot a toujours tenu à faire figurer ce véhicule estival à son catalogue et la 504 ne manque pas à la tradition."

■ "Techniquement parlant, le cabriolet 504 se distingue de la berline par un empattement plus court de 19 cm (255 contre 274 cm) et un poids moins élevé de 30 kg (1 210 contre 1 240 kg), ce qui n'empêche pas l'ensemble d'être tout de même plutôt petit."

■ "L'habitabilité est très bonne à l'avant, grâce à un volume habitable suffisant et à des sièges très bien dessinés, assez enveloppants, moelleux et de réglage facile."

■ "Lorsqu'il pleut, on constate la présence des traditionnels angles morts latéraux du cabriolet tandis que l'accèsibilité des places arrière se fait évidemment plus discutable."

■ "Pour reprendre les termes exacts du catalogue Peugeot, « les manœuvres d'ouverture et de fermeture de la capote sont rapides et aisées ». C'est vrai, il paraît difficile de rêver mieux en la matière, sauf, bien entendu, pour réclamer le moteur électrique que l'on trouve sur les cabriolets américains."



La planche de bord, sobre et sans fioriture, offre une instrumentation enrichie d'un précieux compte-tours.

“ Sobre, dépourvu de toute lourdeur, le style de carrosserie oscille avec adresse entre le sport et le luxe. ”

## ↑ *Ses qualités*

### PERFORMANCES EN PROGRÈS

“Les montées en régime sont rapides et des moyennes extrêmement élevées peuvent être soutenues pendant des heures sans que le moteur paraisse se lasser.”

### JOLIE CARROSSERIE ET CAPOTE TRÈS MANIABLE

“Pour l'œil, je trouve que ce cabriolet possède, et de loin, la plus jolie des carrosseries de la gamme des 504. En quelque sorte, elle se remarque sans se faire remarquer.”

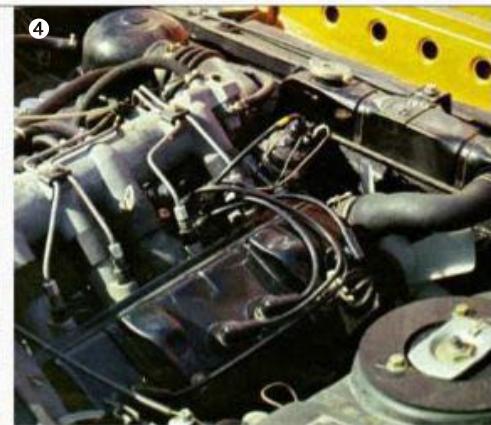
### BONNE TENUE DE ROUTE

“En augmentant la pression des pneus de 300 g, la voiture était moins sous-vireuse et passait beaucoup mieux les virages serrés, en glissades dociles de l'arrière dans les cas limites.”

“Le freinage est satisfaisant, peut-être un peu moins puissant que naguère en raison de l'amélioration des performances, et l'échauffement est relativement rapide, sans toutefois qu'il soit porté atteinte à l'équilibre.”



❶ C'est bien sûr décapoté que s'apprécie d'abord pleinement la conduite de ce cabriolet. Notez les originaux feux en forme de barrettes obliques, qui disparaîtront au restylage. ❷ Très confortables, les sièges avant accueillent sans problème deux adultes, tandis que les places arrière, plus étroites, peuvent servir en dépannage. ❸ Le coffre, assez vaste pour une "voiture plaisir", offre 261 dm<sup>3</sup> de capacité. ❹ Ce bloc à injection hérité de la berline, très accessible, est un infatigable 4 cylindres de 1971 cm<sup>3</sup> développant 104 ch DIN à 5 200 tr/mn.



“ La suspension réalise un excellent compromis entre le confort et la tenue de route. ”

## ↓ *Ses défauts*

### DIRECTION TROP DÉMULTIPLIÉE

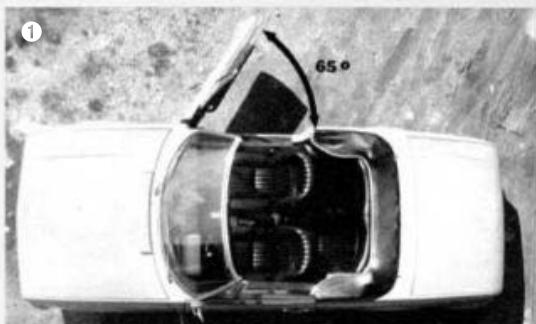
“J'avoue que je persiste à regretter la trop grande démultiplication de la direction, qui diminue peut-être la fatigue physique mais ce, au détriment de la précision de conduite.”

### CAPOTE BRUYANTE À GRANDE VITESSE

“Si le moteur est très silencieux, la capote n'en engendre pas moins une rumeur qui interdit pratiquement toute conversation au-dessus de 150 km/h.”

### FREINS CHAUFFANT ASSEZ RAPIDEMENT

“Le freinage est satisfaisant, peut-être un peu moins puissant que naguère en raison de l'amélioration des performances, et l'échauffement est relativement rapide, sans toutefois qu'il soit porté atteinte à l'équilibre.”



❶ Les angles généreux d'ouverture des portes autorisent un accès aisé aux places avant.  
 ❷ La surface de balayage est très convenable, excepté côté passager. ❸ Le freinage est assisté par un servofrein, surmonté par le bocal de liquide de freins. ❹ La 504 cabriolet offre un profil sobre et particulièrement élégant. Déjà un grand classique en collection!



❹



### Extraits...

- "Capotée, la voiture est bruyante au-dessus de 150 km/h. Mais, après tout, peut-être estime-t-on à Sochaux qu'à cette vitesse-là, il vaut mieux conduire que bavarder avec son voisin."
- "Capote en place, la voiture a atteint 173 km/h alors qu'elle n'avait pas dépassé auparavant 169,8 km/h. Ce gain de 3 km/h est à rapprocher de la nervosité, également en progrès."
- "Bonne voiture de ville, le cabriolet 504 est à son aise également sur autoroute tandis que l'amateur de conduite sportive pourra s'en satisfaire sur itinéraire accidenté."
- "Contrairement à la berline, le cabriolet possède un levier de changement de vitesses central au plancher, légèrement décalé vers la gauche. La synchronisation est bonne, la précision de manœuvre acceptable mais, par rapport à ce que l'on trouve ailleurs, on pourrait rêver plus doux et plus précis."
- "Le cabriolet 504 possède un tableau de bord « à l'allemande ». Cela signifie que d'aucuns le trouveront triste et que d'autres apprécieront sa sobriété."
- "On dit de certaines voitures qu'elles apparaissent comme des engins sportifs et qu'elles déçoivent à l'usage. Le cabriolet 504 pourrait plutôt être considéré à l'inverse : il se présente comme une voiture luxueuse dont les capacités sportives surprennent l'utilisateur qualifié."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Peugeot et les cabriolets, c'est une belle histoire d'amour débutée en 1936, avec l'élégante 402 Éclipse, dotée d'un toit en dur rétractable. Un système qui reféra surface au début des années 2000 sur la 206 CC, véritable carton commercial. Hier en difficulté, Peugeot s'est recentré sur les fondamentaux, et les coupés et cabriolets ont disparu du catalogue. Gageons que la marque au lion, désormais en forme, y reviendra, et que sa future décapotable recevra une capote en toile, jugée plus chic!

# 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 AUDI

“Fin 2014, j'ai acheté une Audi A8 Avus d'avril 2013, ex-Audi France, avec 6 237 km au compteur, garantie 2 ans avec une extension de 3 ans supplémentaires. Ayant des vibrations lors du freinage au-dessus de 90 km/h, je prends rendez-vous chez Audi.

Grosse surprise : on m'annonce que les disques sont usés ou voilés, et cela à 56 000 km.

Cette voiture ne fait que de la route ou de l'autoroute. J'écris donc à Audi France qui me répond que ce sont des pièces d'usure et qu'ils ne feront aucun geste. Sur la Golf de ma femme, nous avons eu des problèmes de rotules de direction, pris en charge, hors garantie, par Volkswagen France et le concessionnaire. Comprenez qui pourra la politique du groupe VAG. En attendant, je ne sais pas si ma prochaine voiture sera encore une Audi.”

D. de Berti

## Claude Roger nous parle de sa BMW 330d Pack

ACHETÉE NEUVE EN JUIN 2002,  
180000 km PARCOURS



“Lorsque ma 330 arrivera en bout de course, ou si les politiques décident d'interdire les vieux diesels, je n'achèterai plus de voiture neuve, une location est bien plus avantageuse. J'ai un carnet où toutes les dépenses pour cette voiture ont été notées : plus de 75 000 € dépensés, y compris l'achat (31 000 €). Elle est pourtant d'une exceptionnelle fiabilité, que j'ai décrite dans un premier témoignage (voir *L'AJ* n°977). Je viens de changer les pneus à l'arrière (225 €), après 75 000 km, ça commençait à glisser dans les ronds-points mouillés”.

## Luc Senez nous parle de son Range Rover Sport TDV6 HSE

“Je remplace mes véhicules tous les 3 ans, j'attendais la sortie du Range Rover Sport hybride, mais je vais retourner voir les allemandes !”



“Cette voiture est très belle sur le plan esthétique, très confortable et elle est très agréable à conduire, c'est un plaisir sur la route. Mon épouse la trouve un peu plus « encombrante » que les précédentes (Jeep Cherokee, deux Land Rover Discovery, BMW X5, et deux Mercedes ML). Dommage que la casse du moteur et, surtout, le comportement de Land Rover France vienne tout gâcher. Nous avons récupéré ce véhicule, tombé en panne début juillet 2017, seulement le 30 octobre 2017, soit après pratiquement 4 mois d'immobilisation : pas premium ! Et nous n'avons jamais eu de réponse à nos courriers courtois et recommandés avec A/R, adressés au service relations

clientèle : pas poli ! Dommage pour tous ceux avec qui j'avais d'excellentes relations chez Land Rover. J'ai obtenu de Land Rover une prolongation de la garantie du véhicule, pour reporter le temps d'immobilisation. Nouvelle fin de garantie : 23 avril 2018. Mais depuis que j'ai repris mon véhicule, l'alerte de niveau bas de carburant ne fonctionnait plus et un fusible d'allume-cigare était HS. J'ai déposé ma voiture dans une concession Land Rover et j'ai demandé la prise en charge de ces interventions au titre de la garantie. Si celle du témoin de seuil de carburant a bien été prise en charge, on m'a fait payer une facture pour le remplacement de fusible : 43 €. Très mesquin, et cher !”

ACHETÉE NEUVE EN OCTOBRE 2014; 69 000 km PARCOURS; CONSO. MOY.: 8,5 l/100km.

SES PANNES: moteur cassé à 67 118 km, remplacé sous garantie.

SON ENTRETIEN: révision à 26000 km en décembre 2015 (690 €), puis à 52000 km en octobre 2015 (803 €).

## aj L'avis de Brice Perrin

C'est hélas une histoire qui se répète trop souvent : un achat coûteux auprès d'une marque spécialisée dans le luxe, des ennuis en cascade, une réparation qui demande plusieurs mois, un SAV aux abonnés absents, et pour finir une attitude mesquine de la part du réseau. À la place de Luc, je serais plus qu'ulcéré.



**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

CLEMENT CHOULOT



## À quand un 3008 *mild hybride*?

Je roule en Peugeot 3008 de 2012 et plus de 160 000 km au compteur. J'aimerais bien le changer cette année, mais j'attends la version *mild hybride* avec sa batterie 48 V.

Avez-vous une idée de sa date de commercialisation ? **L.M.** J'ai bien peur qu'il faille vous armer de patience. Car si cette version a bien été confirmée, il est peu probable qu'elle fasse son apparition avant le milieu de l'année 2018. C'est à partir de cette date que le constructeur passera à l'offensive sur les modèles électrifiés. En 2019, le premier modèle hybride rechargeable sera commercialisé via le DS 7 Crossback.



YANN LEFEVRE

## Seat Ateca 1.5 TSI, c'est pour bientôt ?

Savez-vous quand le Seat Ateca passera du 1,4 litre au 1,5 litre en 150 ch ? Ce moteur étant déjà monté sur l'Arona et l'Ibiza, d'après ce que je crois. Pensez-vous que les modèles 2018 en seront équipés ? **B.C.**

Quelques versions pourront arriver avec quelques semaines d'avance. Mais, globalement, le changement de moteurs sur l'Ateca est prévu pour septembre 2018. Sachez cependant que le 4 cylindres 1.4 TSI reste un moteur particulièrement agréable et fiable, tant en version 125 qu'en 150 ch.

YANN LEFEVRE



## Audi Q2 ou BMW Active Tourer ?

Nous nous apprêtons à acheter l'Active Tourer 218i de BMW quand j'ai lu votre article : "Petit Q2 au grand Q1" dans *L'Auto-Journal* n°989. Ces deux modèles sont certes très différents, l'un monospace, l'autre SUV, mais l'hésitation est permise. Je ne sais lequel choisir aujourd'hui et sollicite votre avis en termes de confort et d'agrément de conduite, notamment sur des parcours dépassant les 3 heures de route ou d'autoroute. **H.B.**

L'Audi Q2 est un SUV très séduisant. Très agréable à conduire même avec le petit moteur 1.4 TSI, il manque d'arguments face au BMW, au quotidien comme pour les longs trajets. En effet, le monospace BMW se montre plus confortable et plus spacieux. Ceci sans négliger le plaisir de conduite. C'est ce dernier que je vous conseillerais en premier lieu.



YANN LEFEVRE

# CITROËN C3 AIRCROSS

**Si vous recherchez un petit SUV qui propose le confort et les qualités routières d'une très bonne citadine, voire d'une compacte, alors le C3 Aircross est peut-être pour vous!** Par Pascal Richard Photos Christian Martin

**M**ême si cela ne saute pas aux yeux, le C3 Aircross vient prendre la place du C3 Picasso. Un changement de cap qui implique une moindre vocation familiale ? À voir, car tant en matière d'habitabilité que de volume de chargement, le C3 Aircross domine son aîné. Pour asseoir cet avan-

tage, il propose lui aussi une banquette arrière coulissante (de série sur Shine) et il revendique un réel sens pratique. Côté confort, le C3 Aircross s'impose d'emblée comme la nouvelle référence de la catégorie. Un parti pris qui n'altère en rien ses qualités routières.

Sur le plan technique, pas de surprise,

on retrouve des blocs connus. Côté diesel, c'est le BlueHDI (100 et 120 ch) qui s'y colle tandis que du côté des essence, c'est le 3 cylindres PureTech (82, 110 et 130 ch) qui est à l'honneur. Pour ce qui est de "l'habillage", on trouve trois niveaux de finition. Reste maintenant à trouver la formule gagnante...

Une tenue de route sans histoire, un très bon confort, le C3 Aircross peut sans peine s'éloigner des centres-ville.



## LA GAMME

	Live	Feel	Shine	Malus écologique
Diesel	18 950 €	20 750 €	22 750 €	0 €
	-	21 950 €	23 950 €	0 €
Essence	15 950 €	17 750 €	19 550 €	0 €
	-	19 250 €	21 250 €	0 €
	-	20 750 €	22 750 €	140 €
	-	-	22 250 €	0 €



1

À quelques détails près, on retrouve ici la même planche de bord que sur la C3 "tout court". La présentation est agréable et la finition correcte. 2 Le C3 Aircross aurait mérité des protections latérales.



2

## LES TRANSMISSIONS

### MANUELLE

On trouve ici une boîte à 5 rapports qui équipe les versions BlueHDi 100 ch, PureTech 82 ch et PureTech 110 ch. Cette dernière n'est pas trop mal étagée, mais sa commande manque de précision. Les moteurs BlueHDi 120 ch et PureTech 130 ch disposent, eux, d'une boîte à 6 vitesses plus plaisante à l'usage.

### AUTOMATIQUE

La version PureTech 110 ch peut être associée à

une boîte automatique à 6 rapports.

Très classique, elle est très douce mais un peu lente. Le surcoût demandé est de 1 500 €.

### INTÉGRALE

Pas de version 4 roues motrices pour le C3 Aircross mais, comme son cousin le Peugeot 2008, il peut recevoir, en option à 300 € sur Shine (sauf moteur PureTech 82 ch), le Grip Control, un antipatinage optimisé qui s'adapte à la nature du terrain.

**L/1/h/empattement: 4,15 / 1,82 / 1,64 / 2,60 m**

### MOTEURS DIESEL

Puissance maxi (ch à tr/mn)

#### BlueHDi 100 ch

100 à 3750

#### BlueHDi 120 ch

100 à 3750

Couple maxi (Nm à tr/mn)

254 à 1750

300 à 1750

### Performances

Vitesse maxi (km/h)

169

174

Accélération 0-100 km/h (s)

12,5

10,4

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

13,8

11,1

### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

5,6

5,5

### MOTEURS ESSENCE

#### PureTech 82 ch

Puissance maxi (ch à tr/mn)

82 à 5750

#### PureTech 110 ch

Couple maxi (Nm à tr/mn)

118 à 2750

110 à 5500

### Performances

Vitesse maxi (km/h)

156

130 à 5500

Accélération 0-100 km/h (s)

15,4

205 à 1500

176 (174)

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

17,6

11,2 (12)

186

### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

6,8

12,4 (12,1 en Drive)

10,5

(\*) Données de la version automatique.

9,8

7,1

## LES MOTEURS

### DIESEL

#### BlueHDi 100 ch

Ce n'est clairement pas le bloc le plus intéressant de la gamme. Cela dit, si vous vous en tenez à de petits parcours, il peut faire l'affaire. En revanche, si vous envisagez de longues virées en famille, il ne faudra pas vous attendre à des miracles en relances.

#### BlueHDi 120 ch

Plus de puissance, de couple et une transmission à 6 rapports il n'en faut pas plus, si l'on peut dire, pour que l'agrément de conduite passe la vitesse supérieure. À l'aise sur tous les types de terrain, ce bloc très disponible à tous les régimes se marie bien avec le caractère un peu débonnaire du C3 Aircross. Côté consommation, rien à redire, ce diesel se montre sobre en toutes circonstances.

### ESSENCE

#### PureTech 82 ch

Si le BlueHDi 100 ch est un peu juste, que dire de ce 3 cylindres 1 200 cm<sup>3</sup>? Honnêtement, pas grand-chose! Sans turbo, point de couple et donc un agrément de conduite en berne. Cette mécanique a autant de souffle que la Dame aux camélias! Reprises poussives, accélérations médiocres, ce bloc n'est manifestement pas à sa place sous le capot du C3 Aircross.

#### PureTech 110 ch

L'arrivée d'un turbo change la donne, avec à la clé des performances d'un tout autre calibre. Côté plaisir de conduite, même constat, le C3 Aircross présente avec ce moteur un visage nettement plus convaincant. Au final, un bon rapport prix/prestations.

#### PureTech 130 ch

Avec 20 ch de plus, les performances progressent, c'est logique, et l'agrément de conduite suit la même tendance. Seul problème : à ce niveau, l'addition commence à s'alourdir un tantinet... ➤

# 100 [CONFIGURATEUR] CITROËN C3 AIRCROSS

## ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, alerte de franchissement involontaire de ligne, allumage automatique des phares, banquette arrière fractionnable, connexion Bluetooth, détection de la fatigue du conducteur, ordinateur de bord, prise USB, reconnaissance des panneaux, régulateur-limiteur de vitesse, siège conducteur réglable en hauteur, vitres avant électriques, volant ajustable dans les deux plans.

## ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Live	Feel	Shine
Accès à bord et démarrage sans clé	–	–	350 €
Barres de toit	–	série	série
Climatisation	–	série	série (auto)
Déclenchement automatique des essuie-glaces	–	350 € <sup>(1)</sup>	série
Feux de jour à LED	–	série	série
Projecteurs additionnels avec éclairage statique d'intersection	–	série	série
Radar de stationnement arrière	–	450 € <sup>(2)</sup>	série
Rétroviseurs rabattables électriquement	–	450 € <sup>(2)</sup>	série
Toit ouvrant panoramique	–	–	850 € <sup>(3)</sup>

(1) Groupé avec la régulation automatique de la climatisation et le rétroviseur intérieur photosensible.

(2) Options groupées. (3) Non disponible avec la motorisation PureTech 82 ch.



YANN LEFEVRE



3



2



YANN LEFEVRE

4

❶ Élément du Pack Family, les rideaux pare-soleil latéraux sont très pratiques. ❷ La lisibilité de l'instrumentation ne pose pas de problème. ❸ La caméra de recul (Pack City Plus) n'est pas indispensable. En revanche, le radar de recul (Pack City) est recommandé. ❹ Pour ceux qui possèdent un smartphone compatible, Citroën propose la recharge par induction (Pack Techno, 650 € avec affichage tête haute). ❺ Le toit ouvrant XXL est très agréable. ❻ À l'arrière, l'espace est un peu juste pour des adultes.



WILLIAM CROZES



6

## LES FINITIONS

### LIVE

La finition d'entrée de gamme propose une dotation d'équipement honorable intégrant notamment l'ordinateur de bord, l'alerte de franchissement de ligne, la reconnaissance des panneaux, l'allumage automatique des phares et le régulateur-limiteur de vitesse. Côté présentation en revanche, c'est moins convaincant avec un habitacle qui manque franchement de fantaisie. L'offre moteur se limite au BlueHDI 100 ch et au PureTech 82 ch.

### FEEL

Passer de la finition Live à la finition Feel implique un effort financier de 1 800 €. C'est beaucoup, mais cela permet d'enrichir la panoplie d'équipement de manière significative puisque entrent en lice : la climatisation, les jantes alliage, l'ensemble audio avec écran tactile de 7 pouces... Côté style, on trouve des barres de toit, des sabots de protection avant/arrière et un volant gainé cuir. Tous les moteurs sont concernés par cette exécution à l'exception du PureTech 130 ch.

### SHINE

Disponible avec l'ensemble des moteurs, la plus huppée des finitions est facturée 2 000 € de plus que la Feel (1 800 € pour le moteur PureTech 82 ch qui reçoit des roues de 16 pouces contre 17 pour les autres modèles). Cette fois, ce sont la banquette coulissante, le radar de recul, le GPS, la climatisation automatique, les vitres arrière surteintées... qui viennent enrichir la liste des équipements de série.



Si vous souhaitez vous éloigner du bitume, alors il faudra opter pour le Grip Control, un antipatinage optimisé facturé 300 € sur Shine.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### PACK CITY (DE 450 À 1 200 €)

Dans sa définition la plus simple, ce pack regroupe le radar de recul, les vitres AV/AR à commande séquentielle et les rétroviseurs rabattables électriquement. Il est alors facturé 450 € sur la finition Feel (non disponible sur Live, série sur Shine). Si on ajoute au Pack City la caméra de recul (+ Mirror Screen), le prix passe alors à 650 € (toujours sur Feel uniquement). Enfin, le Pack City Plus (790 € sur Feel là encore) regroupe le Pack City, la caméra de recul et le radar de stationnement avant. Dans les faits, le C3 Aircross possède une bonne visibilité périphérique mais bon, un petit radar de recul, ça ne peut pas faire de mal...

**CONSEILLÉ PAR L'AJ** (la version à 450 €).

### AMBIANCE INTÉRIEURE

(DE 350 À 700 €)

À partir de la finition Feel, le C3 Aircross propose quatre types d'ambiance intérieure. Celles-ci permettent de personnaliser l'habitacle grâce à des inserts de couleur et des selleries coordonnées à ces derniers. Ainsi, l'ambiance "Metropolitan Grey" propose une planche de bord grise associée à des sièges recouverts de tissu gris et noir. Plus sportive, l'ambiance Urban Red propose des bandeaux rouges et une sellerie mixant le rouge et le gris clair/foncé. Même démarche avec la "Hype Mistral", une harmonie de noirs, mais cette fois le tarif passe de 350 à 700 € car la sellerie mixte cuir et tissu est de la partie. Même chose pour la "Hype Colorado", mais

ici nous avons affaire à un coloris brun mordoré du plus bel effet.

#### CONSEILLÉ PAR L'AJ

(après, les goûts et les couleurs...).

### PACK FAMILY + PACK SAFETY

(DE 390 À 490 €)

Destinée aux finitions Feel et Shine, cette association de packs regroupe la banquette coulissante, le dossier du siège passager rabattable et les rideaux pare-soleil arrière pour la partie pratique. Côté sécurité, on trouve le freinage autonome d'urgence et l'alerte de somnolence du conducteur. Ce pack est facturé 490 € sur la finition Feel et 390 € pour la Shine qui possède déjà de série la banquette arrière coulissante.

#### CONSEILLÉ PAR L'AJ

### EN VRAC

(DE 120 À 850 €)

Parmi la liste des options disponibles sur le C3 Aircross, on trouve aussi l'accès à bord et le démarrage sans clé (350 € sur Shine), le Pack Techno qui regroupe l'affichage tête haute, la recharge par induction du smartphone et un ensemble hi-fi plus abouti (650 € sur Shine), le toit ouvrant vitré panoramique (850 € sur Shine), le Pack Auto qui associe la régulation électronique de la climatisation, le déclenchement automatique des essuie-glaces et le rétro intérieur photosensible (350 € sur Feel), et enfin la roue de secours galette en lieu et place du kit anticrevaison (120 € pour tout le monde).

**CONSEILLÉ PAR L'AJ** (toit ouvrant, roue galette, Pack Techno).

## LES TEINTES

### Peintures opaques



Passion Red (gratuite)



Natural White (200 €)

### Peintures métallisées/nacrées 550 €



Spicy Orange



Sable



Misty Grey



Breathing Blue



Ink Black



Cosmic Silver

## LES JANTES



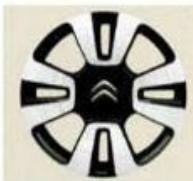
Enjoliveurs Airflow, série sur Live et Feel.



Enjoliveurs Axis, série sur Live et Feel BlueHDi 100.



Jantes alliage en option sur Feel (300 €).



Jantes alliage de série sur Shine.

## NOTRE CHOIX

### PureTech 110 ch Feel

19 250 € hors options - Malus écologique : 0 €

Le C3 Aircross ne rate pas son entrée en nous rendant une copie très convaincante. Confortable, pratique, à l'aise sur tous les types de terrain, le petit SUV de Citroën se marie bien avec le moteur PureTech 110 ch. Le diesel BlueHDi 120 ch est également un choix à considérer, mais il est cher et ne sera rentable que pour les gros rouleurs. Côté finition, les exécutions Feel et Shine sont les plus séduisantes.

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.

# VOLKSWAGEN UP!

La petite citadine de Volkswagen a bien du mal à se faire une place dans le paysage automobile urbain. Pourtant, elle n'est pas dénuée de qualités avec une bonne finition et un agrément de conduite certain. Par Pascal Serres Photos Tibo

**C**ensée concurrencer les petites citadines chic comme les Fiat 500 et Renault Twingo, la Volkswagen up! n'a pas vraiment réussi son pari. La faute peut-être à son style plutôt conventionnel pour ce genre de voiture. Souhaitons-lui que son restylage de 2016 lui redonne un second souffle. Elle y gagne en effet en dynamisme et peut désormais être personnalisée à souhait. La up! conserve également un bon agrément de conduite et s'avère agile en ville et relativement confortable sur route. Certes, les longues escapades sur autoroute ne sont pas sa tasse de thé, mais elle est tout à fait à l'aise en dehors des villes, notamment grâce à son nouveau 3 cylindres de 90 ch. Elle possède en outre une très bonne habitabilité et peut recevoir quatre passagers dans de bonnes conditions.

## LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
1.0	60/75	6	Sans grand caractère, ce bloc permet juste de circuler en milieu urbain sans souci.
<b>1.0</b>	<b>90</b>	<b>5,8</b>	<b>Ce moteur rend la up! plus polyvalente et lui confère de belles performances.</b>
e-up!	82	-	Très agréable en ville, mais autonomie un peu juste (147 km en ville, 129 km en usage mixte).





**NOTRE CHOIX**  
**TSI 90 MOVE 5 PORTES**  
de 2017

1<sup>er</sup> prix prospecté: **11 495 €**  
9 351 km



**NOS MESURES**

**Moteur/Transmission**

Puissance maxi	90 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	160 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm <sup>3</sup> / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle / 5

**Châssis**

Diamètre de braquage	9,8 m
Pneumatiques	185/50 R 16

**Dimensions/Poids**

L/I/h/empattement	3,60 / 1,65 / 1,51 / 2,41 m
Poids/tractable freiné	981 kg / -

**Performances**

1000 m d.a.	33 s
0 à 100 km	11,4 s
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> / 5 <sup>e</sup>	11,7 / 19,4 s
Vitesse maxi	173 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	33 / 67 m

**Habitabilité/Coffre**

Longueur aux jambes AR	18 cm
Largeur aux coudes AV / AR	141 / 140 cm
Volume de coffre	272 dm <sup>3</sup>

**LE BUDGET**

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

**Consommations**

Moyenne	5,8 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	5,9 / 5,5 / 6 l/100 km
Autonomie / Réservoir	603 km / 35 l

**Coût de l'entretien**

Amortisseurs AV	280 €	Kit de distribution	350 €
Amortisseurs AR	190 €	Embrayage	450 €
Disques AV	190 €	FAP	350 €
Disques AR	185 €	Pneus (1 paire)	200 €
Plaquettes AV	106 €	Feu AV	280 €
Plaquettes AR	250 €	Feu AR	80 €
Filtre à air	25 €	Boulard AV	350 €
Filtre à huile	15 €	Boulard AR	380 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

## LES PANNE

### PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

#### BOÎTE DE VITESSES ROBOTISÉE

Lenteur des passages des rapports et quelques cas de dysfonctionnement de la boîte de vitesses robotisée avec des changements de rapports impossibles (surtout la 1<sup>re</sup> et la marche arrière), l'impossibilité de sélectionner les modes auto ou manuel. On rencontre même des blocages

de la boîte sur certains rapports.

Dans les cas extrêmes, la boîte doit être remplacée (avec une participation du constructeur aux frais).

#### FREINS

Des cas de disques de frein avant voilés qui doivent alors être remplacés aux alentours des 15 000 km. Une prise en charge peut être accordée.

## AUTRES DÉFAILLANCES

#### MOTEUR

Sur le 1.0, panne du ventilateur de refroidissement (allumage du témoin au tableau de bord) et/ou de l'alternateur. Ratés de fonctionnement parfois dus à des bougies d'allumage défectueuses.

vitres électriques du conducteur et du passager (problème de guidage des vitres ou du moteur).

#### ÉLECTRONIQUE

Manque de réactivité du système de navigation sur les premiers modèles et risques de dysfonctionnements de l'affichage, de la réception du signal GPS... Plusieurs mises à jour peuvent résoudre le souci, sinon, le remplacement du système global est nécessaire. Dysfonctionnement de la commande vocale. Panne des

#### CLIMATISATION

Compresseur défectueux sur les premiers modèles, entraînant soit un dysfonctionnement de la climatisation, soit un bruit de fonctionnement important. Il est à remplacer. Infiltration d'eau dans l'habitacle en raison de l'obturation de l'évacuation du condenseur de climatisation.

#### CARROSSERIE

Serrures de portes inopérantes lors des basses températures (elles doivent être remplacées).

## LES RAPPELS

### MAJEURS & MINEURS

#### CARROSSERIE (DÉCEMBRE 2016)

Sur les up! avec toit ouvrant et construites entre le 2 et le 19 février 2016, l'encadrement du toit ouvrant risque de ne pas avoir été correctement fixé et pourrait se détacher en roulant.

#### AIRBAG (MAI 2013)

Sur les up! du 14 janvier 2013 au 19 mars 2013, l'unité de commande de l'airbag peut avoir été incorrectement paramétrée en usine et la fonction de diagnostic du capteur de collision latérale est désactivée.

#### PORTE ARRIÈRE (JUILLET 2016)

Désactivation inopinée de la sécurité enfant sans que l'on s'en rende compte (vérification et remplacement de la serrure de porte si nécessaire).

#### CARROSSERIE (OCTOBRE 2012)

Risque d'accumulation de l'eau dans les longerons, qui doivent être modifiés pour permettre son évacuation.

#### SIÈGES AVANT (AVRIL 2012)

Risque de décollement de la garniture des sièges avant sur les modèles assemblés en janvier et février 2012.

## LE BILAN FIABILITÉ

La up! affiche un très bon bilan fiabilité et les problèmes graves sont très rares. Les principaux défauts recensés concernent les modèles de début de carrière. Donc par la suite, l'achat ne pose aucun problème particulier. Et cela, quelle que soit la motorisation choisie.

# LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO		
TYPE	CV	B/M* PRIX
MITO		
1.4 MPI 78 ch	5	300 15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5	0 19 090
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7	90 22 590
Veloce TCT	9	90 25 890
1.3 JTdm 95 ch Super	4	0 20 790
Surcoût Super : "base" + 1 900 €		
Surcoût Lusso : Super + 1 800 €		
GIULIETTA		
1.4 T-Jet 120 ch	7	90 1 490 22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	173 24 690
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0 29 900
Veloce TCT	14	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		
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	860 37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	2 010 54 190
Quadrifoglio	40	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	60 51 390
Surcoût Super : "base" + 4 300 €		
Surcoût Sport : Super + 4 600 €		
Surcoût Lusso : Sport + 300 €		
NOUVEAU STELVIO		
2.0T 200 ch 04 Auto.	12	4 253 43 700
2.0T 280 ch 04 Auto.	17	4 253 51 700
Quadrifoglio	41	10 500 91 400
2.2 Diesel 150 ch Auto.	8	90 39 300
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10	90 41 700
2.2 Diesel 210 ch Super 04 Auto.	11	173 49 600
Surcoût Super : "base" + 4 000 €		
Surcoût Lusso : Super + 4 500 €		
Surcoût Sport Edition : Lusso + 0 €		
4C		
Standard Edition	14	3 473 63 200
Surcoût Carbon Edition : Standard Edition + 4 300 €		
4C SPIDER		
Surcoût : coupé + 9 800 €		

## ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M* PRIX
V8 Vantage AMR Coupé	NC	10 500 128 062
V8 Vantage AMR Roadster	NC	10 500 140 163
V12 Vantage AMR Coupé	NC	10 500 195 825
V12 Vantage AMR Roadster	NC	10 500 207 726
DB11 V8 Coupé	NC	185 546
DB11 V12 Coupé	NC	10 500 210 464
Vanquish S	NC	10 500 264 968
Vanquish S Volante	NC	10 500 280 094
Rapide S	NC	10 500 197 455

## AUDI



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

TYPE	CV	B/M* PRIX
A1		
1.0 TFSI Ultra 82 ch	4	0 18 000
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0 18 450
1.4 TFSI 125 ch	6	0 20 520
S1	14	9 460 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		
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	953 33 880
1.6 TDI 116 ch	5	0 27 050
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	113 33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	210 35 5510
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €		

Surcoût Design : Sport + 0 €	2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M	410	46 500	SQ7 TDI Tiptronic	32	M	10 500	107 860				
Surcoût S line : Design + 3 400 €	S5 Tiptronic	24	M	6 300	75 700	e-tron	13		0	83 260				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €	RS 5 Tiptronic	34		10 500	95 000	Surcoût S line : "base" + 4 400 € à + 6 900 €								
A3 BERLINE (4 PORTES)	2.0 TDI 150 ch	7		0	39 200	Surcoût Ambition Luxe : S line + 900 €								
1.0 TFSI 115 ch	6	0	26 670	2.0 TDI Ultra 190 ch	10		0	42 000	Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €					
1.5 TFSI Cod 150 ch	8	0	28 710	3.0 TDI 218 ch S tronic	10		0	42 235	Surcoût Avus Extended : Avus + 5 500 € à 6 100 €					
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M	140	32 900	3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	12		0	48 550	R8				
S3 Quattro S tronic	19	M	2 153	54 930	Surcoût Design : "base" + 4 150 €	16	M	210	54 510	V10 S tronic	45	M	10 500	171 300
RS3 Quattro S tronic	29	M	10 500	62 900	Surcoût S line : Design + 2 600 €					V10 Plus S tronic	49	M	10 500	204 130
1.6 TDI 116 ch	6	0	28 200	Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €					R8 SPYDER					
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 240	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €										
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €														
Surcoût Lusso : Super + 1 800 €														
NOUVELLE A5 SPORTBACK														
1.4 TFSI 115 ch S tronic	8	M	90	39 130	BENTLEY									
2.0 TFSI 190 ch	10	M	253	40 370										
2.0 TFSI 252 S tronic	15	M	690	46 500	TYPE	CV	B/M*	PRIX						
S5 Tiptronic	24	M	6 300	75 700	Flying Spur V8	NC	M	10 500	185 280					
2.0 TDI 150 ch	7		0	39 200	Flying Spur W12	NC	M	10 500	200 880					
2.0 TDI Ultra 190 ch	10		0	42 000	Continental GT V8	NC	M	10 500	176 040					
3.0 TDI 218 ch S tronic	12		0	42 235	Continental GT	NC	M	10 500	195 120					
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	M	353	54 510	Continental GT Convertible	NC	M	10 500	193 680					
Surcoût Design : "base" + 4 150 €					Continental GT2	52	M	10 500	214 680					
Surcoût S line : Design + 2 600 €					Bentayga W12	NC	M	10 500	210 240					
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €					Bentayga Diesel	NC		NC	175 800					
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €					Mulsanne	NC	M	10 500	289 688					
NOUVELLE A5 CABRIOLET														
1.4 TFSI 115 ch	6	M	90	31 920	BMW									
1.5 TFSI 150 ch	7	0	33 960	TYPE	CV	B/M*	PRIX							
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M	353	38 150	NOUVELLE i3									
S3 S tronic	20	M	2 773	59 150	170 ch	3	B	6 000	38 100					
1.6 TDI 116 ch	5	0	33 450	S	3	B	6 000	41 700						
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 490	Surcoût iLife : "base" S + 2 600 €										
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M	300	41 830										
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €														
Surcoût Design : Sport + 0 €														
Surcoût S line : Design + 2 900 €														
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €														
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €														
NOUVELLE A5 CABRIOLET														
1.8 TFSI 180 ch	10	M	540	36 620	SÉRIE 1 (3 PORTES)									
2.0 TFSI 230 ch	13	M	773	41 830	116i Première	6		0	23 200					
S Quattro S tronic	20	M	3 113	59 560	118i Lounge	7		0	27 400					
RS Quattro S tronic	28	M	10 500	74 800	20i Lounge	10	M	353	30 500					
2.0 TDI 184 ch	9	M	60	41 220	20i Lounge Auto.	13	M	300	36 000					
Surcoût S line : "base" + 4 500 €					215i Lounge Auto.	23	M	8 753	47 300					
TT					114d Première	5		0	24 400					
Surcoût : coupé + 3 000 €					116d Première	6		0	26 050					
A6					118d Lounge	7		0	29 900					
1.4 TFSI 125 ch	7	M	473	30 960	120d Lounge	10		0	32 900					
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	M	173	32 480	125d Lounge Auto.	12		0	38 200					
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M	2 300	38 940	SÉRIE 1 (5 PORTES)									
RS Quattro S tronic	23	M	10 500	63 420	Surcoût : coupé + 4 600 €									
RS Performance Quattro S tronic	26	M	10 500	66 960	218d Lounge	7		0	31 400					
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 930	220d Lounge	10		0	37 400						
2.0 TDI Ultra 150 ch Quattro	8	M	32 710	230d Lounge Auto.	15	M	353	40 300						
2.0 TDI 150 ch Quattro	10	M	410	40 160	240d Lounge	23	M	353	51 100					
Surcoût Ambiente : "base" + 2 950 €					218d Lounge Auto.	26	M	10 500	63 950					
Surcoût S line : Ambiente + 2 600 €					220d Lounge	7		0	33 600					
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €					225d Lounge	10		0	36 600					
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €					230d Lounge	12		0	41 900					
RS 4 Avant Tiptronic	34	M	10 500	92 000	SÉRIE 2 CABRIOLET									
Surcoût : berline + 1 700 €					Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 900 €									
A4 AVANT (BREAK)					Surcoût Sport : Lounge + 3 450 € à + 4 100 €									
RS 4 Avant Tiptronic	34	M	10 500	92 000	Surcoût Luxury : Sport + 1 350 €									
Surcoût : berline + 1 700 €					Surcoût M Sport : Sport + 1 850 € à + 2 850 €									
A4 ALLROAD QUATTRO					SÉRIE 2 GRAN TOURER									
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	M	1 873	51 160	Surcoût : Active Tourer + 1 500 € à + 1 950 €									
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	M	210	48 460	X1									
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	M	210	50 270	Surcoût Lounge : Première + 1 100 € à + 2 000 €									
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	M	773	53 830	Surcoût Sport : Lounge + 3 450 € à + 4 100 €									
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	M	953	57 410	Surcoût Luxury : Sport + 1 500 €									
Surcoût Design : "base" + 3 550 €					Surcoût M Sport : Lounge + 1 050 €									
NOUVELLE A5 COUPE					SÉRIE 2 ACTIVE TOURER									
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	M	90	29 130	Surcoût : Active Tourer + 1 500 € à + 1 950 €									
2.0 TFSI 190 ch	11	M	173	40 370	X2									
Surcoût Sport : "base" + 800 €					Surcoût Lounge 18i	7		0	33 550					
Q2					Surcoût Lounge 20i	11	M	300	39 650					

sDrive16d Premiere	6	0	32 350
sDrive18d Lounge	7	0	36 200
sDrive20d Lounge	8	0	39 550
xDrive25d Lounge Auto.	13 M	140	45 950
Surcoût Lounge : Première + 1 600 €			
Surcoût Sport : Lounge + 4 350 €			
Surcoût X-Line : Sport + 450 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 € à + 3 300 €			

## NOUVEAU X2

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

Surcoût Lounge : Première + 1 450 €

Surcoût M Sport : Lounge + 6 700 €

Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €

## SÉRIE 3 BERLINE

318i Lounge	7	0	34 300
320i Lounge	10 M	210	37 750
330i 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

330e Lounge

330e Lounge

316d Lounge

318d Lounge

320d EfficientDynamics Edition Lounge

320d Lounge

330d Lounge Auto.

335d xDrive Lounge Auto.

Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury : Sport + 5 650 €

Surcoût M Sport : Sport + 3 250 €

## SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €

## SÉRIE 3 GRAN TURISMO

320i Lounge Auto.

330i Lounge xDrive Auto.

340i Lounge xDrive Auto.

318d Lounge

320d Lounge

330d Lounge Auto.

335d Lounge xDrive Auto.

Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury : Sport + 5 350 €

Surcoût M Sport : Sport + 3 450 €

## NOUVELLE SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge

430i Lounge

440i Lounge

M4

M4 Pack Compétition

420d Lounge

430d Lounge Auto.

435d xDrive Lounge Auto.

Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury : Sport + 5 850 €

Surcoût M Sport : Sport + 4 850 €

## NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcoût : coupé + 0 €

## NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €

## NOUVEAU X3

xDrive20i Lounge Auto.

xDrive30i Lounge Auto.

M40i Auto.

xDrive20d Lounge Auto.

xDrive30d Lounge Auto.

Surcoût Lounge : Lounge + 5 650 €

Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €

Surcoût M Sport : xLine + 2 400 €

## X4

xDrive28i Lounge Plus Auto.

M40i Auto.

xDrive20d Lounge Plus

xDrive30d Lounge Plus Auto.

Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €

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

## NOUVELLE SÉRIE 5

520i Lounge Auto.

530i Lounge Auto.

540i Lounge Auto.

M550i xDrive Auto.

M5 Auto.

530e Lounge

520d Lounge

520d EfficientDynamics Auto.

530d Lounge Auto.

540d Lounge xDrive Auto.

M550d xDrive Auto.

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 + 1 800 € à + 2 600 €

## NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO

630i Lounge Auto.

640i Lounge xDrive Auto.

630d Lounge Auto.

640d Lounge xDrive Auto.

Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €

Surcoût Luxury : Sport + 1 150 €

Surcoût M Sport : Luxury + 3 850 €

SÉRIE 6 GRAN COUPÉ			
640i Lounge Plus Auto.	21 M	7 340	88 950
650i Lounge Plus Auto.	24 M	10 500	102 600
M6 DKG	47	10 500	144 000
M6 Pack Compétition DKG	52	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 Cabriolet + 5 150 € à + 7 950 €			
X5			
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 M	0	75 150
sDrive25d Lounge Auto.	13 M	953	56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 M	3 290	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	10 M	3 473	75 150
M50d Auto.	16 M	7 073	98 800
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surcoût X-Line : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €			
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €			
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €			

SÉRIE 6			
X5			
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 M	0	75 150
sDrive25d Lounge Auto.	13 M	953	56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 M	3 290	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	10 M	3 473	75 150
M50d Auto.	16 M	7 073	98 800
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surcoût X-Line : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €			
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €			
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €			

X6			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	10 M	10 500	75 000
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	78 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	10 M	7 340	103 700
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €			

SÉRIE 7			
740i Auto.	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
752d Auto.	13	0	84 800
730d Auto.	15	0	89 150
740d xDrive Auto.	10 M	253	99 500
750d xDrive 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 €			

i8			
Hybride rechargeable	11	0	138 950
CITROËN			
TYPE			
C-ZERO	1 B	6 000	26 900
E-MEHARI	1 B	6 000	25 000
C1 (3 PORTES)			
C1 (5 PORTES)			
C3			
1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	12 950
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	16 900
1.6 BlueHDi 75 Live	4	0	15 550
1.6 BlueHDi 100 Feel	5	0	18 300
Surcoût Feel : Live + 1 550 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 800 €			
C4 AIRCROSS			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 950
1.2 PureTech 100 ch Shine	7	0	22 350
1.2 PureTech 130 ch Shine	7	0	22 350
1.6 BlueHDi 100 Live	5	0	18 950
1.6 BlueHDi 120 Feel	6	0	21 950
Surcoût Feel : Live + 1 800 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 900 €			
NOUVEAU C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	16 950
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	18 500
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	21 150
1.6 BlueHDi 100 Live	5	0	20 600
Surcoût Feel : Live + 1 600 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 300 €			
NOUVELLE C4 CACTUS			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.2 PureTech 100 ch Live	5	0	16 750
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	16 950
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	18 500
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	21 150
1.6 BlueHDi 100 Live	5	0	20 600
Surcoût Feel : Live + 1 600 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 300 €			
C4 BERLINE (5 PORTES)			
1.2 PureTech 110 ch Millénium	6	0	22 750
1.2 PureTech 130 ch Millénium	6	0	24 150
1.6 BlueHDi 100 ch Millénium	5	0	25 000
1.6 BlueHDi 120 ch Millénium	6	0	26 200
Surcoût S0 Chic : Be Chic + 1 300 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 100 €			
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 650 €			
DS 3 CABRIO			
1.2 PureTech 110 ch So Chic	5	0	23 000
1.2 PureTech 130 ch So Chic	6	0	24 200
1.6 THP 165 ch Performance Line	9 M	253	27 000
Performance	11 M	113	27 950
1.6 THP 165 ch Performance Line	9 M	253	28 400
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5	0	20 100
1.6 BlueHDi 120 ch Performance Line	6	0	24 700
Surcoût S0 Chic : Be Chic + 1 300 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 1 800 €			
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 950 €			
DS 4			
1.2 PureTech 130 ch Live	6	0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	25 950</td

NOUVELLE TIPO 5 PORTES						
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €						
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	M	953	18 590		
Surcoût Lounge : Easy + 1 500 €						
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 €						
QUBO						
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4		0	16 140		
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5		0	16 640		
DOBLO						
1.4 95 ch Pop	6	M	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	16 250		
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line	6		0	18 650		
1.5 TDI 85 ch Essential	4		0	16 950		
1.5 TDI 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		0	20 600		
1.0 EcoBoost 125 ch Executive	5		0	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 TDG 95 ch Trend	5		0	22 600		
1.5 TDCi Econetic 105 ch Executive	5		0	24 250		
1.5 TDCi 120 ch Executive	6		0	25 050		
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7		0	27 700		
2.0 TDCi 150 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 + 800 €						
C-MAX						
1.0 EcoBoost 120 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 Econetic 105 ch Trend	5		0	25 900		
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	26 700		
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8		0	30 200		
2.0 TDCi 170 ch Titanium X PowerShift	8	M	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		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 Econetic 120 ch Executive	6		0	32 550		
2.0 TDCi 150 ch Executive	7		0	33 650		
2.0 TDCi 180 ch Executive PowerShift	9	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	38 150		
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 PowerSh.	12	M	1 490	47 050		
EDGE						
2.0 TDCi 180 Titanium	10	M	2 153	45 900		
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift	12	M	2 153	49 400		
MUSTANG FASTBACK						
2.3 EcoBoost 317	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 €						
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €						
Surcoût Titanium : Trend + 1 200 €						
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						
<a href="http://www.honda-monthery.com">www.honda-monthery.com</a>						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
NOUVELLE JAZZ						
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5		0	16 900		
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	M	473	19 940		
Surcoût X-Read Elegance : Elegance + 1 380 €						
Surcoût Executive : Elegance + 1 400 €						
Surcoût X-Read Executive : Executive + 1 380 €						
Surcoût Exclusive : Executive + 1 600 €						
Surcoût X-Read Exclusive : Exclusive + 1 380 €						
NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)						
1.0 i-VTEC Elegance	6		0	23 190		
1.5 i-VTEC Sport	10	M	410	27 590		
Type-R GT	NC	M	7 890	38 910		
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €						
Surcoût Exclusive : Executive + 2 600 €						
Surcoût Exclusive Premium : Exclusive + 1 000 €						
Surcoût Sport Plus : Sport + 2 000 €						
Surcoût Prestige : Sport Plus + 1 000 €						
NOUVELLE CIVIC (4 PORTES)						
1.5 i-VTEC Elegance	10	M	300	25 900		
Surcoût Exclusive : Elegance + 4 300 €						
HR-V						
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	300	22 280		
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0	24 650		
Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €						
Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €						
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 1 700 €						
CR-V						
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	M	5 810	30 320		
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6		0	28 610		
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	M	300	36 790		
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 + 3 740 €						
NSX						
3.5	41	M	10 500	197 500		
HYUNDAI						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
I10						
1.0 66 ch Initia	4		0	10 950		
1.2 67 ch Intuitive	5		0	12 900		
Surcoût Intuitive : Initia + 1 350 €						
Surcoût Creative : Intuitive + 2 000 €						
I20 (5 PORTES)						
1.2 84 ch Intuitive	4		0	15 200		
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5		0	16 050		
Surcoût Intuitive : 100 ch Intuitive						
Surcoût Creative : Intuitive + 2 000 €						
I30						
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	NC	M	113	21 400		
1.6 T-GDI 140 ch Creative	7	M	90	22 950		
Surcoût Executive : Intuitive + 3 300 €						
NOUVEAU KONA						
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	NC	M	113	21 400		
1.6 T-GDI 177 ch Executive 4WD DCT	NC	M	2 773	29 900		
NOUVEAU I30 SW						

2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4  
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.  
Surcoût Longitude : Sport + 2150 €

Surcoût Limited : Longitude + 3850 €  
Surcoût Trailhawk : Limited + 900 €

## WRANGLER (2 PORTES)

3.6 284 ch Sahara Auto.  
2.8 CRD Sport Auto.  
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €  
Surcoût Rubicon : Sahara + 2000 €

## WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

Surcoût : Wrangler + 2500 €

## CHEROKEE

2.0 MultiJet 140 ch Longitude  
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude  
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited  
Surcoût Overland : Limited + 3500 €

## GRAND CHEROKEE

5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.  
SRT Auto.  
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.  
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €  
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €  
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €  
Surcoût Summit Signature : Summit + 4 000 €

## KIA

TYPE CV B/M\* PRIX  
NOUVELLE PICANTO

1.0 67 Motion 4 0 10 900  
1.2 84 GT Line 4 0 15 100  
Surcoût Active : Motion + 1 500 €  
Surcoût GT Line : Active + 2 100 €

## RIO

1.2 84 ch Motion 4 0 13 490  
1.0 7-GDI 100 ch Active 5 0 16 190  
1.4 100 ch Active Auto.  
1.4 CRD 90 ch Motion 4 0 15 590  
Surcoût Active : Motion + 1 700 €  
Surcoût Premium : Active + 3 400 €

## VENGA

1.4 90 ch Origins 5 M 300 17 700  
1.6 125 ch Origins 7 M 953 18 900  
1.6 CRDI 115 ch Origins 6 0 20 900  
Surcoût Active : Origins + 900 €  
Surcoût Premium : Active + 1 300 €

## NOUVEAU STONIC

1.4 100 ch Motion 5 M 113 16 990  
1.0 7-GDI 120 ch Active 6 0 19 990  
1.6 CRDI 110 ch Active 6 0 21 490  
Surcoût Active : Motion + 2 000 €  
Surcoût Premium : Active + 2 500 €

## SOUL

1.6 GDI 132 ch Active 7 M 2 010 20 600  
Sport DCT 12 M 3 290 27 600  
1.6 CRD 136 ch Active 7 M 173 23 100  
Surcoût Premium : Active + 3 000 €

## SOUL EV

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

## PRO CEE'D

1.0 7-GDI 120 ch GT Line 6 0 23 690  
GT 12 M 6 300 29 290  
1.6 CRDI 136 ch GT LineActive 7 0 24 990

## CEE'D

1.4 100 ch Motion 6 M 860 17 990  
1.0 7-GDI 100 ch Active 5 0 21 290  
1.0 7-GDI 120 ch Active 6 0 22 290  
1.6 GDI 135 Active DCT 7 M 690 23 290  
1.4 CRD 90 ch Motion 5 0 19 990  
1.6 CRD 110 ch Active 5 0 23 590  
1.6 CRD 136 ch Active 7 0 23 590  
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €  
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 1 000 €

## CEE'D SW (BREAK)

Surcoût : 5 portes + 1 100 €

## CARENS

1.6 GDI 135 ch Motion 7 M 1 373 22 490  
1.7 CRDI 115 ch Motion 6 M 113 24 690  
1.7 CRDI 141 ch Active 7 0 28 490  
Surcoût Active : Motion + 3 200 €  
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €

## NIRO

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

## SPORTAGE

1.6 GDI 132 ch Motion 7 M 1 873 23 090  
1.6 GDI 177 ch GT Line Pk Pr 4x4 DCT 10 M 7 613 37 590  
1.7 CRD 115 ch Motion 6 0 25 090  
2.0 CRDI 136 ch GT Line 7 M 173 32 990  
1.7 CRD 141 Active DCT 7 M 253 30 990  
2.0 CRD 185 ch GT Line Pk Pr 4x4 Auto.  
Surcoût Active : Motion + 900 €  
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €  
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €  
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €

OPTIMA  
Hybride Rechargeable Premium  
1.7 CRDI 141 ch Premium

Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €  
Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €

## OPTIMA SW

GT Auto. 7 M 10 500 42 990

## NOUVEAU SORENTO

2.2 CRDI 200 ch Active  
Surcoût GT-Line : Active + 6 000 €  
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 000 €

## NOUVELLE STINGER

2.0 T-GDI GT Line Pack Premium  
GT 27 M 10 500 59 900

## LAMBORGHINI

TYPE CV B/M\* PRIX

Huracán LP 580-2  
Huracán LP 610-4

Huracán LP 610-4 Spyder  
Aventador LP 700-4

Aventador LP 700-4 Roadster  
Aventador LP 750-4 Superveloce  
Aventador LP 750-4 Superveloce Read.

## LAND ROVER

TYPE CV B/M\* PRIX  
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ

2.0 Si4 240 ch Pure Auto.  
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.

2.2 eD4 150 ch Pure  
2.2 TD4 180 ch Pure

2.0 SD4 240 ch SE Auto.  
Surcoût SE : Pure + 3 900 €

Surcoût SE Dynamic : + 4 600 €  
Surcoût SE Dynamic : + 3 850 €

Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €  
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €

## EVOQUE CABRIOLET

2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.  
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.

2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.  
Surcoût SE Dynamic : Pure + 5 100 €

Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 5 850 €

## DISCOVERY

2.0 Si4 300 ch S  
3.0 Si6 340 ch SE

2.0 TD4 180 ch S  
2.0 SD4 240 ch S

3.0 TD6 258 ch SE  
Surcoût SE : S + 3 000 €

Surcoût HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €  
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €

## DISCOVERY SPORT

2.0 Si4 240 ch Pure Auto.  
2.0 Si4 290 ch SE Auto.

2.0 eD4 150 ch Pure  
2.0 TD4 180 ch Pure

2.0 SD4 240 ch SE Auto.  
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €

Surcoût SE : HSE + 5 600 €

Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 200 €

## NOUVEAU RANGE ROVER VELAR

P250 Auto.  
P380 Auto.

D180 Auto.  
D240 Auto.

D300 Auto.  
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €

Surcoût S-R-Dynamic : S + 3 400 €  
Surcoût SE-R-Dynamic : S + 1 700 €

Surcoût P-R-Dynamic : SE + 3 400 €  
Surcoût HSE : R-Dynamic SE + 4 800 €

Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €

## RANGE ROVER SPORT

2.0 Si4 300 ch S  
3.0 Supercharged 340 ch HSE

5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic

SVR  
P400e SE

2.0 SD4 240 ch S  
3.0 TDV6 258 ch S

3.0 SDV6 306 ch S  
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic

Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 500 € à + 2 900 €  
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 800 € à + 13 200 €

## NOUVEAU RANGE ROVER

5.0 Supercharged 525 ch Vogue  
P400e Vogue

3.0 TDV6 258 ch HSE  
4.4 SDV8 339 ch Vogue

SVAutobiography Dynamic

Surcoût Vogue : HSE + 9 100 €

Surcoût Autobiography : Vogue + 17 500 €

Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 33 300 €

LEXUS  
TYPE CV B/M\* PRIX

200h 5 0 30 090

Surcoût Pack : "base" + 1 300 €  
Surcoût Luxe : Pack + 5 300 €

Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €  
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 7 400 €

Surcoût Executive : F-Sport Executive + 0 €

300h 9 0 40 490

Surcoût Pack : "base" + 1 700 €  
Surcoût Luxe : Pack + 7 300 €

Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €  
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €

Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €

RC 7 M 79 790

300h Luxe 10 0 52 890

Surcoût Pack : Luxe + 4 400 €  
Surcoût Executive : F-Sport + 3 200 €

Surcoût F-GT : F + 9 000 €  
Surcoût Luxe : Pack + 7 000 € à + 8 800 €

Surcoût Sport : Luxe + 7 000 € à + 8 100 €  
Surcoût F Carbon : GT + 6 000 €

NOUVEAU NX 8 0 41 690

Surcoût Pack : "base" + 2 700 €  
Surcoût Luxe : Pack + 8 100 €

Surcoût F-Sport : Luxe + 6 200 €  
Surcoût Executive : F-Sport + 4 000 €

Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 500 €

GS 7 M 99 900

300h Pack 9 0 51 600

450h Pack 18 M 773 61 600

Surcoût F GT : F + 9 000 €  
Surcoût Luxe : Pack + 7 000 € à + 8 800 €

Surcoût Sport : Luxe + 7 000 € à + 8 100 €  
Surcoût Executive : F-Sport + 6 000 € à + 2 200 €

450h Pack 16 M 60 65 200

Surcoût Luxe : Pack + 7 000 €  
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €

Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €  
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €

NOUVELLE LS 32 M 10 500 123 000

500h 10 M 1 153 97 000

Surcoût Luxe : "base" + 14 000 €  
Surcoût Sport : Luxe + 0 € à + 4 000 €

Surcoût Executive : F-Sport + 16 000 € à + 20 000 €

NOUVEAU LC 39 M 10 500 109 000

500h Executive 19 M 1 613 109 000

Surcoût Sport : + Executive + 10 000 €  
Surcoût Blue Edition : Sport+ + 10 000 €

DISCOVERY SPORT 15 M 9 660 41 800

MC Auto. 15 M 10 500 151 850

GRANCABRIO 36 M 10 500 145 800

MC Auto. 36 M 10 500 157 350

QUATTROPORTE S 30 M 10 500 110 700

GTS GranSport 44 M 10 500 161 500

Diesel 17 M 4 673 99 500

Surcoût GranSport : "base" + 11 200 €  
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €

GRANTURISMO Sport Auto. 38 M 10 500 126 500

MC Auto. 38 M 10 500 151 850

MAZDA2 (5 PORTES) 23 M 10 500 72 300

1.5 Skyactiv-G 75 ch Harmonie 4 0 14 450

1.5 Skyactiv-G 90 ch Elegance 5 0 16 350

1.5 Skyactiv-G 115 ch Selection 5 0 19 750

Surcoût Dynamique : Elegance + 1 150 €  
Surcoût Selection : Dynamique + 1 300 €

MAZDA3 6 0 23 500

2.0 Skyactiv-G 120 ch Elegance 9 M 613 28 400

2.0 Skyactiv-G 150 ch Selection 5 0 25 500

1.5 Skyactiv-D 105 ch Elegance 7 0 25 500

2.2 Skyactiv-D 150 ch Selection 7 0 31 600

Surcoût Selection : Elegance + 3 700 €

TYPE CV B/M\* PRIX  
MX-5

1.5 Skyactiv-G 131 ch Elegance 7 M 953 25 300

2.0 Skyactiv-G 160 ch Sélection 9 M 2 940 30 750

Surcoût Dynamique : Elegance + 1 200 €  
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 200 €

NOUVEAU MX-5 RF 7 M 2 500 €

MAZDA6 2.0 Skyactiv-G 165 ch Elegance 9 M 613 29 800

2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection Auto. 11 M 2 010 39 250

2.2 Skyactiv-D 150 ch Elegance 7 M 0 31 400

2.2 Skyactiv-D 175 ch Sélection 9 M 0 38 250

Surcoût Dynamique : Elegance + 2 050 €  
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 650 €

MAZDA6 WAGON (BREAK) 10 M 2 120 40 600

Idem berline

CLX-3 2.0 Skyactiv-G 120 ch Elegance 7 M 773 21 150

2.0 Skyactiv-G 150 ch Sélection 8 M 2 300 28 150

1.5 Skyactiv-D 105 ch Elegance 5 M 0 23 150

Surcoût Dynamique : Elegance + 1 400 €  
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 250 €

NOUVEAU CX-5 2.0 Skyactiv-G 165 ch Elegance 10 M 2 153 30 100

2.2 Skyactiv-D 150 ch Elegance 8 M 410 32 000

2.0 Skyactiv-G 175 ch Sélection 10 M 1 260 40 600

Surcoût Dynamique : Elegance + 2 500 €

MERCEDES 2.0 Skyactiv-G 120 ch Elegance 7 M 210 21 150

2.0 Skyactiv-G 150 ch Sélection 8 M 2 300 28 150

1.6 GDI 120 ch Elegance 5 M 0 23 150

180 Intuition

180 Inspiration

180 BlueEfficiency Edition Intuition

180 BlueEfficiency Edition Inspiration

180 Sport

200 Intuition

200 Inspiration

200 BlueEfficiency Edition

200 Sport

220 Intuition

220 Inspiration

220 BlueEfficiency Edition

220 Sport

250 Intuition

250 Inspiration

250 BlueEfficiency Edition

250 Sport

300 Intuition

300 Inspiration

300 BlueEfficiency Edition

300 Sport

Surcouf Executive : "base" + 5 150 €  
 Surcouf Sportline : Executive + 2 100 €  
 Surcouf Fascination : Sportline + 3 950 €

## CLASSE C BREAK

Surcouf : berline + 1 300 € à + 1 800 €

## CLASSE C COUPÉ

180	8	M	410	37 550
200	10	M	253	40 200
250 Auto.	12	M	300	44 400
300 Executive Auto.	14	M	1 373	51 800
400 Executive 4Matic Auto.	12	M	6 810	59 850
43 AMG 4Matic Auto.	5	M	8 460	68 800
63 AMG Auto.	6	M	10 500	93 250
63 AMG S Auto.	10	M	10 500	101 600
220 d	9	0	41 100	
250 d Auto.	11	0	46 650	

Surcouf Executive : "base" + 4 100 €

Surcouf Sportline : Executive + 2 650 €

Surcouf Fascination : Sportline + 4 650 €

## NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcouf : coupé + 7 450 €

## SLC

180	8	M	410	36 100
200	10	M	1 260	41 100
300 Auto.	14	M	540	48 900
43 AMG Auto.	5	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.	5	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.	1	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 COUPÉ

250 Executive 4Matic Auto.	12	M	3 853	53 600
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	6 063	59 000
43 AMG 4Matic Auto.	5	M	10 500	70 600
63 AMG 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 Executive 4Matic Auto.	1	M	353	55 750
250 d Executive 4Matic Auto.	11	M	353	57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	4 253	60 350

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	8 753	68 650
43 AMG 4Matic Auto.	9	M	10 500	82 000
63 AMG 4Matic+ Auto.	18	M	10 500	119 300
63 AMG S 4Matic+ Auto.	3	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

Surcouf : berline + 2 800 €

## NOUVELLE CLASSE E COUPÉ

Surcouf : berline + 2 800 €

## NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S COUPE

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

Surcouf : coupé + 6 400 €

## NOUVELLE CLASSE S

# 110 [ LE PRIX DU NEUF ]

2008			
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	18 500
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	22 400
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	23 350
1.6 BlueHDi 75 ch Active	4	0	19 950
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 350
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	24 850
Surcoût Allure : Active + 2 300 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 200 €			

NOUVEAU CAYENNE			
Turbo Pack Performance	33	10 500	94 790
S Diesel	16	■ 4 890	63 755
NOUVEAU CAYENNE			
3.0	24	■ 10 500	77 184
S	34	■ 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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCE 70 ch Life	4	0	11 400
0.9 Energy Tce 90 ch Zen	4	0	13 900
GT	6	0	17 400
Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ZOE			
Life	1	■ B	6 000
Charge rapide Life	1	■ B	6 000
GT	23	■ 0	23 700
Charge rapide GT	23	■ 0	24 200
Surcoût Zen : Life + 1 200 €			
Surcoût Intens : Zen + 800 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CLIO			
1.2 75 ch Life	4	■ M	173
0.9 Tce 90 Zen	5	0	16 900
1.2 Energy Tce 120 Intens	6	0	19 850
RS EDC	11	■ M	473
RS Trophy 220 ch EDC	12	■ M	613
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	17 200
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 800
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0	22 950
Surcoût Zen : Life + 1 800 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 950 €			
Surcoût Intiale Paris : Intens + 3 450 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU CAPTUR			
0.9 Energy Tce 90 ch Life	5	0	17 400
1.2 Tce 120 ch Zen	6	■ M	113
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	19 900
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	25 100
Surcoût Zen : Life + 1 900 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 100 €			
Surcoût Intiale Paris : Intens + 3 400 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MÉGANE			
1.2 Energy Tce 100 ch Life	5	■ M	50
1.2 Energy Tce 130 ch Zen	7	0	29 300
1.6 Energy Tce 165 ch Intens EDC	9	■ M	540
1.6 Energy Tce 205 ch GT EDC	11	■ M	540
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 800
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	24 100
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	27 300
1.6 Energy dCi 165 ch Intens EDC	8	■ M	53
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 200 €			
Surcoût GT : Intens + 2 800 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MÉGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €			
SCÉNIC			
1.3 Energy Tce 115 ch Life	NC	■ M	60
1.3 Energy Tce 140 ch Zen	NC	■ M	60
1.3 Energy 160 ch Intens	NC	■ M	60
1.5 Energy dCi 95 Life	5	0	26 000
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	27 000
1.5 dCi 110 Hybrid Assist Intens	5	0	32 700
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 400
1.6 Energy dCi 160 Intens EDC	8	0	36 200
Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €			
Surcoût Intiale Paris : Intens + 3 600 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
KADJAR			
1.2 Energy Tce 130 Life	7	■ M	140
1.6 Energy Tce 165 Intens	9	■ M	953
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 900
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 300
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TALISMAN			
1.6 Energy Tce 150 ch EDC	8	■ M	173
1.6 Energy Tce 200 ch Intens EDC	11	■ M	300
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 900
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	32 200
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 700
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU KOLEOS			
1.6 Energy dCi 130 Life	7	■ M	50
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10	■ M	1 050
Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 100 €			
Surcoût Intiale Paris : Intens + 4 100 €			

NOUVEAU KOLEOS			
1.6 Energy dCi 130 Lite	7	■ M	50
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10	■ M	36 700
Surcoût Zen : Lite + 2 100 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €			
Surcoût Intiale Paris : Intens + 4 000 €			

ESPACE			
1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC	11	■ M	2 610
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	36 400
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	■ M	41 600
Surcoût Zen : Lite + 2 100 €			

KANGOO			
1.2 Energy Tce 115 ch Life	6	■ M	1 050
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	20 350
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	21 150
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	23 000
Surcoût Zen : Lite + 1 350 €			
Surcoût Intens : Zen + 850 €			
Surcoût Intens : Extrem + 400 €			

GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Lite	5	0	22 750
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 700
Surcoût Zen : Lite + 1 350 €			
Surcoût Intens : Zen + 850 €			

ROLLS-ROYCE			
Ghost	49	■ M	10 500
Wraith	NC	■ M	29 860
Dawn	NC	■ M	33 400
Surcoût : berline + 600 €			

SEAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 765
Mii (5 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 765
NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	16 585
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	17 335
1.5 TSI 150 ch FR	8	0	22 290
Surcoût : Référence + 3 portes + 490 €			

NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	16 585
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	17 335
1.5 TSI 150 ch FR	8	0	22 290
Surcoût : Référence + 1 705 €			
Surcoût : Excellence : Style + 1 965 €			
Surcoût : FR : Excellence + 1 720 €			



Places limitées  
réservez vite !Une croisière d'exception  
Vietnam - Cambodge  
13 jours au fil du Mékongà partir de  
**2358€ PAR PERSONNE**  
au lieu de ~~2850€~~  
**13 JOURS / 10 NUITS**  
**INCLUS** vols réguliers, visites,  
pension complète...  
**PRIX SPECIAL LECTEURS !**Jusqu'à  
**492€**  
de réductionLes points forts *l'auto-journal*

- Un programme original : 9 jours de croisière et 3 à terre
- TOUTES les visites et les spectacles inclus
- Un tarif TOUT COMPRIS, spécial lecteurs
- Un bateau 4\* de 24 cabines, habillé de bois exotique.

Renseignements : 01 41 33 59 00

## Hô-Chi-Minh (Saigon) - Phnom Penh - Temples d'Angkor

Découvrez les hauts lieux classés  
du patrimoine de l'Unesco au  
rythme des flots du Mékong.

Cette croisière fluviale offre un angle idéal et un confort de voyage pour comprendre le Vietnam et le Cambodge d'hier et d'aujourd'hui.

**L'auto-journal** vous propose ce programme de 13 jours pour découvrir la chaleureuse et trépidante Hô-Chi-Minh-Ville, Phnom Penh la coloniale et sa pagode d'argent, les majestueux temples d'Angkor, le fascinant spectacle des danses khmères.



DATES ET TARIFS DES CROISIÈRES 2018 (par personne, en cabine double au départ de Paris)

Janvier	Février à avril	Avril à août	Août à sept.	Octobre	Novembre	Décembre
5 au 17/01 ↑ 2764€	12 au 24/02 ↓ 2764€	11 au 23/04 ↑ 2358€	30/08 au 11/09 ↑ 2892€	01 au 13/10 ↑ 2892€	02 au 14/11 ↑ 3108€	04 au 16/12 ↑ 3108€
11 au 23/01 ↓ 2764€	28 au 12/03 ↓ 2764€	17 au 29/04 ↓ 2358€	05 au 17/09 ↓ 2892€	07 au 19/10 ↓ 2892€	08 au 20/11 ↓ 3108€	10 au 22/12 ↓ 2892€
21 au 2/02 ↑ 2764€	26 au 7/04 ↑ 2358€	14/08 au 26/08 ↑ 2682€	15 au 27/09 ↑ 2892€	17 au 29/10 ↑ 2892€	18 au 30/11 ↑ 3108€	20/12 au 01/01/19 ↑ 3112€
-	1 <sup>er</sup> au 13/04 ↓ 2358€	20/08 au 01/09 ↓ 2682€	21/09 au 03/10 ↓ 2892€	23 /10 au 04/11 ↓ 2892€	24/11 au 06/12 ↓ 3108€	26/12 au 07/01/19 ↓ 3268€

Pré/post acheminement de votre région, supplément/personne pour le pont supérieur : nous consulter.

↑ Sens en remontant : HO-CHI-MINH VILLE-SIEM REAP ↓ Sens en descendant : SIEM REAP (ou ANGKOR si extension) HO-CHI-MINH VILLE

Avec **L'auto-journal tout est compris dans le tarif à partir de 2 358 € :**

Le vol Paris / Hô-Chi-Minh Ville et Siem Reap / Paris - les transferts aéroport / hôtel et bateau / aéroport ou inverse - en cabine double pont standard - l'hébergement en hôtel 4\* NL en chambre double à Siem Reap - la pension complète pendant tout le circuit - les transferts, les visites et excursions mentionnées au programme - les services d'un guide national francophone pour les visites - des guides locaux pendant la croisière - les services de notre directeur de croisière CroisiEurope à bord - les boissons à tous les repas (1 soda ou 1 bière ou 1 eau minérale et café et thé par personne et par repas) - l'assurance assistance rapatriement - les pourboires (pour le personnel pendant la croisière). (NB : visas et taxes aéroport non inclus).

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 01.01.2018, 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**

0565100100



ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification  
N° 00000001

**X DRIVE**Le plaisir  
de conduire

# NOUVELLE BMW X3.

EN MISSION.

Planifiez votre essai personnalisé dans l'une de nos concessions NEUBAUER.

**NEUBAUER Mirabeau**

71, avenue de Versailles  
75016 Paris  
Tél. 01 46 47 00 00

**NEUBAUER Le Chesnay**

46-48, rue Moxouris  
78150 Le Chesnay  
Tél. 01 84 73 20 12

**NEUBAUER Chambourcy**

33, route de Mantes  
78240 Chambourcy  
Tél. 01 85 47 03 06

**PAJEAN Plaisir**

141, rue des Pêchers  
78370 Plaisir  
Tél. 01 30 05 70 90

**NEUBAUER**  
DISTRIBUTEURConsommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW X3 selon motorisation : 5 à 8,4 l/100 km. Emissions de CO<sub>2</sub> : 132 à 193 g/km selon la norme NEDC.

# NOUVEAU VOLVO XC40, LE SUV COMPACT.



XC40 D4 190 CH R-DESIGN BOITE GEARTRONIC 8

**592€ /MOIS**  
SANS APPORT

LLD\* 48 MOIS / 60 000 KM

ENTRETIEN, GARANTIE ET  
ASSISTANCE 24/24 INCLUS  
JUSQU'AU 28/02/2018



\* Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur le modèle présenté XC40 D4 R-DESIGN GEARTRONIC 8 avec option peinture métallisée exclusive et jantes 20 pouces. Offre édictée sur la base du tarif au 01/04/2017. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée variable de 48 mois et un kilométrage variable de 60 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des pertes totales. Carte grise non incluse. Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable pour toute commande adressée valablement par écrit à Volvo Automobiles Fleet Services avant le 28/02/2018, sauf modifications du tarif constructeur, des taux financiers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc...). \*Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés réservés aux professionnels, régie par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 65 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances : Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677. XC90 D4 R-DESIGN GEARTRONIC 8 : Consommation Euro6c (L/100 km) : 5,0 - CO2 rejeté (g/km) : 131.

75 PARIS 16                    01 44 30 82 30  
92 NEUILLY                    01 46 43 14 40  
92 LA GARENNE                01 56 47 06 60  
78 PORT MARLY                01 39 17 12 00  
78 VERSAILLES                 01 39 20 17 17  
78 MAUREPAS                 01 30 50 67 00  
78 BUCHELAY                 01 34 79 92 92

56, AVENUE DE VERSAILLES  
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE  
8, AVENUE DE L'EUROPE  
8, ROUTE DE ST GERMAIN  
45/47, RUE DES CHANTIERS  
ZA PARWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER  
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTE ENTREPRISES LLD QCV : 01 56 47 06 60

**ACTENA**  
AUTOMOBILES

**PRIOD**

© ACTENA 2017

## NOUVELLE SUBARU XV



GAMME À PARTIR DE

**27 990 €\***

KADKEYS \*La Confiance en Mouvement.

**L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN**

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI  
CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE

RENDEZ-VOUS SUR **SUBARU.FR**

\* Gamme Subaru XV à partir de 27 990 € (prix de la Subaru XV Premium GPS Lineartronic EyeSight).

**Modèle présenté** : Subaru XV Exclusive Lineartronic EyeSight à **32 600 €** (PM incluse). Tarifs TTC publics au 1<sup>er</sup> janvier 2018.Consommations et émissions de CO<sub>2</sub> (sur parcours mixte) de la gamme Subaru XV : de 6,4 à 6,9 l/100 km et de 145 à 155 g/km.*Confidence in Motion*

- Plus d'un million de véhicules Subaru vendus dans le monde en 2015
- Top 10 des constructeurs aux USA
- Hausse de 15 % de ses exportations dans le monde.

**NAVARRA  
AUTO**

Rue Jean Jaurès - BP 50316  
64230 LESCAR  
Tél : 05.59.81.06.28

**VPN  
BORDEAUX**

5 rue Euler  
33700 MERIGNAC  
Tél : 05.56.15.24.04

**A.R  
SPORT**

5 rue Pytagore  
17440 AYTRÉ  
Tél : 05.46.41.19.11

**VILLANUEVA  
SPORT AUTOMOBILE**

ZA St Frédéric - 1 bis rue Chalbardon  
64100 BAYONNE  
Tél : 05.59.55.16.26

**ALARAY  
PATRICE AUTOMOBILES**

ZA Vallade Nord  
24100 BERGERAC  
Tél : 05.53.57.43.95

**NEUVAUTO**

ZAC du Mouliot  
32000 AUCH  
Tél : 05.62.05.50.50



NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Opérations  
Portes Ouvertes  
du 19 au 21 janvier



## NOUVELLE NISSAN MICRA

LA CITADINE HIGH-TECH PAR NISSAN.

VERSION VISIA PACK TOUTE ÉQUIPÉE

**9 990 €**

SOUS CONDITION DE REPRISE<sup>\*\*</sup>

ECO  
PRIME  
NISSAN

**4000 €**

inclus



Innover Autrement. Made in France: Fabriquée en France. (\*\*) Pour une Nouvelle Nissan MICRA Visia Pack 1.0L 71, à 14 590 € (prix au 01/01/2018), soit 9 990 € après déduction de la prime à la conversion de 1 000 € (sans condition de revenu, pour reprise en vue de la destruction d'un véhicule particulier diesel mis en circulation avant le 01/01/2001, ou essence mis en circulation avant le 01/01/1997, sous réserve de modification de la réglementation), augmentée de l'ECO-Prime Nissan à la reprise de 3 000 € sur Nouvelle Nissan MICRA (sauf Visia), et de l'ECO-Prime Nissan additionnelle de 600 € sur Nouvelle Nissan MICRA Visia Pack 1.0L 71. Modèle présenté : Nouvelle Nissan MICRA IG-T 90 TEKNA avec options peinture métallisée Rouge Volcan, pack extérieur Noir Brillant et feux de route LED à 16 980 € après déduction de 1 000 € de prime à la conversion et de 3 000 € d'ECO-Prime Nissan. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres. Valable jusqu'au 28/02/2018 chez les Concessionnaires NISSAN participants. NISSAN WEST EUROPE SAS : nissan.fr.

Consommations gamme cycle mixte (l/100km) : 3,2 - 4,6. Émissions CO<sub>2</sub> (g/km) : 85 - 104

**www.nissan-avenir.com**

### MOLITOR AUTOMOBILES

48, rue Molitor  
75016 Paris  
Tél. : 01 46 51 80 60

### VIROFLAY

188, av. du G<sup>al</sup> Leclerc - RN 10  
78220 VIROFLAY  
Tél. : 01 30 24 08 22

### LES ULIS

4, av. des Tropiques ZA des Courtabœuf 2  
91195 LES ULIS  
Tél. : 01 60 92 12 00

### CORBEIL

56, av. du 8 Mai 1945  
91100 CORBEIL ESSONNES  
Tél. : 01 64 96 51 91

### ETAMPES

Garage du rampart  
RN 20 Morigny - 91150 ETAMPES  
Tél. : 01 64 96 35 45

### MONTROUGE

83, av. Aristide Briand - RN 20  
92120 MONTROUGE  
Tél. : 01 40 92 77 00

### MAUREPAS

6 bis, rue Alfred Kastler  
Zonepariwest 78310 MAUREPAS  
Tél. : 01 30 16 46 55

### STE GENEVIEVE

82, route de Corbeil  
91700 S<sup>te</sup> GENEVIEVE DES BOIS  
Tél. : 01 69 04 29 51

### VIRY CHATILLON

129, av. du G<sup>al</sup> de Gaulle  
91170 VIRY CHATILLON  
Tél. : 01 60 47 99 10

**Audi**  
Pour chaque chemin,  
il y a une Audi.  
Audi Q2, Audi Q3, Audi Q5, Audi Q7.

### Audi Vorsprung durch Technik

Volkswagen Group France S.A. au capital de 2750 000 € - 11 avenue de Bourgogne Villiers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.  
Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Audi gamme Q : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,8 - 7,6. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) : 48 - 199.

**Premium Automobiles**  
105, Blvd Murat  
75016 Paris  
Tél. 01 40 71 35 30  
[www.audi-paris16.com](http://www.audi-paris16.com)

**Premium II**  
15, Av. des Prés  
78180 Montigny le Bretonneux  
Tél. 01 61 37 27 00  
[www.audi-montigny.com](http://www.audi-montigny.com)

**Paris Est Evolution**  
332, Rue Berthe Morisot  
77400 St Thibault des Vignes  
Tél. 01 60 35 46 36  
[www.audi-marnelavallee.com](http://www.audi-marnelavallee.com)

**Premium Vélizy**  
17-19, Avenue Louis Breguet  
78140 Vélizy-Villacoublay  
Tél. 01 78 74 20 20  
[www.audi-velizy.com](http://www.audi-velizy.com)

**HONDA**  
The Power of Dreams

**LE SUV  
LE PLUS VENDU  
AU MONDE<sup>(1)</sup>**



**LOUEZ VOTRE HONDA  
ENTRETIEN ET  
GARANTIE OFFERTS<sup>(3)</sup>**



**GAMME CR-V**

À PARTIR DE

**329 €**

/ MOIS APRÈS 1<sup>er</sup> LOYER 3 700 €

LOA 60 MOIS, 1<sup>er</sup> LOYER 3 700 € PUIS 59 LOYERS DE 329 €

HORS ASSURANCE FACULTATIVE

MONTANT TOTAL DU HORS OPTION D'ACHAT 23 111,59 €.

MONTANT TOTAL DU OPTION D'ACHAT INCLUSE 35 439 €<sup>(2)</sup>

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

(1) Source : JATO Dynamics (Période de ventes : janvier 2010 – décembre 2015) Marchés concernés : UE + ALE, ALÉNA, Chine, Japon, Brésil, Russie, Inde, Indonésie, Australie, Argentine, Afrique du Sud, Corée du Sud, Thaïlande (2) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 31 décembre 2017 pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'un véhicule Honda CR-V neuf de 36 à 60 mois. Exemple de Location avec option d'Achat sur 60 mois et 75 000 kilomètres maximum : pour la location d'un Honda CR-V 1.6 i-TEC 2WD Elegance Nav neuve au prix de 32 820 € (avec peinture métallisée) soit 28 820 € après déduction de 4 000 € de remise. En fin de contrat restitution dépôt de garantie ou levée option d'achat finale de 12 328 €, soit 6 619 € de frais de location (frais de dossier, intérêts, etc.). Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardiff Assurance et Cardiff Assurance Risque Divers) 27,65 €/ mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1 657,92 €. Modèle présenté : CR-V 1.6 i-TEC 4WD Exclusive Nav avec peinture métallisée 40 850 €. Montant total du hors option d'achat 24 705,58 €. Montant total du option d'achat incluse 59 188,04 €. (3) Entrain et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans offerts avec LOA Honda neuve 36 à 60 mois de 30 000 kms max / an pendant toute la durée de la location. Contrat H Box N°21791106 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance. Soit un avantage client H Box pour un CR-V 1.6 de 1 460 € (entretien 70 000 km sur 36 mois) à 6 182 € (entretien 150 000 km sur 60 mois) ; 5 455 € et extension de garantie 2 ans : 719 € sur base tarif en vigueur au 03 / 07 / 17. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département des Cofico Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bis Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation.

\*Donnez vie à vos rêves. Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. Consommations en cycle mixte 5,1 L / 100 km et émissions de CO<sub>2</sub> de 133 g / km.



**SAINT MAUR AUTO NATION - www.saintmaurautonation.fr**

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

# VOTRE MOTEUR NE MÉRITE PAS ÇA



Injecteur  
encaissé



Vanne EGR  
calaminée



Turbo  
encaissé



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.

# Boîtes de vitesses toutes marques

Huile de boite incluse  
avec chaque commande!



Offre spéciale! Transport gratuit jusqu'au 31 Janvier !

**Tél: 07 71 86 20 44**

1 rue Louis Armand, 77330 Ozoir-La-Ferrière

***boitesdevitesses.fr***

À découvrir dans notre prochain numéro

# N°1001

du 1<sup>er</sup> février 2018

## Renault Mégane R.S.

Elle hérite du moteur de l'Alpine mais en plus puissant 1 280 ch, avouez que c'est prometteur. Mais les chevaux, il faut savoir les dompter. Le circuit de Jerez est un terrain de jeu parfait pour l'exercice.



PATRICK CURRET



NISSAN

## Nissan Leaf

La voiture électrique la plus vendue entend bien garder sa couronne et nous faire apprécier les watts en adoptant un look plus sexy. Premier essai à Tenerife.



FLORIAN GROUT

## Le DS 7 Crossback face au BMW X1

Dans ce numéro, le DS 7 a eu fort à faire face aux Audi Q5, BMW X3 et Cie. Mais son format plus ramassé lui permet aussi de titiller les modèles plus compacts. Le X1 sera-t-il un rival moins coriace ? Verdict dans 15 jours.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

## L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4X4 N° 83 164 pages

Les SUV sont de plus en plus nombreux dans les catalogues des constructeurs. *L'Auto-Journal Évasion & 4x4* vous présente les déclinaisons les plus sportives attendues en 2018. À découvrir également, dans ce numéro, nos essais des nouveaux Citroën C3 Aircross, DS 7 Crossback, Jaguar E-Pace, Porsche Cayenne et Volkswagen T-Roc.

Et où que vous  
soyez, sur  
**SMARTPHONE**  
et  
**TABLETTE**

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer  
"EMAS" SNC

**MONDADORI FRANCE** Président: Ernesto Mauri

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

## RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex  
Tél.: 01 41 33 50 00

E-mail: [autojournal@mondadori.fr](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:** Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

**Service/Pratique:** Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)

**Technique:** Vincent Coppin, Frédéric Haas

**Convoiage:** Sylvain Cambier (responsable)

**Secrétaire général de rédaction:** Denis Riflaide

**Secrétaire 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)

**Ont collaboré à ce numéro:** Danielle Molson, Robert Buisson

## 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 Bellâche (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 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org); 89,95 € (1 an, 25 numéros).

Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch); 139 CHF (1 an, 25 numéros).

# L'appel de la ville

Nouvelle Audi Q5.

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



Audi Vorsprung durch Technik

Volkswagen Group France S.A. au capital de 775 000 000, - 11 avenue du Bourg de Villedieu - 92100 Boulogne-Billancourt - RCS Nanterre B 602 025 538  
Audi est commandé Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Carbone nouvelle Audi Q5 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,5 - 6,5. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) : 117 - 195.

**Premium Automobiles**  
105, Bld Murat  
75016 Paris  
Tél. 01 40 71 35 30  
[www.audi-paris16.com](http://www.audi-paris16.com)

**Premium II**  
15, Av. des Prés  
78180 Montigny le Bretonneux  
Tél. 01 61 37 27 00  
[www.audi-montigny.com](http://www.audi-montigny.com)

**Paris Est Evolution**  
332, Rue Berthe Morisot  
77400 St Thibault des Vignes  
Tél. 01 60 35 46 36  
[www.audi-marnelavallee.com](http://www.audi-marnelavallee.com)

**Premium Vélizy**  
17-19, Avenue Louis Breguet  
78140 Vélizy-Villacoublay  
Tél. 01 78 74 20 20  
[www.audi-velizy.com](http://www.audi-velizy.com)

Si vous n'avez jamais eu  
le goût du risque, vous  
pouvez enfin l'assumer.



**Nouveau T-Roc. Il est temps d'être vous-même.**

Dans les bouchons ou les situations d'urgence, votre voiture veille sur vous jusqu'à dans vos angles morts grâce à ses technologies d'assistance semi-autonomes: 'Traffic Jam Assist', 'Emergency Assist' et 'Blind Spot Detection'.\*

**Demain démarre aujourd'hui.**



**Volkswagen**

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

**Modèle présenté:** Nouveau T-Roc Carat Exclusive 1.5 TSI 150 EVO BVM6 avec options peinture unie avec toit de couleur contrastante, 'Park Assist' et jantes alliage 19" Suzuka. \* En option selon finition.

Cycle mixte (l/100 km): 5,4. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km): 122.

Professionnels, découvrez nos offres spécifiques pour ce modèle sur [volkswagen.fr/professionnels](http://volkswagen.fr/professionnels)