

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1001

Du 1er au
14 février
2018



X4
Juillet 2018

SÉRIE 3
Janvier 2019



X2
Mars 2018



FUTURES BMW

LE RENOUVEAU AU PAS DE CHARGE !

8 MODÈLES RÉVÉLÉS



DOSSIER : TOUS LES SUV COMPACTS À L'ESSAI

3008 // ATECA // TIGUAN // KAROQ // CR-V // CX-5 // QASHQAI // KADJAR // COMPASS // TUCSON // SPORTAGE // GRANDLAND X // RAV4 // KUGA



FACE-À-FACE DS PEUT BATTRE BMW !

DS 7 BlueHDI 180 ch / BMW X1 20d



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUTES INUTILES, LES NOUVELLES MESURES ?

BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
DOM: 5 € - DOMA: 5 €
ITA: 4 € - LUX: 4 €
PORT CONT: 4 € - CAN: 6 SCAN
PORT: 45 DH - TOM: 5: 800 CFP
TOM: A: 1000 CFP - CH: 6 FS
TUN: 8 DTU



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 CO₂ : **132 à 193 g/km** selon la norme NEDC.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3, avenue Ampère, 78 180 Montigny-le-Bretonneux.



Avec Audi Service, prenez la route en toute sérénité.

Service Entretien à partir de 239€⁽¹⁾

Recommandé tous les 30 000 km ou 2 ans⁽²⁾, notre Service Entretien Long Life permet de prolonger les performances de votre moteur et de tester les systèmes de votre Audi.

En la confiant à nos techniciens formés et outillés pour traiter les spécificités de votre Audi, vous prolongez votre droit à l'Assistance (crevaison, panne et accident)⁽³⁾ de 2 ans ou 30 000 km.

Pour prendre un RDV atelier, connectez-vous sur audi.fr/RDV.

(1) Prix TTC conseillé, pièces et main d'œuvre incluses, pour un entretien des 150 000 km ou 10 ans (au 1^{er} des deux termes atteint) correspondant à un service entretien périodicité de type 30 000 km, pour une Audi A1 ou Q3 (hors 6 cylindres et modèles S/RS) immatriculée avant le 31/12/2013. Comprend l'huile Long Life, le remplacement du filtre à huile, du bouchon ou du joint de vidange et du filtre à pollen ainsi que les contrôles prévus dans le plan d'Entretien Audi. Offre réservée aux particuliers, du 15/01/18 au 17/03/18 chez les Partenaires Audi Service participant, non cumulable avec toute autre offre en cours. Pour connaître la compatibilité de votre véhicule, consultez votre carnet d'entretien ou votre Conseiller Client. Des opérations complémentaires à suppléments de prix peuvent être à prévoir dans le plan d'entretien de votre Audi. Pour connaître les tarifs des autres modèles / périodicités d'entretien, contactez votre Conseiller Client. (2) Au premier des 2 termes atteint. (3) Voir conditions sur audi.fr/assistance.

Volkswagen Group France SA - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370.

Audi recommande Castrol EDGE Professional.

1001

Du 1^{er} au 14 février 2018



Nissan Leaf/P. 70

SOMMAIRE

Découvrir

12 Les futures BMW
Le X2 face au X1. La Série 3 et la Série 3 Touring. Les X4 et X5. La Série 8 et le Z4.

Comprendre

30 Sécurité routière: 18 nouvelles mesures, et après?

Conduire

- 38 Renault Mégane R.S.
46 DS 7 Crossback 2.0 BlueHDi/
BMW X1 20d
55 Les SUV compacts à l'essai
70 Nissan Leaf
76 Hyundai Kona 1.0 T-GDi
79 Bentley Continental GT

Vibrer

80 Reportage: réalité augmentée, l'atelier du futur
84 Rétro: Matra Simca Bagheera S

Partager

- 88 La vie de vos autos
89 Le chef des essais vous répond

S'offrir

- 90 Configurateur: Ford Fiesta
94 Occasion: Honda HR-V
97 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
105 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces



 MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAI
Nos deux techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Monthéry, les vraies performances de plus de 450 modèles: consommations, reprises, accélérations...

Ce numéro comporte un encart abonnement broché entre les p. 38 et 39 sur la diffusion kiosques France.



Renault Kadjar

Renault Kaptur

Renault Kadjar

DOSSIER ESSAIS

Les SUV compacts à l'essai/P. 55





Nouveau **Dacia Duster**





**Le SUV décomplexé
à partir de 11 990 €⁽¹⁾**

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 CO₂ min/max (g/km) : 115/156. Données provisoires en attente d'homologation.

**VOUS SAVEZ
CE QUE FAIT
UN CHIEN
LORSQU'IL
VOIT PASSER
UNE VOLKSWAGEN ?
IL FAIT « WAOUH ».**



**Quand on a une Volkswagen,
on a une Volkswagen.**



Volkswagen



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 33 et sur www.kiosquemag.com

CLEMENT CHOULOT



PIQURE DE RAPPEL

Vous avez été nombreux à réagir à notre périple de 1 000 km réalisé (péniblement) dans le dernier numéro, au volant d'une BMW i3s. Pour beaucoup d'entre vous, nous aurions inutilement mis en difficulté cette pauvre machine, qui n'en demandait pas tant. Elle n'a pas, dites-vous, été conçue pour les grandes migrations, mais pour les trajets du quotidien. Même si mes racines normandes sont assez lointaines, j'aurais tendance à vous donner raison... tout en justifiant totalement notre démarche.

Clin d'œil évident à notre n° 1 000, l'idée de parcourir cette distance au volant d'une voiture électrique nous est venue rapidement. 1 000 km, ce

n'est pas une extravagance au volant d'une voiture "normale". Un conducteur moyen la parcourt même assez naturellement sur une journée, à l'occasion d'un départ en vacances, par exemple. En parallèle à la relative banalité de ce périple, nous avons posé l'engouement (majoritairement médiatique et politique, certes) pour la voiture électrique. Nous savons bien que le meilleur, en ce domaine, reste à venir. Et nous en sommes impatients. Cependant, des modèles électriques existent sur le marché, et vous vous interrogez à bon droit sur leur usage réel, dans votre vie quotidienne. D'où notre volonté de confronter un modèle électrique à ce voyage sur longue distance. Quel modèle choisir ? Le plus approprié était aussi le moins accessible : une Tesla, Model S ou X, aurait accompli la chose avec une relative désinvolture, du fait des capacités colossales de ses batteries et de son réseau de superchargeurs ultrarapides. J'ai moi-même réalisé un aller-retour Paris-Lyon dans la journée au volant d'une Model S, soit sensiblement 1 000 km. Cela ne m'avait "coûté" que deux heures trente de plus qu'à bord d'une voiture thermique, pour permettre des arrêts recharge. Mais le prix d'une Tesla la rend hors de portée du commun des mortels. En retournant à la vraie vie, nous restait donc la Renault Zoe, trop typée citadine, et cette brave BMW i3. La nouvelle Nissan Leaf n'est pas encore disponible et, hélas, l'Opel Ampera-e ne sera probablement jamais commercialisée en Europe, après le rachat d'Opel par PSA. La conclusion de tout ça ? En l'état actuel de la science, la voiture électrique reste bel et bien cantonnée à jouer les utilités locales, mais ne peut prétendre devenir la voiture unique du foyer. Il n'était pas inutile de le rappeler.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Le plaisir de conduite est-il compatible avec l'idée de conduite autonome, dont toutes les revues automobiles font actuellement l'éloge ? Conduite autonome, Porsche 718 Boxster, spéciale de Burzet... Cherchez l'intrus !

Yves Paris

La conduite autonome, dont nous sommes techniquement encore loin, présente un intérêt dans des conditions de circulation encombrées ou ennuyeuses. Même en Porsche Boxster, on ne retire aucun plaisir à conduire sur un tour de périphérique parisien dans les bouchons. Mais nous militons évidemment pour qu'à l'avenir, le conducteur ait toujours le choix de reprendre les commandes. Heureusement, nombre de constructeurs sont de cet avis.

Je suis persuadé que la limitation à 80 km/h va créer bien plus d'accidents. Les camions roulent aussi à cette vitesse. Avec leur limiteur à 85 km/h, je parie que l'on va assister à des scènes de duels, avec des poids lourds qui vont vouloir dépasser des voitures mais prendront plusieurs kilomètres pour y parvenir. J'espère que ce ne sera pas le gouvernement qui fera le bilan de cette mesure dans un ou deux ans, mais un cabinet d'experts indépendants afin que les Français puissent obtenir les chiffres exacts.

Pascal Ritt

L'évaluation de cette mesure doit effectivement être surveillée de près, tant on a déjà du mal à analyser précisément la cause des accidents. Mais ensuite, qui osera revenir à 90 km/h si le rapport indique qu'elle est inefficace ?

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



UN DERNIER DAKAR, ET PUIS S'EN VA

Fin du suspense. C'est à nouveau Peugeot qui a remporté le Dakar, pour la troisième année consécutive. Les deux autres 3008 Maxi finissent 4^e et 6^e, et Loeb a abandonné suite à une blessure de son copilote. Menée par Bruno Famin, l'équipe Peugeot Sport arrête l'aventure Dakar sur une belle victoire, arrachée par Carlos Sainz. Carlos Sainz qui songe, à 55 ans, à mettre un terme à sa carrière, après trois titres de champion du monde, deux en rallye et le dernier en rallye-raid. À Peugeot Sport et à Carlos Sainz: bravo, merci, et bonne route!

UNE BELLE ANNÉE 2018

BMW AMBITIONNE DE SORTIR 40 NOUVEAUTÉS, TOUTES CARROSSERIES CONFONDUES, EN DEUX ANS. ÇA COMMENCE PAR UNE ANNÉE 2018 CHARGÉE, AVEC UNE GAMME DE SUV DÉSORMAIS COMPLÈTE, UNE BERLINE FAMILIALE RENOUVELÉE ET LE RETOUR D'UNE OFFRE SPORTIVE DIGNE DE CE NOM. IL Y EN AURA POUR TOUS LES GOÛTS.

Par Florian Chopin

X2



LES INFOS CLÉS

À partir de 32 450 €

Commercialisation:
mars 2018

Sa cible:
Range Rover Evoque

Plus court et moins haut que son grand frère, le X2 ne partage en outre aucun élément de carrosserie avec celui-ci. Cela lui permet d'arborer une esthétique spécifique.



Double détente

Avec le X2, BMW ne comble pas juste un vide dans sa gamme de SUV, il apporte une nouvelle proposition qui parvient à se démarquer du X1 tout en reposant sur des éléments communs. La preuve.

De X1 à X6 (bientôt X7), il y avait un oubli flagrant: le X2. Ce vide sera bientôt comblé avec l'arrivée, au 1^{er} mars, du modèle manquant au catalogue BMW. Dérivant étroitement du concept éponyme présenté au Mondial de l'Auto à Paris en 2016, ce nouveau modèle partage de nombreux éléments avec le X1. Pourtant, BMW présente ces deux déclinaisons comme des modèles bien spécifiques ayant chacun leur propre personnalité. Il est vrai que, malgré son appartenance, de par sa numérotation paire, à la famille des SUV-coupés, le nouveau venu ne reprend pas, et c'est heureux, la recette utilisée pour les X4 et X6. Ainsi, le X2 n'est pas un mélange malencontreux des genres, ce qui ne l'empêche pas pour autant d'afficher un certain dynamisme. En voyant l'auto seule, les changements sont notables mais pas forcément flagrants.

Toutefois, l'impression est bien réelle lorsque les deux modèles se retrouvent côté à côté. Les différences esthétiques sautent littéralement aux yeux. Et il ne s'agit pas uniquement de la silhouette avec ce profil au pavillon fuyant. À l'exception des coques de rétroviseurs et des poignées de portières, il n'y a pas une pièce de carrosserie commune entre les deux autos. Certaines mauvaises langues pourraient dire que BMW refait le coup de Nissan avec ses Qashqai et X-Trail de dernière génération : rien n'est commun, mais cela ne se voit pas. Or il n'en est rien, le visage du X2 est plus incisif avec ses haricots inversés. Un détail qui évoque d'ailleurs la 507 et qui sera réinterprété sur le futur Z4 (*voir p. 24*).

Autre élément rappelant le passé de la marque : le logo apposé sur le montant arrière, comme sur la 3.0 CS. Ces deux touches appartenant à des modèles sportifs de l'histoire de BMW, elles ancrent le X2 dans un ➔

Arrivée sur le marché en 2015, la deuxième génération du X1 s'est affranchie du style break surélevé de son prédécesseur. Un restylage est prévu pour très bientôt...

X1



LES INFOS CLÉS

À partir de 32 350 €

Commercialisation : depuis fin 2015

Sa cible :
Audi Q3





ARNAUD SAUNIER

Le X2 reprend la planche de bord du X1, du moins dans son agencement. En revanche, il propose des revêtements et des applications spécifiques, ainsi qu'un volant et un levier de vitesses tout nouveaux.



WOLFGANG GROEGER-MEIER

X2**X1**

esprit plus dynamique que le X1. *“L’un a une vocation familiale, l’autre se veut plus sportif, mais sans oublier l’aspect fonctionnel”*, nous explique Markus Haberer, chef de produit X2. C'est aussi pour cela que le pavillon ne descend pas aussi rapidement que sur les X4 et X6: BMW souhaitait préserver une certaine habitabilité. *“Le X2 peut convenir à un couple ayant des enfants en bas âge”*, renchérit notre interlocuteur qui, comme pour prouver son propos, nous montre son véhicule personnel, un X2

orange à l'extérieur comme à l'intérieur, avec un siège bébé Isofix à l'arrière. Si la banquette n'est certes pas coulissante comme sur le X1, le dossier offre toujours plusieurs positions d'inclinaison. Concernant la présentation, BMW a intégralement repris l'agencement du X1. Seuls les coloris (dont le cuir orange), les surpiquûres, les inserts ou certains revêtements changent et permettent d'égayer l'habitacle du X2 par rapport à celui du X1, parfois jugé trop austère. L'écran de l'info-divertissement



ARNAUD SAUNIER

Point de banquette coulissante, mais les dossier peuvent s'incliner. La garde au toit souffre à peine du style.



WOLFGANG GROEGER-MEIER

Grâce à sa banquette arrière coulissante, le X1 affiche une belle modularité pour un SUV. L'habitabilité est bonne.

X2**X1**

HABITABILITÉ	X2	X1
L/l/h/emp. (en m)	4,36/1,83/1,53/2,67	4,44/1,83/1,60/2,67
Larg. aux coudes AV/AR (en cm)	147/146	147/146
Garde au toit AV/AR (en cm)	98/93	105/98
Espace entre sièges (en cm)	33	19/32 ⁽¹⁾
Longueur assise AR (en cm)	43	43
Volume du coffre (en dm ³) ⁽²⁾	470	505
Seuil de chargement (en cm)	77	71

⁽¹⁾ Banquette coulissante. ⁽²⁾ Données constructeur.



INSPIRÉE PAR

PAUL!

FAN DE DESIGN



CITROËN C3 SÉRIE SPÉCIALE GRAPHIC



Pack Safety

Climatisation automatique
Tablette tactile 7" avec Mirror Screen
Décors de personnalisation et Toit Bi-Ton



À PARTIR DE

12 490€⁽¹⁾

Sous condition de reprise



Dont 1 000 € de prime
à la conversion gouvernementale.

INSPIRED
BY YOU

CITROËN préfère TOTAL Modèle présenté : Citroën C3 BlueHDi 75 S&S BVM Graphic avec options Airbump® Black, Jantes STEEL & DESIGN 16" et peinture Blanc Banquise toit Rouge Aden (15 090 € déduction faite d'une remise de 1 310 €, d'une aide à la reprise Citroën de 800 € et de la prime reprise Eco Inspired de 1 300 €). [1] Somme TTC restant à payer pour l'achat d'une Citroën C3 Graphic PureTech 82 BVM neuve, hors option, déduction faite remise de 1 360 € sur le tarif Citroën conseillé au 05/02/18, d'une aide reprise Citroën de 800 € sous condition de reprise d'un véhicule, de 300 € de prime reprise Eco Inspired ajoutées pour la reprise d'un véhicule immatriculé avant le 01/01/2006 et de 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale pour la reprise de votre véhicule diesel immatriculé avant le 01/01/2001 ou essence immatriculé avant le 01/01/1997, destiné à la destruction (conditions sur www.service-public.fr). La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus® [selon les conditions générales de l'Argus® disponibles sur largus.fr, déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels et des éventuels frais de remise en état standard]. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable jusqu'au 28/02/18, dans le réseau Citroën participant.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE CITROËN C3 : DE 3,2 À 6,3 L/100 KM ET DE 83 À 110 G/KM.

avis clients



CITROËN ADVISOR

citroen.fr



est désormais tactile (il l'est également sur le X1 depuis juillet 2017), ce qui n'empêche pas BMW de continuer à proposer sa molette iDrive. Pour Markus Haberer, "il s'agit de proposer la meilleure commande en fonction du moment et en fonction de la recherche." Certes, mais l'emplacement de l'écran, un peu loin, oblige le conducteur à décoller l'épaule de son siège pour le toucher. Concernant l'habitabilité, le X2 étant légèrement plus petit que le X1 (8 cm de moins en longueur, et 7 cm de moins en hauteur) mais avec un empattement identique, ce sont surtout le coffre à double fond et la garde au toit qui pâtissent de la situation. En revanche, l'aisance au niveau des jambes pour les passagers arrière est très correcte, tout comme les caves à pieds. À noter également que le seuil de chargement du coffre du X2 est bien plus élevé que celui du X1.

Au rayon mécanique, le X2 reprend le catalogue du X1, à l'exception du petit diesel 16d de 116 ch. Au passage, le bloc essence 18i voit sa puissance passer à 140 ch. Toutefois, les premières livraisons concerneront les moteurs de plus de 190 ch, les versions les moins puissantes

arriveront ultérieurement. Dans les deux cas, l'offre de transmission s'est multipliée. Outre la boîte manuelle à 6 rapports, le X1 comme le X2 peuvent disposer d'une transmission à double embrayage à 7 rapports, fournie par Getrag, sur le 3 cylindres et les tractions, quand les versions 4x4 (uniquement avec les 4 cylindres) sont associées à une boîte automatique à 8 rapports, proposée par Aisin. Toujours pas d'offre hybride prévue au programme. C'est d'autant plus étrange que la BMW Série 2 Active Tourer et la Mini Countryman, reposant sur les mêmes éléments techniques, la proposent déjà.

L'avis de Florian Chopin BMW a su distinguer nettement ses deux propositions sur le marché des SUV compacts. Le X2 ne tombe pas dans la caricature et conserve, malgré une silhouette plus dynamique, des cotes d'habitabilité très convenables.



Sur le X2, le style prime sur le fonctionnel. Pour preuve, le logo sur le montant arrière et le hayon redessiné offrant un seuil de chargement plus haut que sur le X1.





DANIEL KRAUS

Restylage : Série 2 Active Tourer/Gran Tourer

Les seules modifications esthétiques notables concernent la signature lumineuse, le bouclier avant (différent selon les finitions) et les échappements. Au rayon mécanique, la gamme des moteurs va de 109 à 231 ch pour l'Active Tourer et jusqu'à 192 ch pour le Gran Tourer. On note l'arrivée de la boîte robotisée à double embrayage à 7 rapports sur certaines versions et l'offre hybride rechargeable (225xe) est reconduite.

La découpe du hayon descend plus bas, pour faciliter l'accès au coffre. Il affiche, selon BMW, un volume de 505 dm³ contre 470 dm³ pour le X2.

WOLFGANG GROEGER-MELER



LA GAMME BMW X1/X2

Motorisations	X1/X2 Première	X1/X2 Lounge	X1 Sport	X1 xLine	X1/X2 M Sport	X2 M Sport X
sDrive 18i 140 ch	-/32450 €	32 400 / 33 900 €	36 750 €	37 200 €	38 900 € /à venir	à venir
sDrive 20i 192 ch	-/39700 €	39 650 / 41 150 €	44 000 €	44 450 €	46 150 / 47 850 €	47 850 €
xDrive 20i 192 ch	-/41700 €	41 650 / 43 150 €	46 000 €	46 450 €	48 150 € /à venir	à venir
xDrive 25i 231 ch	-	44 450 € /-	48 800 €	49 250 €	50 950 € /-	-
sDrive 16d 116 ch	32 350 € /-	33 950 € /-	38 300 €	38 750 €	40 450 € /-	-
sDrive 18d 150 ch	-/36 250 €	36 200 / 37 700 €	40 550 €	41 000 €	42 700 € /à venir	à venir
xDrive 18d 150 ch	-/38 300 €	38 250 / 39 750 €	42 600 €	43 050 €	44 750 € /à venir	à venir
sDrive 20d 190 ch	-	41 600 € /-	45 950 €	46 400 €	48 100 € /-	-
xDrive 20d 190 ch	-/43 600 €	43 600 / 45 050 €	47 950 €	48 400 €	50 100 / 51 750 €	51 750 €
xDrive 25d 231 ch	-/46 000 €	45 950 / 47 450 €	50 300 €	50 750 €	52 450 / 54 150 €	54 150 €

Bonne à tout faire

De berline à l'esprit sportif et au comportement vif, la Série 3 s'est muée, ces dernières années, en familiale bourgeoise. Pour la future version, BMW poursuit dans cette voie en élargissant encore son éventail pour séduire le plus grand nombre.

Après avoir présenté tous ses nouveaux SUV, BMW terminera l'année 2018 sur une touche plus classique. La future Série 3 sera dévoilée au cours du dernier trimestre, mais peut-être pas au Mondial de l'Auto à Paris (du 4 au 14 octobre), BMW ayant, en effet, pris goût aux révélations hors Salon. Sa commercialisation interviendrait au tout début 2019.

Parmi les grandes nouveautés de cette septième génération, connue en interne sous le code G20, on notera l'adoption d'une toute nouvelle base

technique. N'ayez crainte, la Série 3 ne passe pas à la traction, au contraire de la future Série 1 (prévue courant 2019). Elle reprend la plate-forme CLAR déjà utilisée par les actuelles Série 5, 6 GT et 7, ce qui en fera bien une propulsion. La transmission intégrale sera, bien sûr, proposée. L'intérêt de cette nouvelle architecture est l'économie de poids (une centaine de kilos environ) grâce à l'utilisation de matériaux allégés (aluminium, fibre de carbone...). Par ailleurs, le dynamisme de l'auto devrait s'en trouver renforcé. Mais le fin du fin de cette plate-forme, c'est la facilité avec laquelle elle peut être électrifiée. Cela va de la batterie 48 V à l'accumulateur pouvant →



*La Série 3 restera une pure propulsion
avec moteur placé en long.
Mais sa nouvelle base technique
lui permettra d'économiser
quelques dizaines de kilos.*

Série 3 VIII



LES INFOS CLÉS

À partir de 35 000 €*

Commercialisation :
fin 2018/début 2019

Sa cible : Audi A4

*Estimation



La rivale française à abattre : Peugeot 508 II

Au printemps prochain, Peugeot dévoilera la deuxième génération de sa 508. De berline classique, l'auto se transformera en coupé 5 portes avec tous les attributs du segment : ligne de toit abaissée, portières sans encadrement, capot moteur allongé... À l'intérieur, Peugeot adapte son petit volant et son écran tactile pour le système d'info-divertissement. Une version break intégrant les mêmes éléments arrivera ultérieurement, tout comme une version hybride essence rechargeable.



offrir jusqu'à 90 kWh de capacité pour une version 100 % électrique, en passant par la version hybride rechargeable. Les moteurs 3, 4 et 6 cylindres thermiques seront toujours au rendez-vous avec des puissances allant de 120 à 450 ch, voire près de 500 ch pour la sulfureuse M3. Côté boîtes, le catalogue sera bien fourni avec des versions manuelle (6 rapports), automatique (8 rapports) et à double embrayage (7 rapports). N'oublions pas la possibilité d'opter pour des roues arrière directrices...

Cette plate-forme CLAR apportera une autre modification : l'allongement de la longueur de l'auto via, entre autres, un empattement accru. La Série 3 VII offrira ainsi plus d'aisance aux passagers arrière. Le volume du coffre y gagnera également. Quant à la présentation du tableau de bord, si l'agencement se rapprochera de ce que proposent les modèles des gammes supérieures, la grande nouveauté viendra de l'instrumentation 100 % numérique disponible sur les versions les plus huppées.

La berline sera suivie, au printemps 2019, d'un break offrant une silhouette plus dynamique que celui produit actuellement. En revanche, toujours pas de version "tout-chemin" prévue, contrairement à ce que propose Audi avec l'A4 Allroad. Les différentes déclinaisons composant la gamme Série 4 ainsi que la Série 3 GT arriveront à partir de 2020. À noter, enfin, que le cabriolet abandonnera le toit rigide escamotable et reviendra à la capote en toile.



L'avis de **Florian Chopin** Classique dans sa présentation, la Série 3 offrira une gamme mécanique diversifiée capable de satisfaire le gros rouleur, le sportif pur et dur ou l'écolo convaincu. Mais à vouloir ratisser trop large, attention à ne pas perdre son âme.

Série 3 Touring



Sans miser sur un volume de chargement important, la Série 3 Touring sera un break séduisant, à la ligne dynamique. Pas de version tout-chemin prévue.



Reposant sur un empattement plus long, la Série 3 (berline et break) offrira plus d'espace aux passagers arrière.



RENAULT
La vie, avec passion

Vous allez être fier de votre occasion.



Credit photos : Getty Images.

Renault OCCASIONS

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

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

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

*Source Argus® juin 2017 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2016. (1) Pour 1 € en plus du montant d'achat du véhicule. Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2018 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession. (2) Entretien de 36 mois ou 60 000 km, au 1^{er} des 2 termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 329892368 RCS Bobigny. (3) Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcours). L'extension de garantie est souscrite par Diac SA, établissement de crédit et intermédiaire d'assurances au capital de 560 956 000 € - siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny - N°ORIAS : 07 004 966 - www.orias.fr, auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles, société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126. MMA IARD, société anonyme au capital de 537 052 368 € - RCS Le Mans 440 048 882. Sièges sociaux : 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon 72030 Le Mans Cedex 9 - entreprises régies par le code des assurances. Dénommées ensemble MMA, assureur de la garantie mécanique.

Renault recommande elf

f renault-occasions.fr

X4 II

Prix estimé : à partir de 54 000 €

Juillet 2018

Sa cible : Mercedes GLC Coupé

NOUVEAUTÉS

ILLUSTRATIONS : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Logique respectée

BMW poursuit logiquement le renouvellement de sa gamme de SUV. Prochains modèles sur la liste : la deuxième génération du X4, et la quatrième (déjà !) du X5...

Le X3... C'est fait. Le X2, c'est en cours... BMW passe donc à la suite : dès le mois de février, le X4 II sera révélé avant de faire sa première apparition en public, à l'occasion du Salon de Genève (du 8 au 18 mars). Ce sera ensuite au tour du X5 IV de se dévoiler courant juin, avant une mise sur le marché pour le Mondial de l'Auto à Paris (du 4 au 14 octobre). Les deux véhicules partageront la même plate-forme (CLAR) permettant de gagner quelques dizaines de kilos, ce qui, pour des modèles tournant autour des 2 tonnes, ne changera pas fondamentalement les choses. En revanche, ils prendront tous les deux quelques centimètres supplémentaires, aussi bien en longueur qu'en empattement, offrant par la même occasion plus d'espace à bord. Concernant le X4, il s'agira, ni plus ni moins que d'un X3

nouvelle génération arborant un look de coupé : il en reprendra la présentation intérieure, ainsi que ses motorisations (boîte auto et transmission intégrale obligatoires). Une version électrique pourrait arriver courant 2020, peu après celle prévue sur le X3. Pour le X5 version G05, BMW a des objectifs plus haut de gamme. L'engin disposera bien sûr des blocs les plus puissants (BVA8 et 4x4), sans oublier une offre hybride rechargeable disponible début 2019. Mais il pourra aussi disposer, en option, d'une suspension pneumatique avant et arrière. Malgré l'arrivée prochaine du X7 (voir ci-dessous), le nouveau X5 continuera de proposer une troisième rangée de sièges pour accueillir jusqu'à 7 passagers. Instrumentation numérique, écran d'info-divertissement tactile, commandes gestuelles et systèmes de conduite autonome seront également au rendez-vous.

X5 IV
Prix estimé : à partir de 57 000 €
Octobre 2018
Sa cible : Audi Q7



BMW

Ne pas oublier l'imposant X7

La version de série du X7 sera révélée en octobre prochain, pour une commercialisation prévue pour mars 2019. Il reprendra les éléments de style initiés par le concept présenté à Francfort (septembre 2017). Dépassant les 5 m de longueur, il offrira une belle habitabilité. Même les passagers de rang 3 pourront profiter de l'immense toit panoramique vitré. L'engin disposera de motorisations 6 ou 8 cylindres.

ŠKODA FABIA CLEVER*

*CLEVER adj. — Qui facilite le quotidien.

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



ŠKODA

À PARTIR DE
9 990€⁽¹⁾
SOUS CONDITION DE REPRISE⁽²⁾



Modèle présenté : FABIA BERLINE CLEVER 1.0 MPI 60ch BVM5 avec options au prix de **10 320€**, prime et remise déduites.

(1) Prix conseillé au 02/01/2018, pour une FABIA CLEVER 1.0 MPI 60 ch BVM5 prime à la conversion de 1 000€ et remise ŠKODA de 3 500€ déduites du prix catalogue. (2) Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine non cumulable avec toute autre offre en cours, dans le réseau ŠKODA participant, pour l'achat d'une FABIA CLEVER neuve entre le 02/01/2018 et le 31/03/2018, et sous réserve de bénéficier de la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F32487). Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons 832 277 370.

ŠKODA recommande Castrol EDGE Professional.

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



PHOTOS BMW



Série 8 III

Prix: à partir de 110000 €*

Novembre 2018

La cible: Mercedes Classe S Coupé

*Estimation

Quelles gueules!

Marque sportive par essence, BMW ne disposait plus ni de GT, ni de roadster digne de ce nom au sein de sa gamme. Cette année, tout va rentrer dans l'ordre !

L'année 2018 marquera le retour de deux modèles iconiques de BMW et pourtant disparus de la gamme. Le premier, le coupé Série 8, réapparaîtra en juin prochain, après près de vingt ans d'absence, et reprendra le style initié par le concept éponyme présenté au printemps 2017, avec ses lignes sobres et galbées. Mais c'est surtout sa gueule de requin affamé de bitume qui retient notre attention. À l'intérieur, l'auto n'est que luxe et volupté avec des matériaux de première qualité (aluminium, cuir, Alcantara...). Mais le sport n'est pas bien loin, avec des baquets enveloppants, histoire de ne pas bouger d'un iota dans les enchaînements de virages. Ils seront avalés d'autant plus rapidement que l'auto dispose de 6 cylindres et V8

puissants (dont la version M8 de plus de 600 ch), mais elle peut s'appuyer sur un train arrière directeur issu de la plate-forme CLAR.

La deuxième renaissance concerne le Z4, dont la version définitive de la troisième génération ne sera pas très éloignée du concept révélé à Pebble Beach (2017). Développé en partenariat avec Toyota, qui prépare sa nouvelle Supra, le roadster allemand revient à la capote en toile, comme sur la première mouture du modèle. À l'intérieur, l'instrumentation numérique s'avérera plus poussée que dans le reste de la gamme BMW. Signe visible du partenariat technique... Pour la partie moins visible, les 4 et 6 cylindres bavarois seront-ils associés à un système hybride issu du savoir-faire Toyota ? Réponse lors de la présentation, en octobre prochain...

Z4 III

Prix: à partir de 40000 €*

Début 2019

La cible: Audi TT

*Estimation



NOTRE VERDICT

Tant que je gagne...

Dans cette nuée de nouveaux modèles (et c'est loin d'être terminé !), BMW a choisi de placer son curseur à fond sur les SUV, quitte à friser l'overdose. Cette tendance devrait

dépasser les 30% de part de marché dans les années à venir, et BMW ne compte pas laisser sa portion à la concurrence. La marque entend également s'orienter vers le très haut

de gamme. Une stratégie qui réclame des investissements importants pour offrir une qualité irréprochable et des technologies dernier cri. Attention à l'addition finale...

JE N'AI
QU'UN SEUL BUT.
L'OR.



START YOUR IMPOSSIBLE*

TOYOTA



Partenaire
Olympique Mondial



Partenaire
Paralympique Mondial

QUAND ON EST LIBRE DE BOUGER, TOUT DEVIENT POSSIBLE.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Citroën

e-Mehari Citroën revoit la copie de son véhicule électrique e-Mehari. L'engin iconoclaste est animé par un électromoteur de 68 ch dont le couple progresse, à cette occasion, de 20 % (166 Nm au total). Pour aller à l'essentiel, l'équipement s'enrichit (quatre airbags, système Easy Entry pour accéder aux places arrière,

Citroën e-Mehari



CITROËN

détecteur de luminosité, verrouillage centralisé et autres), la planche de bord est refaite et, fin du fin, l'engin peut désormais bénéficier d'un toit rigide, ou hard-top, gratifié d'un vitrage en verre. Dite Soft Top, la version cabriolet d'origine reste au catalogue. Celle-ci réclame 25 500 € avant déduction du bonus de 6 000 €. Rajoutez 1 200 € pour l'e-Mehari Hard Top.

De
à
Z

Par Daniel Carroux

Hyundai i30 Fastback



H
yundai

i30 Fastback La berline i30 décline une variante "coupé quatre portes" dite Fastback. Pas de diesel au programme, l'i30 Fastback ne carbure qu'à l'essence. Dans le détail, le 3 cylindres turbo 1.0 T-GDi de 120 ch (BVM6) n'est disponible que sous la finition Business au prix de 24 250 € (malus : 50 €). Réservée à la clientèle professionnelle, cette livrée ouvre la gamme et offre notamment l'accès et le démarrage mains-libres, la climatisation automatique bizone, le commutateur feux de croisement/feux de route automatique, la caméra de recul, l'écran tactile 8 pouces, le GPS, l'interface smartphone, l'avertisseur de risque de collision et les jantes alliage 17 pouces. Le 4 cylindres 1.4 T-GDi de 140 ch

n'est quant à lui disponible que sous la finition Creative quand il reçoit le soutien de la BVM6. Prix: 28 650 € (malus: 253 €). Le menu retient l'ordinateur de bord avec écran couleur TFT 4,2 pouces, le frein de parking électrique, la sellerie mixte cuir-tissu et le siège conducteur électrique. Le bloc 1.4 T-GDi de 140 ch peut également faire alliance avec la boîte robotisée DCT-7, le tandem étant alors disponible sous la finition Creative susmentionnée suivie par l'Executive. Prix respectifs: 30 150 et 32 650 € (malus respectifs: 113 et 253 €). La finition Executive ajoute les sièges et le volant chauffants, la sellerie cuir, le toit ouvrant, les jantes 18 pouces, la surveillance des angles morts et la reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse.

INUTILE D'ÊTRE LYONNAIS POUR AIMER LES BOUCHONS.



START YOUR IMPOSSIBLE*

TOYOTA



Partenaire
Olympique Mondial



Partenaire
Paralympique Mondial

QUAND ON EST LIBRE DE BOUGER, TOUT DEVIENT POSSIBLE.



Renegade

Jeep Renegade simplifie la gamme de son best-seller. En mettant de côté la finition Longitude Business, réservée aux professionnels (maintenue au catalogue), le nombre de finitions passe de neuf à quatre. Dans le même temps, le véhicule reçoit une installation multimédia dite UConnect plus complète que la précédente, gratifiée d'un écran tactile de 8,4 pouces et de l'interface smartphone (Android Auto/Apple CarPlay). Voici le détail. **Sport**: climatisation manuelle, volant réglable sur les deux plans, jantes acier 16 pouces. **Longitude**: antibrouillards cornering, radar de recul, régulateur/limiteur de vitesse, rails de toit, jantes alliage 16 pouces. **Limited**: multimédia UConnect + GPS, climatisation automatique bizona, banquette 40/20/40, accès et démarrage mains-libres, rétros rabattables électriquement, sellerie cuir, jantes alliage 17 pouces. Assurances : avertisseur de risque de collision, freinage d'urgence autonome à basse vitesse, aide au maintien dans la voie de circulation. Éléments de design spécifiques. **Trailhawk**: garde au sol portée à 210 mm, pneus mixtes M+S et éléments de design spécifiques. La sellerie cuir et l'aide au maintien dans la voie de circulation sont disponibles en option sur cette finition (respectivement 1 000 et 300 €).

LA GAMME JEEP RENEGADE			
	Motorisations / boîtes	Malus	Finitions
Ess.	1.6 E.torQ Evo 110 ch BVM5 4x2	1 153 €	Sport/Longitude
	1.4 MultiAir 140 ch BVM6 4x2	1 050 €	Longitude/Limited
	1.4 MultiAir 140 ch BVR6 4x2	773 €	Longitude/Limited
Diesel	1.6 MultiJet 120 ch BVM6 4x2	0 €	Sport/Longitude/Limited
	1.6 MultiJet 120 ch BVR6 4x2	0 €	Longitude/Limited
	2.0 MultiJet 120 ch BVM6 4x4	540 €	Sport/Longitude
	2.0 MultiJet 140 ch BVM6 4x4	540 €	Limited
	2.0 MultiJet 140 ch BVA9 4x4	2 300 €	Limited
	2.0 Multijet 170 ch BVA9 4x4	2 453 €	Trailhawk
			25 600/29 800 €
			23 700/25 850 €
			31 050 €
			33 400 €
			34 000 €

Jeep Renegade

Kia Picanto



Picanto Le Picanto part à l'aventure vêtu de la tenue de circonstance, baptisée **X Line**. Garde au sol rehaussée de 15 mm, sabots de protection avant/arrière façon "alu", extensions d'ailes, jantes 16 pouces spécifiques, inserts dits Vert Lemon (cerclage des antibrouillards notamment),

sellerie cuir de synthèse avec surpiqûres de la même teinte à l'intérieur : rien ne manque. Le Picanto X Line n'a droit qu'à la motorisation la plus puissante, soit le 4 cylindres essence 1.2 de 84 ch associé à la BVM5 ou à la BVA4 au choix. Prix respectifs : 15 100 et 16 100 €. Rajoutez 90 € pour le malus avec la BVA4.

Subaru

Forester Le Forester équipé du 4 cylindres essence 2.0i de 150 ch n'est désormais disponible qu'avec la boîte CVT Lineartronic – la BVM6 passe à la trappe. Dans le même temps, le pack d'assistances à la conduite EyeSight (avertisseur de risque de collision, freinage d'urgence autonome à basse vitesse, aide au maintien dans la voie de circulation) est fourni de série dès l'entrée de gamme. Les prix varient de 31 990 à 37 990 € au rythme des finitions Premium EyeSight, Luxury EyeSight et Exclusive EyeSight. Plus 2 300 € de malus.

Levorg Animé par le 4 cylindres 1.6 Turbo de 170 ch (boîte CVT Lineartronic uniquement), le break Levorg élargit sa gamme vers le bas. De fait, deux nouvelles finitions font leur apparition. Baptisées Premium EyeSight et Luxury EyeSight, celles-ci réclament respectivement 32 990 et 35 990 €. Facturée 38 990 €, la livrée Exclusive EyeSight coiffe désormais la gamme. Rajoutez 4 890 € pour le malus.

Outback Le break surélevé Outback élargit son offre essence vers le bas. Le 4 cylindres 2.5i de 173 ch (boîte CVT Lineartronic uniquement), en l'occurrence. Il est désormais disponible sous les nouvelles finitions Premium EyeSight et Luxury EyeSight aux prix respectifs de 38 990 et 41 990 €. Facturée 44 990 €, la finition Exclusive EyeLight reste au catalogue. Rajoutez 5 340 € pour le malus.



Seat Arona

Seat

Arona Le SUV urbain Arona reçoit les motorisations diesel qui lui faisaient jusqu'à présent défaut. Il s'agit du 4 cylindres 1.6 TDI dans ses versions 95 et 115 ch. Le premier est associé à la boîte manuelle à 5 rapports et disponible sous les finitions Reference, Style et Xcellence aux prix respectifs de 19 100, 21 295 et 23 895 €. Associée à la BVM6, la variante de 115 ch réclame 22 015, 24 615 et 25 495 € sous les finitions Style, Xcellence et FR. Malus interdit de séjour.

PARÉ POUR L'HIVER.

**NOUVEAU SUV COMPACT CITROËN C3 AIRCROSS
AVEC GRIP CONTROL ET HILL ASSIST DESCENT⁽¹⁾⁽²⁾**



GRIP CONTROL AVEC HILL ASSIST DESCENT⁽¹⁾⁽²⁾

Avec ce SUV, dominez la route ! Une garde au sol surélevée, des grandes roues et un Grip Control avec Hill Assist Descent⁽¹⁾⁽²⁾ permettent de s'aventurer sur tous types de routes.

OFFRES APRÈS-VENTE DISPONIBLES SUR L'ENSEMBLE DE LA GAMME CITROËN⁽³⁾

COFFRES SUR BARRES DE TOIT

-20%



Consultez votre point de vente pour connaître les différentes tailles disponibles (de 280 litres à 420 litres) pour votre véhicule. Les coffres de toit rigides en versions mi-long ou long sont dotés d'une ouverture et d'une fermeture latérales assistées par des vérins à gaz avec serrure centrale multipoint. Bénéficiez également de -20% sur la gamme de barres de toit transversales.

RÉVISION HIVER

-20€



AVEC PRISE DE RENDEZ-VOUS EN LIGNE

Remise de 20 € TTC pour l'achat d'un Forfait Carré Entretien Constructeur (incluant pièces et main-d'œuvre) ou de la prestation révision équivalente réalisée avec des Pièces d'Origine Constructeur au tarif en vigueur au moment de l'opération. Remise accordée sous condition d'une prise de rendez-vous en ligne sur Citroën.fr.

ENVELOPPES ANTIDÉRAPANTES POLAIRE SHOW'7

-20%



Faciles à installer, les enveloppes antidérapantes sont une solution idéale pour conduire de façon ponctuelle sur neige ou verglas. Elles apportent une motricité supérieure et un grand confort de conduite. Réalisées en fibres synthétiques, elles ne gènèrent ni bruit ni vibration. Cohabitation parfaite avec l'ABS, l'ESP ou la transmission intégrale.

REPRISE BATTERIE

30€



Ancienne batterie reprise 30 € TTC pour l'achat d'un Forfait Carré remplacement de la batterie (incluant pièce et main-d'œuvre) ou de la prestation équivalente réalisée avec des Pièces d'Origine Constructeur au tarif en vigueur au moment de l'opération.



18 SÉCURITÉ ROUTIÈRE NOUVELLES MESURES, ET APRÈS ?

FACE À LA HAUSSE DE LA MORTALITÉ, PLUTÔT QUE DE DÉPLOYER DES MOYENS HUMAINS SUPPLÉMENTAIRES POUR FAIRE RESPECTER LES RÈGLES ACTUELLES, LE GOUVERNEMENT PRÉFÈRE LANCER DE NOUVELLES MESURES. QUI, POUR LA PLUPART, NOUS LAISSENT SCEPTIQUES.

Par Brice Perrin



Depuis 2014, la mortalité remonte sur les routes. Sur l'année 2017, les accidents sont également plus nombreux, les blessés hospitalisés aussi. Nos regrets: des actions de sécurité routière qui reposent trop sur des machines, et pas assez sur la présence des forces de l'ordre. Les dépistages d'alcoolémie sont en baisse et les dépistages de stupéfiants encore bien rares: à peine 600 par jour!

*Comité interministériel de sécurité routière

Le gouvernement a décidé de réunir le CISR* le 9 janvier afin de prendre de nouvelles mesures - les 22 mesures du CISR de 2015 n'étant, pour certaines, toujours pas appliquées... Il est évident qu'il faudrait, pour obtenir des résultats spectaculaires, mettre en place une politique d'éducation dès l'école maternelle, de formation continue (quel pourcentage de conducteurs connaît les mesures adoptées ces cinq dernières années?) et de répression, qui ne se contente pas

de discours, de nouveaux panneaux et de boîtes au bord des routes. Les associations font sur le terrain un travail de prévention formidable, mais elles ne peuvent se substituer à l'État et à ses représentants, ou à des entreprises, encore peu contraintes à former leurs personnels au risque routier, alors que les accidents de la route restent la première cause d'accidents du travail mortels. Tellement de chantiers à envisager, et si peu de moyens et d'ambition affichés par la France... ■

» Réduire de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens et sans séparateur central. (Mesure n°5)

LE BUT Sauver entre 300 et 400 vies par an.

LA DATE D'APPLICATION Juillet 2018

 Cette estimation de vies sauvées sort d'un chapeau. Et la vitesse moyenne pratiquée sur le réseau secondaire stagne déjà depuis une décennie entre 80 et 83 km/h. Et c'est le réseau où le taux d'excès de vitesse est le plus faible : 19% des conducteurs roulent à plus de 90 km/h et seuls 5% dépassent la limitation de plus de 10 km/h*. Un choc frontal aura les mêmes conséquences dramatiques à 80 km/h qu'à 90 km/h, du fait des lésions internes...

*Source: ONISR/Observatoire des vitesses



» Repenser l'aménagement des abords des passages piéton, permettre la vidéo-verbalisation pour le non-respect de la priorité piéton, renforcer les sanctions contre les conducteurs qui commettent cette infraction. (Mesure n°9)

LE BUT Protéger les piétons.

LA DATE D'APPLICATION 2018 à 2019 selon mesure.

 Depuis 2015, le stationnement est interdit à moins de 5 mètres d'un passage piéton. Dans les faits, c'est encore ignoré. Depuis 2010, tout conducteur doit céder la priorité à un piéton s'il a l'intention de traverser, même s'il n'est pas encore sur la chaussée. Combien le savent et respectent cette règle ? Les nouvelles mesures annoncées permettront d'accroître la sécurité des piétons, et c'est une excellente nouvelle.



» Donner la possibilité de conduire à un conducteur contrôlé en excès de plus de 40 km/h et dont le permis est suspendu, à condition d'équiper son véhicule d'un contrôleur électronique de vitesse. (Mesure n°8)

LE BUT Permettre aux conducteurs coupables d'un excès de vitesse important de continuer à conduire.

LA DATE D'APPLICATION 2021

 L'idée peut sembler pertinente. Sauf qu'une suspension de permis a un rôle dissuasif, et le dispositif mentionné n'empêchera pas les excès de vitesse : en cas de nouvel excès, le permis sera simplement suspendu le lendemain. Par ailleurs, s'il n'est pas contrôlé par les forces de l'ordre, rien n'empêchera le conducteur au permis suspendu de rouler sans ce dispositif.



A. MARCHI/PHOTOPQR

» Lancer une réflexion sur la valorisation des comportements exemplaires. (Mesure n°3)

LE BUT Motiver le plus grand nombre à adopter ou à conserver un comportement responsable sur nos routes.

LA DATE D'APPLICATION 2019

 Proposition ridicule. Ce n'est pas en infantilisant les conducteurs qu'ils adopteront un comportement plus responsable et vertueux. Avoir 12 points sur son permis et une conduite prudente n'a pas à être récompensé.

“Nous allons donc bien sûr continuer à veiller au bon état des routes, et avec les constructeurs, continuer à améliorer la sécurité des véhicules. Mais nous devons concentrer nos efforts sur le facteur comportemental si l'on veut diminuer significativement le nombre d'accidents sur les routes.”

Le Premier ministre, Édouard Philippe, le 9 janvier



J. MATTIA/MAXPPP

» Mettre en ligne une carte présentant l'implantation des radars automatiques, le lien avec l'accidentalité et les recettes générées. (Mesure n°7)

LE BUT Fournir une information fiable et transparente aux usagers de la route.

LA DATE D'APPLICATION Début 2018

 Louons cette volonté affichée de transparence. Mais il faudra être exhaustif, et certainement pas sélectif ! Nous avons hâte de voir quelles données seront retenues et comment elles seront interprétées, puisqu'il est impossible d'isoler le seul facteur vitesse.



PHOTOPQR

32 [L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

» Suspendre le permis de conduire d'un conducteur qui utilise son téléphone au volant tout en commettant une autre infraction. (Mesure n°13)

LE BUT Mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite.

LA DATE D'APPLICATION 2019

 Plus de 40% des Français utilisent leur téléphone tout en conduisant. C'est pourtant une infraction (3 points, amende forfaitaire de 135 €), verbalisée près d'un million de fois par an, et responsable de 10% des accidents corporels. La règle étant encore trop peu respectée, durcir les sanctions semblait inévitable, et justifié.



D. ADEMUS/PHOTOPQR

» Inculquer aux enfants une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège, et augmenter la pratique de la "remise en selle" pour les adultes. (Mesure n°10)

LE BUT Accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité.

LA DATE D'APPLICATION Non communiquée

 Le vélo n'est pas seulement un sport ou un loisir. C'est aussi un mode de déplacement, qui peut se substituer à la voiture pour les trajets courts. Apprendre aux enfants à se déplacer à vélo leur permettra d'acquérir une autonomie et de bons réflexes. Reste à voir quand et comment sera appliquée cette mesure.

» Développer la régulation dynamique de vitesse sur certains tronçons pour adapter la vitesse aux conditions de circulation. (Mesure n°6)

LE BUT Non communiqué

LA DATE D'APPLICATION 2020

 Adapter sa vitesse aux circonstances, au climat, au relief et au réseau, plutôt que de rouler systématiquement à la vitesse maximum autorisée, c'est ce que chacun devrait mettre en œuvre. Une régulation dynamique en fonction des conditions est pertinente pour la sécurité et pour la fluidité du trafic.

» Rendre obligatoire l'éthylotest anti-démarrage (EAD) en cas de récidive de conduite en état alcoolique. Permettre aux conducteurs dont le permis est suspendu à cause d'un taux délictuel de reconduire ($> 0,8 \text{ g/l}$) si le véhicule dispose d'un EAD. (Mesure n°11)

LE BUT Lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool.

LA DATE D'APPLICATION 2018

 Pourquoi attendre la récidive avant d'imposer l'EAD ? Comme le rappelle le Premier ministre, "les deux tiers des accidents mortels liés à l'alcool impliquent des conducteurs dont l'alcoolémie dépasse le triple du seuil légal". L'alcool est impliqué dans près d'un tiers des décès sur route. Il faudrait multiplier les contrôles... mais c'est l'inverse : entre 2008 et 2016, le nombre de dépistages a baissé de 16%. Inacceptable.



P. BONNIERE/PHOTOPQR

LES MESURES OUBLIÉES

Il est aisément de critiquer les mesures instaurées en arguant que d'autres propositions auraient pu être faites pour accroître la sécurité des usagers. Toutefois, certaines nous paraissaient évidentes. Par exemple :

- Le lancement d'un continuum éducatif pour mettre à jour les connaissances des conducteurs tous les cinq ou dix ans, notamment celles qui concernent les usagers les plus vulnérables.
- La mise en place d'une "Vision Zero", initiative lancée en Suède (qui a fait nombre d'émules) visant à tout mettre en

place pour comprendre les causes d'accident et aboutir à zéro mort sur les routes, notamment grâce à des infrastructures empêchant les chocs frontaux.

- Imposer les bandes sonores sur toutes les autoroutes sans attendre l'échéance de 2022, et imposer des mesures pour éviter les contresens (9% des tués sur autoroute).
- Renforcer encore la formation. L'inexpérience est présente dans 31% des accidents mortels (d'après le Cerema), et un accident corporel sur quatre implique un conducteur titulaire du permis depuis moins de deux ans.

ET LES AUTRES

» Favoriser un engagement fort et global des citoyens en faveur de la sécurité routière (n°1). Une mesure encore floue.

» Faire prendre conscience aux nouveaux titulaires du permis de l'ampleur de leurs responsabilités (n°2). En faisant signer, à partir de fin 2018, une "charte numérique" à ceux qui passent le permis. Efficacité illusoire.

» Permettre aux forces de l'ordre d'empêcher la localisation de leurs contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants sur les outils numériques (n°12). Dès la fin 2018. Nous y sommes évidemment favorables.

» Placer immédiatement en fourrière le véhicule de l'auteur d'une infraction grave au code de la route (n°14). À savoir : conduite avec alcoolémie délictuelle, après usage de stupéfiants et/ou sans permis. À partir de 2019. Pertinent et justifié.

» Protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisés (n°15). Dans le détail : autoriser l'allumage de jour des (rares) feux de brouillard, encourager le port de bottes et de protections, mais aussi moderniser les modalités d'examen des permis moto. Pas de miracle à attendre.

» Protéger les acheteurs d'un véhicule d'occasion (n°16). Dès cette année, les acheteurs d'un VO se verront remettre l'historique des réparations importantes sur le véhicule concerné. Bonne initiative.

» Améliorer la prise en compte des personnes récidivistes (n°17). En faisant passer, dès 2019, de 2 à 3 jours la durée des stages de récupération de points pour celles et ceux qui ont déjà suivi deux stages en cinq ans.

» Anticiper les nouvelles technologies au service de la sécurité routière (n°18). Il ne s'agit pas ici des innovations côté conducteurs, mais des technologies "qui équipent les forces de sécurité intérieure", notamment les moyens liés à la vidéo.

Retrouvez L'Auto-Journal directement chez vous 1 jeudi sur 2

Pour vous

Cette superbe montre vous permet de gérer vos appels, synchroniser vos contacts, écouter votre musique et suivre votre activité au quotidien (podomètre, calories, sommeil...).

Compatible IOS et Android et se connectant en Bluetooth®.

Une application gratuite Android vous permet également d'émettre et de recevoir des sms, des notifications et de contrôler l'appareil photo de votre montre en insérant une carte mémoire (jusqu'à 32 Go) et une carte SIM.

• Écran tactile 1,54" • Affichage multifonction • Heure en mode numérique, analogique ou avec dateur • Livrée avec un câble de charge USB. • Dimensions : 25 x 4 x 1,1 cm • Garantie : 24 mois



-53%

soit 5,90€ / mois au lieu de 12,70€*

SANS ENGAGEMENT



1 n° un jeudi sur deux
dont le Spécial Salon

- + 5 guides dans l'année
- + La montre connectée
(d'une valeur de 22€)

- + La version numérique
OFFERTE !

Votre magazine vous suit partout



LES AVANTAGES DU PRÉLÈVEMENT

Plus économique :
votre réduction est plus importante

Sans engagement :
votre abonnement est résiliable à tout moment

Plus simple :
vous recevez votre magazine chez vous

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

L'OFFRE BONUS : La meilleure offre d'abonnement !

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides dans l'année + la montre connectée pour 5€90 par mois au lieu de 12,70€* soit 53 % de réduction. (909218) Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de suspendre mon abonnement à tout moment. Je remplis le mandat de prélèvement SEPA ci-contre.

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

IBAN :

BIC :

Vous autorisez EMAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Crédancier : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

L'OFFRE CLASSIQUE :

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 chez moi pendant 1 an pour 65€ au lieu de 100,59€ soit 35% de réduction. (909226).

Je commande seulement la montre connectée à 22€ (654400)

Je choisis mon monde de règlement :

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal

CB n°

Expire Fin : Cryptogramme

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder à la version numérique :

Télé : Mobile :

Email :

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :



Le DS 3 Crossback sera un SUV urbain: une allure baroudeuse, mais ce sera une stricte traction sans aucune velléité aventurière.



PHOTOS SB MEDIEN

Des flancs sculptés, une ceinture de caisse haute et rehaussée d'un aileron de requin, des optiques acérées: il soigne son look!

VOICI LE FUTUR DS 3 CROSSBACK !

Exit la petite 3 portes vieillissante, en devenant Crossback, la DS 3 devient SUV chic et sportif. Attendu par les clients autant que par le réseau DS...

Le messie", voici comment la marque DS pourrait nommer la remplaçante de la DS 3. Car faute d'une gamme vaste et renouvelée, les ventes de la marque s'effondrent: moins de 53 000 immatriculations dans le monde en 2017, dont 40 % sur le seul marché français. La DS 3 poursuivra sa carrière avec une gamme simplifiée, mais c'est ce DS 3 Crossback qui aura pour mission de (re)lancer la marque. PSA n'a pas lésiné sur les moyens pour atteindre cette noble ambition: d'abord, ce sera un SUV citadin, haut sur pattes et doté d'ailes élargies. Mais sans aucune prétention baroudeuse, au même titre qu'un Peugeot 2008 ou un Renault Captur. Le DS 3 Crossback sera également la première auto du groupe à bénéficier de la nouvelle plate-forme

CMP, conçue avec Dongfeng et destinée aux petits modèles des deux industriels.

Le DS 3 Crossback n'adopte pas seulement de nouveaux dessous, il fait tout pour s'adapter au marché et séduire.

À l'extérieur, il adoptera une vaste calandre en nid-d'abeilles (Audi, es-tu là?), inspirée notamment des concept cars E-Tense et Divine DS. Il restera compact, avec une longueur qui devrait à peine excéder les 4,10 m. L'aileron de requin qui orne le montant central sera repris de l'actuelle DS 3, mais dans une version plus discrète puisque ce DS 3 Crossback sera doté de 5 portes! Encore plus original et exclusif sur ce segment: les portières dotées de poignées affleurantes, bien visibles sur ce prototype. À l'intérieur, l'habitacle sera à la fois chic et moderne, et devrait, comme sur les concepts de la marque, présenter de nombreux éléments de style intérieur en forme de losange, notamment les commandes et les haut-parleurs. Un vaste écran tactile trônera sur la console centrale, et les photos du prototype laissent entrevoir une lame d'une largeur inédite pour recevoir l'affichage tête haute.

Côté moteur, le SUV devrait proposer des blocs thermiques de 100 à près de 230 ch, et une version 100 % électrique (batterie de 50 kWh minimum) verra le jour rapidement, puisque la plate-forme CMP est aussi conçue pour cette motorisation. Ce DS 3 Crossback sera présenté au Mondial de l'Automobile, à Paris cet automne.



Cette nouvelle DS inaugurerà la plate-forme inédite conçue avec Dongfeng, le partenaire de PSA.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation:

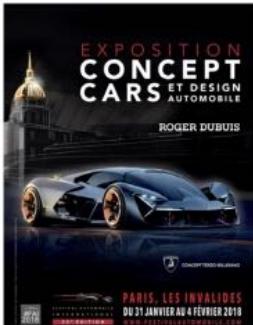
début 2019

Prix: à partir de **20 000 €**

Concurrent des Audi Q2 (et futur Q1) et Mini Countryman

**DU 31 JANVIER
AU 4 FÉVRIER
EXPOSITION DE CONCEPT
CARS AUX INVALIDES**

<http://festivalautomobile.com/>



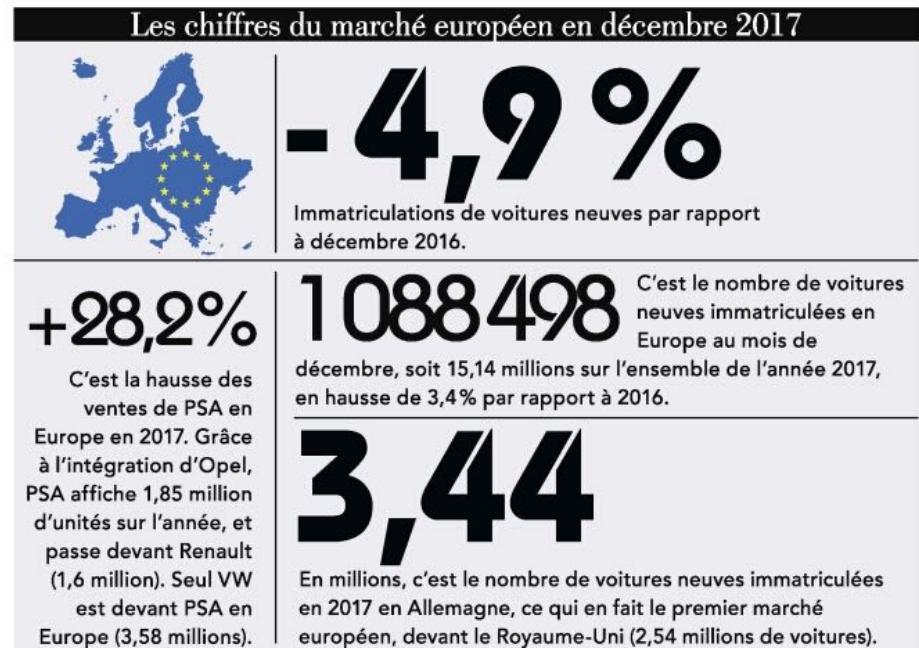
Dans le cadre du Festival Automobile International, qui désigne à chaque édition la plus belle voiture de l'année, l'Hôtel National des Invalides accueillera à nouveau une splendide exposition de concept cars et de supercars contemporaines, sur 3000 m². Le tarif d'entrée donne aussi dans le luxe: 15 €.



RECUEIL SANS ÉCUEILS

Cette synthèse annuelle est indispensable pour celles et ceux qui veulent conserver une trace des événements liés à l'automobile : nouveaux modèles, résultats sportifs, Salons, évolution du design, innovations, tendances... Tous les thèmes sont abordés et richement illustrés. Et le tarif est hélas toujours aussi élevé.

L'Année automobile 2017-2018, sous la direction de Serge Bellu, ed. ETAI, 288 p., 69 €.



INDUSTRIE

**Et le (vrai)
numéro 1 mondial
est...**

Chaque année, c'est la même bataille autour des chiffres de production. Mais à l'habituel trio Volkswagen-GM-Toyota s'ajoute un nouveau trublion: l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, qui revendique la place de premier industriel de l'automobile en 2017 avec 10,6 millions d'unités immatriculées. Le groupe Volkswagen, de son côté, annonce 10,74 millions de véhicules livrés, mais en incluant les poids lourds (soit plus de 200 000 ventes). Pour les seules automobiles, l'Alliance serait donc devant. À ceci près



que des participations croisées ne suffisent pas à faire une même entité. L'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi n'est pas un groupe automobile, et l'OICA* continue d'ailleurs à maintenir cette distinction dans ses publications. Désolé Monsieur Ghosn, ce sera pour une prochaine fois!

*Organisation internationale des constructeurs automobiles.





BORIS ROESSLER/AFP

“Il ressemblera à ce à quoi un SUV Ferrari doit ressembler. Mais il faudra qu'il se conduise comme une Ferrari. Et la marque fera de son mieux pour construire le SUV le plus rapide.”

Sergio Marchionne,
qui dirige le groupe FCA, à propos du SUV Ferrari annoncé pour 2020, cité par Auto Express le 16 janvier.

INDUSTRIE

Voici la voiture la plus française

Et ce n'est plus une surprise. Hormis en 2015, où la Peugeot 308 avait réussi à passer devant, la Toyota Yaris est, depuis 2011, la voiture la plus fabriquée en France. D'après le cabinet Inovev, ce fut à nouveau le cas en 2017 : 233 652 exemplaires de la citadine japonaise sont sortis de l'usine d'Onnaing, dans laquelle Toyota va investir 300 millions d'euros pour augmenter encore la production. Peugeot reste en embuscade : en 2017, le Lion a produit en France 212 487 SUV 3008 et 198 247 unités du 2008. La 308 arrive à la quatrième place du classement avec 175 847 voitures. Inovev précise enfin qu'"aucun modèle des marques Renault et Citroën ne figure dans le top 4, puisque les Clio sont essentiellement fabriquées en Turquie et les Citroën C3 en Slovaquie."



SAMUEL DHOUE

ÉTUDE

Le parc automobile mondial va chuter

C'EST EN TOUT CAS CE QU'ANNONCE UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR LA SOCIÉTÉ DE CONSEIL STRATEGY&. En cause, le développement de la voiture autonome et connectée et, concomitamment, de l'autopartage, notamment en milieu urbain. Pour Strategy&, "les premiers véhicules 100 % autonomes – sans présence humaine requise à bord – produits en série sont attendus dès 2028 (...) en Europe." Le cabinet estime que "l'autopartage réduira de 25 % le nombre de voitures circulant sur les routes d'Europe."

FISCALITÉ

Le gouvernement favorable au péage urbain

C'est une mesure qui serait profondément inégalitaire, qui pénaliserait les plus défavorisés. Citée par Les Échos, la ministre des Transports Élisabeth Borne a été explicite : "Aujourd'hui, la loi donne déjà cette possibilité aux collectivités locales, mais seulement

à titre expérimental et pour trois ans, ce qui est trop court au vu des investissements à consentir. Il faut y remédier." Sans donner d'arguments sur les effets attendus par un tel dispositif, pas encore testé en France, et rejeté par de nombreux maires – dont Anne Hidalgo à Paris.



NATIONAL PICTURES/MAXPPP



INSOLITE

Une Mustang en hommage à Bullitt

Sorti en 1968, le film *Bullitt* a marqué des générations, en particulier la poursuite menée par Steve McQueen au volant d'une Ford Mustang Fastback verte bouteille dans les rues de San Francisco. Cinquante ans après, la marque rend hommage au long-métrage américain avec une édition spéciale de sa Mustang. La teinte Dark Highland Green est identique à la voiture du film, mais le V8 5.0 qui s'exprime à travers une ligne d'échappement spécifique développe 481 ch et se pilote via une commande manuelle dont le pommeau de levier de vitesses blanc façon bakélite est un clin d'œil à l'originale.

DU 23 AU 25 MARS AVIGNON MOTOR FESTIVAL

<http://avignon-motor-festival.com>



"Toutes les locomotions, toutes les époques": le programme de ce Salon est aussi court que prometteur. Expositions thématiques, vente de véhicules de collection, marchands de pièces... L'entrée est à 13 €.



Mercedes prépare le nouveau CLA

En déclinant son concept de coupé à 4 portes, initié par l'élégant CLS sur sa gamme compacte, Mercedes a réussi un coup de maître. Mais la concurrence n'a pas tardé à réagir et, alors que les nouvelles Classe A et B vont être dévoilées, Mercedes poursuit le développement de la deuxième génération de CLA. Le profil de l'auto sera moins sportif, mais le concept stylistique sera identique. Sortie en 2019.

Bientôt un quatrième Santa Fe

Le SUV familial de Hyundai ne fait pas de vagues et poursuit sa carrière sans verser dans les excès stylistiques de certains. La quatrième génération est en développement dans le Grand Nord et si le style reste consensuel, Hyundai vise plus haut en termes de prestations puisque le prototype était précédé... d'un Volvo XC60.

Une Ferrari 488 très "Speciale"

Depuis quelque temps, rumeurs et photos de prototypes laissaient espérer le développement d'une variante encore plus virulente de la berline italienne. Des informations glanées lors d'une présentation privée semblent confirmer des caractéristiques ébouriffantes pour cette 488 extrême: 700 ch, cure d'allégement grâce à l'emploi de fibre de carbone, appuis aéro accrus... Présentation prévue à Genève.





Coq sportif

Par Julien Diez
Photos Yann Lefebvre

La Mégane R.S. incarne la référence des compactes sportives. La troisième génération compte bien défendre son statut grâce à ses roues arrière directrices et davantage de polyvalence.



LES EFFORTS DE
RENAULT SPORT NE
SUFFISENT PAS À
DÉRIDER LA MÉCANIQUE.
ELLE ACCOMPLIT SA
TÂCHE AVEC ENTRAIN
MAIS SANS HÉRISSEZ
L'ÉPIDÉRME ...



LA GAMME : 300 ch fin 2018 !

Comme la génération précédente, la Mégane R.S. est produite à Palencia, en Espagne, aux côtés des versions classiques. À son lancement fin mars, elle sera disponible en boîte robotisée EDC, puis un mois plus tard avec une classique transmission manuelle à 6 rapports. Celle-ci sera la première à bénéficier de l'intéressant pack Cup, incluant un amortissement affermi de 10%, un autobloquant Torsen et des étriers de freins Brembo peints en rouge. La version EDC devra, elle, patienter jusqu'en septembre pour en profiter. En toute fin d'année, la plus radicale Trophy portée à 300 ch et 400 Nm intégrera le pack Cup et ajoutera des freins allégés (alu/fonte) ou des jantes de 19 pouces.



Aux petits oignons

La technologie des roues arrière directrices remonte à la fin des années 80 et Renault l'utilise depuis dix ans. La petite sœur Mégane GT en bénéficie, mais le 4Control touche pour la première fois une R.S. À basse vitesse, les roues arrière pivotent jusqu'à 2,7° dans le sens opposé des roues avant, dans le but d'améliorer l'agilité, le braquage... et le survirage au placement! À haute vitesse, elles tournent dans le même sens (1° maxi) afin de favoriser la stabilité. Le point d'inversion est fixé à 60 km/h, sauf en mode Race, où il est repoussé à 100 km/h.

RENAULT



LA TÊTE DANS LE VISEUR

Pour rester concentré, la Mégane R.S. dispose comme ses petites sœurs d'un affichage tête haute rétractable, indiquant la vitesse, les données de navigation ou certaines aides à la conduite.



CHASE AU DIXIÈME

Pour les "pistards", le R.S. Monitor Expert (450 €) permet de scruter les paramètres de l'auto et de filmer ses exploits, en connectant une caméra (ou un téléphone). Puis de superposer les images à la télémétrie.



BIEN CALÉ

La R.S. dispose de série de baquets en tissu, ornés de surpiqures rouges. En option (1 500 €), ils se recouvrent d'Alcantara et séduisent par leur confort et leur maintien latéral.



BOUTON MAGIQUE

Une brève pulsion sur ce bouton R.S. active les modes de conduite Neutre et Sport. Un appui long enclenche Race. Les modes Comfort et Perso (paramétrables) sont accessibles depuis l'écran tactile.



DU BOUT DES DOIGTS

Comme les autres Mégane, un énorme écran tactile de 8,7 pouces intègre la console centrale. Il permet d'ajuster le multimédia, les modes de conduite, de retrouver le menu du téléphone ou de lancer l'application Coyote (280 €).



POINT DE REPÈRE

Ça ne plaît pas. L'épais volant à méplat comprend un point zéro pour ajuster précisément l'angle de braquage... Et surtout contribuer à l'ambiance course ! Il n'omet pas le côté pratique, en incluant les commandes de régulateur de vitesse, multimédia, ordinateur de bord...

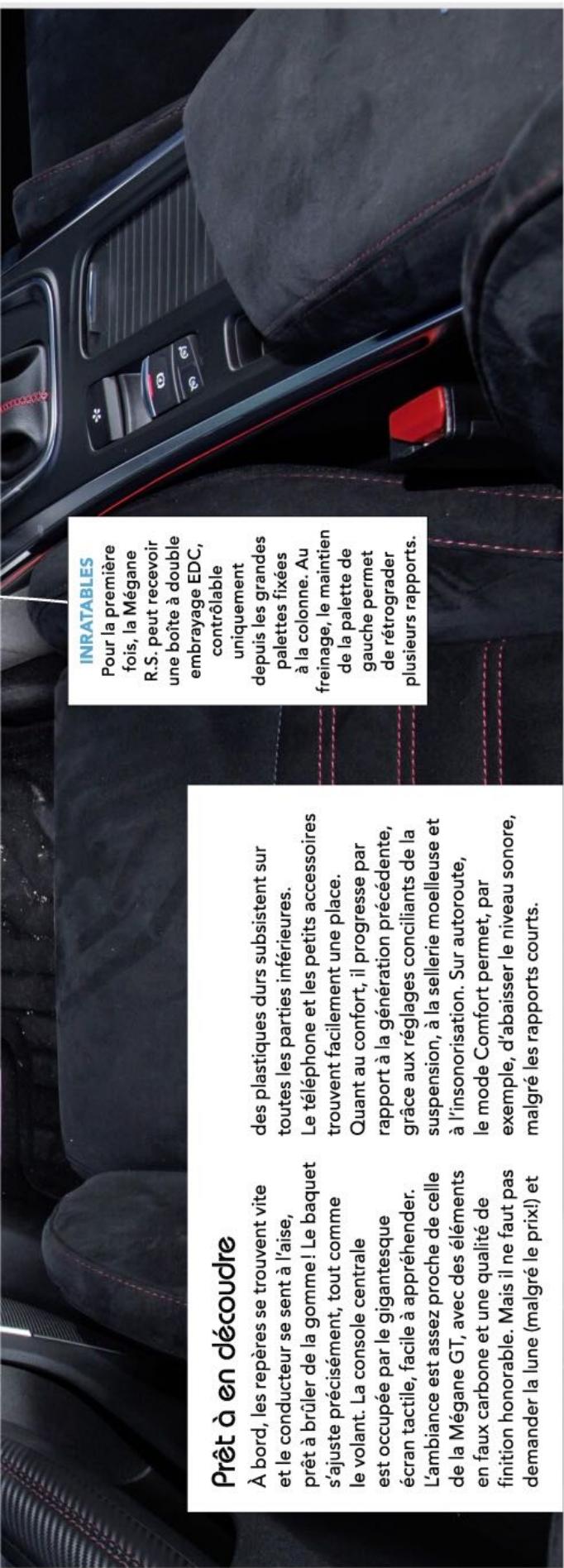
INRATABLES

Pour la première fois, la Mégane R.S. peut recevoir une boîte à double embrayage EDC, contrôlable uniquement depuis les grandes palettes fixées à la colonne. Au freinage, le maintien de la palette de gauche permet de rétrograder plusieurs rapports.

Prêt à en découdre

À bord, les repères se trouvent vite et le conducteur se sent à l'aise, prêt à brûler de la gomme ! Le baquet s'ajuste précisément, tout comme le volant. La console centrale est occupée par le gigantesque écran tactile, facile à appréhender. L'ambiance est assez proche de celle de la Mégane GT, avec des éléments en faux carbone et une qualité de finition honorable. Mais il ne faut pas demander la lune (malgré le prix) et

des plastiques durs subsistent sur toutes les parties inférieures. Le téléphone et les petits accessoires trouvent facilement une place. Quant au confort, il progresse par rapport à la génération précédente, grâce aux réglages conciliants de la suspension, à la sellerie moelleuse et à l'insonorisation. Sur autoroute, le mode Comfort permet, par exemple, d'abaisser le niveau sonore, malgré les rapproches courts.



Encadré de jauge analogiques, le compteur numérique modifie son aspect et ses informations au gré des modes de conduite. En Sport, il rougit et met en évidence le compte-tours, avec la vitesse en son centre. Lisible, il est relayé par l'affichage tête haute.

La pression est énorme. Succéder à une icône vénérée par les passionnés n'est jamais facile. Renault Sport a pris le temps et laisse tomber la course à la puissance, au profit de celui de l'efficacité. La Mégane R.S. surclasse tout de même la Peugeot 308 GTi (270 ch), mais laisse se chamailler les Honda Civic Type R (320 ch) et Focus RS (350 ch). Elle prend également le risque de moins se détacher du reste de la gamme, en imposant une carrosserie 5 portes. Pourquoi ? Pour des raisons de coûts eu égard au volume (il n'existe plus de Mégane 3 portes), d'adaptation au désir de la clientèle et une volonté d'accroître la polyvalence, *dixit* le constructeur. Cela devrait plaire à la brigade d'intervention rapide, qui a besoin de renouveler son parc ! Rassurez-vous, la R.S. se distingue quand même grâce à ses ailes élargies, ses nombreux appendices aéro et une signature lumineuse spécifique. Si vous ajoutez une couleur "funky", comme ce nouvel orange ou le jaune historique (1 600 €), impossible de la confondre avec la Mégane du voisin.

Sous le capot, cette nouvelle R.S. change de calibre, en réduisant la cylindrée de 2 à 1,8 litre.

Mais pas de panique, le downsizing opéré s'accompagne d'une légère hausse de puissance par rapport à l'ainnée, qui a terminé sa carrière à 275 ch. La Mégane n'a cependant pas l'apanage de ce 4 cylindres turbo à injection directe. Il a en effet été inauguré par un "utilitaire" : l'Espace en version 225 ch, et propulse l'Alpine A110, en position centrale arrière et configuration 250 ch. La culasse a toutefois été entièrement revue par Renault Sport, en collaboration avec le département compétition de Viry-Châtillon : structure, refroidissement, admission, turbo... Ces louables efforts ne suffisent pourtant pas à déridier le 1 800 cm³. Il accomplit sa tâche avec entrain mais sans hérir l'épiderme : caractère

lissé, aptitude limitée à haut régime, grognements pas assez méchants. Il s'avère souple et prenant dès 2 250 tr/mn, puis grimpe dans les tours de manière linéaire et se relâche au-delà de 6 000 tr/mn. Dans les tours, l'échappement (sans clapet) n'émet plus le souffle caractéris-

PLUS
Fun
Polyvalence
Efficacité

MOINS
Tarif
Autobloquant en option
Caractère moteur



L'avis de Julien Diez



Cette française donne la banane, surtout grâce à son arrière-train mobile. N'hésitez à opter pour le pack Cup !



L'ARRIÈRE PIVOTE AU PLACEMENT ET ON PEUT LE FAIRE SURVIRER À L'AIDE DES FREINS, EN COUPANT LES AIDES : MAGIQUE ! •••

tique des Mégane R.S... Enfin, à bord. Les passants, eux, continuent d'être interpellés. Et les occupants ? Ils doivent se contenter de l'amplification des bruits d'admission par le biais des haut-parleurs, en mode Sport ou Race. Le remix n'est pas aussi choquant et caricatural que sur une 308 GTi, mais il manque quand même de naturel. En clair, le moteur Renault Sport se fait distancer par le 2,3 litres Ford, au tempérament de feu.

Malgré un poids en hausse de 20 kg par rapport à la R.S. de 2009, voire 43 kg en comptant la boîte EDC, les accélérations réalisent un bond et se hisseraient aux niveaux de la Seat Leon Cupra et de la Honda Civic Type R. La traction française se laisserait toutefois distancer par l'intégrale Focus R.S. sur le 0 à 100 km/h et en vitesse maxi, mais elle resterait

dans son pare-chocs au 1 000 m départ arrêté. Intéressant. Relevons au passage que les accélérations sont identiques quelle que soit la transmission et que la vitesse maxi diffère de 5 km/h, en raison de moindres frottements avec la boîte manuelle (255 km/h).



➊ Bien installé et calé dans le baquet, le conducteur n'a qu'une envie : chasser les virages ! ➋ Le coffre paraît logeable. Pourtant, avec 294 dm³, il serait l'un des plus petits de la catégorie. Sous le plancher, il abrite un caisson de basse et un kit anticrevaison. La banquette est rabattable au 2/3-1/3.





❶ Heureuse famille ! Les enfants peuvent enfin descendre par leurs propres moyens grâce aux portes arrière. Et les adultes ? Ils sont les bienvenus, à condition de ne pas dépasser 1,85 m.

❷ En dehors des ailes élargies et de la sortie centrale d'échappement, une Mégane R.S. se reconnaît à ses LED avant. Elles ne servent pas qu'à faire joli : antibrouillards, longue portée, veilleuses...

❸ La Mégane R.S. marque par ses roues arrière directrices (de série), qui lui octroient un côté joueur.



L'EDC à double embrayage, développée avec Getrag, convainc par sa célérité. Les déflagrations générées à chaque changement de rapport donnent le sourire, en mode Sport ou Race. Mais elle n'a pas l'excellence, la rapidité ni l'agrément d'une DSG : lenteur dans les manœuvres, levier non pilotable en manuel, constance du mode automatique Drive Sport. Les puristes lui préféreront sans hésiter la boîte manuelle, précise, bien guidée et fort agréable. Il devrait pourtant se vendre plus d'EDC en Europe et dans le monde, d'après les prévisions du constructeur.

La Mégane R.S. part du bon pied, mais elle est attendue au tournant, par une bande de limeuses de corde.

Elle part au combat confiante, en avançant une technologie inédite dans le segment des "compactes hautes performances". Son joker ? Des roues arrière directrices, bien sûr (*voir encadré*). Elles sont presque magiques. Avec elles, l'arrière pivote au placement et le conducteur peut même s'offrir un petit survirage maîtrisé à l'aide des freins, en coupant les garde-fous électroniques. Le problème est que le train avant

ne suit pas la cadence et manque un peu de mordant. Heureusement, l'autobloquant, lui, fait un bien fou, comme le raffermissement – non excessif – des suspensions. En clair, vive le pack Cup ! Sans ce dernier, l'avant dodeline davantage. Dans tous les cas, les remontées de couple restent maîtrisées de la part d'une traction survoltée, au prix toutefois d'une direction un brin collante, qui a tendance à gommer les informations. Quoi qu'il en soit, la Mégane R.S., rigide et stable, donne envie d'attaquer et les freins Brembo tiennent le choc même s'ils réclament une pression anormalement élevée sur la pédale. Très rallye dans l'âme, une Focus RS en met davantage plein la vue, mais se révèle au final moins agile. Dans ce domaine, la Leon Cupra chaussée de pneus semi-slicks est intouchable. La bataille s'annonce donc relevée, d'autant que l'espagnole garde les pieds sur terre en tarif. Bien équipée, notre Mégane d'essai laisse son prix s'envoler à près de 50 000 € avec quelques options et en incluant le malus ! L'orange devient amère. La pilule aura d'autant plus de mal à passer auprès des aficionados, qui avaient déboursé environ 30 000 € pour la précédente génération. ■

RENAULT MÉGANE R.S. 1.8 280 ch EDC EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	280 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	390 Nm à 4800 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo
Cylindrée / puissance fiscale	1798 cm ³ / 17 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 6

Châssis

Diamètre de braquage	10,3 m
Pneumatiques	235/40 R 18

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,36 / 1,87 / 1,43 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1430 kg

Performances

0 à 100 km/h	5,8 s
Vitesse maxi	250 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	294 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	39 400 €
Malus (CO ₂)	3 113 € (155 g/km)
Prix du modèle essayé*	48 263 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, alerte de franchissement de ligne, dim auto, détecteurs pluie/luminosité, ESP, instrumentation de bord numérique, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, réglages des modes de conduite, régulateur/limiteur de vitesse, roues arrière directrices, sellerie tissu, système multimédia avec écran tactile 8,7 pouces, syst. audio Bose 10 HP, volant cuir avec repère, etc.

Options

Affichage tête haute (400 €), freins allégés alu/acier sur Cup (700 €), jantes 19 pouces (1 000 €). Pack Cup : suspension + autobloquant + étriers rouge Brembo (1 500 €), peinture orange ou jaune Sirius (1 600 €), régulateur de vitesse adaptatif (300 €), RS Monitor Expert (450 €), sièges et volant Alcantara (1 500 €), toit ouvrant (800 €) etc.

Consommations

Mixte	6,9 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	8,4 / 6 l/100 km
Réservoir	50 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En privilégiant la polyvalence, la Mégane R.S. perd un soupçon de son côté pétillant, en matière de sensations.

Heureusement, les roues arrière directrices la rendent joueuse et le pack Cup améliore la motricité. Les amateurs de piste ont intérêt à attendre la radicale Trophy, annoncée pour la fin d'année.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

La stratégie de



Plus petit que les SUV familiaux, mais plus gros que les compacts, le DS 7 Crossback joue sur tous les tableaux et court plusieurs lièvres à la fois. Que vaut-il face au BMW X1 ?

Texte : Méline Priam
Photos : Yann Lefebvre

Les sportifs vous le diront : revenir à la compétition après des semaines, des mois ou des années éloigné des stades, des cours ou des circuits, est souvent plus difficile que de décrocher son premier titre. Surtout lorsqu'on ne vise rien de moins que la victoire ! C'est pourtant l'ambition de DS qui, pour son "vrai" retour en tant que marque, s'attaque à la catégorie reine du moment : celle des SUV chics. Conscient que ses rivaux l'attendent au tournant, le DS 7 Crossback brouille les cartes. Avec

l'entre-deux



un gabarit de 4,57 m, il n'affiche pas clairement la catégorie dans laquelle il entend lutter. Poids moyens ou poids lourds ? Nous l'avons vu dans le numéro 1000, s'il tient la comparaison, il a fort à faire face aux ténors de plus 4,65 m, Audi Q5 et BMW X3 en tête. D'autant que ces deux-là viennent de rebattre leurs cartes et sont affûtés. Alors, qu'en est-il face à leurs petits frères ? Il n'est pas question de revoir les ambitions à la baisse, ni de lui faciliter la tâche, d'autant que le DS 7 a des prétentions tarifaires. Juste de voir où il se situe et lui trouver un adversaire à sa mesure. Le BMW X1 l'attend.

SUR LA ROUTE

Désolée Messieurs d'oser une métaphore un tantinet féminine, mais les femmes savent que l'important n'est pas de suivre LA mode, mais de suivre SA mode. Comprenez : savoir ce qui vous va pour vous mettre en valeur. Pourquoi cette remarque ? En ce moment, la mode automobile est au réglage des modes de conduite. Pourquoi pas, quand l'exercice est maîtrisé. Sauf que le mode Sport ne sied pas du tout au DS 7 Crossback. Une pichenette du doigt sur la commande dévolue à cet effet, et le voilà qui se croit obligé de →



partir dans des vocalises qui sonnent comme des fausses notes et de vous botter les fesses en tressautant du train arrière. Un exercice forcé, dans lequel il n'apparaît vraiment pas à son avantage. Alors qu'il suffit de lui demander du confort. Là, il sait. Il est généreux même. Beaucoup plus qu'en sensations de conduite. Non pas que le DS 7 Crossback soit ennuyeux à mener. Au contraire. Mais face à son rival du jour, il invite à une conduite fluide et coulée. Sans traiter le

DS 7 CROSSBACK

➊ Dans cette livrée, les matériaux raffinés sont légion. L'ergonomie des commandes demande de la pratique. ➋ La preuve : les lève-vitres, souvent disposés sur les contre-portes, encerclent ici le levier de la boîte : peu courant. ➌ Les compteurs numériques impressionnent mais les infos ne sont pas toutes parfaitement lisibles.



Attention en ville : à cause des épais montants et des gros rétros, l'angle mort de 3/4 avant est important.



chronomètre par le plus grand des mépris, il ne se soucie guère du résultat affiché, et laisse avec nonchalance l'avantage au X1. Assuré sur ses appuis, il maîtrise le roulis... jusqu'à un certain point. Un peu plus haut perché – ce qui ravira les amateurs de conduite en hauteur, lesquels resteront sur leur faim avec la position plus basse du X1 –, il est tout de même plus sensible aux mouvements de caisse. Il faut dire aussi qu'au passage sur la balance, le DS 7 Crossback n'est pas un poids plume. Alors qu'il ne s'encombre pas d'une transmission intégrale – ni même, dans le cas présent, de l'Advanced Traction Control, sorte de super ESP lui permettant de s'aventurer modestement hors des sentiers battus –, il pèse plus que le BMW X1 20d xDrive. Sa direction, précise mais assez lourde, contribue aussi à diffuser la sensation d'un comportement emprunté.

Bref, le DS 7 est sérieux... Un peu trop peut-être. Surtout face au BMW X1, qui se régale à enchaîner les virages sur les petites routes.

À sa sortie, les puristes lui étaient pourtant tombés dessus, à ce pauvre X1 : "Quoi? Une BWM traction? Trahison!" Pour être honnête, j'étais la première à ne pas voir cette caractéristique d'un bon œil, s'agissant d'agilité et d'agrément de conduite. Force est pourtant de reconnaître qu'avec une transmission 4x4, saupoudrée d'une électronique bien calibrée et de trains finement réglés, les inquiétudes n'ont plus lieu d'être. Les 4 roues motrices participent à la sécurité et donnent de l'assurance à la tenue de route, sans pour autant verrouiller les sensations. Le BMW X1 apparaît plus vivant, plus →

PLUS IMPOSANT ET PLUS HAUT PERCHÉ, LE DS 7 CROSSBACK NE MANQUE PAS DE PRESTANCE SUR LA ROUTE. MAIS DANS LES PARCOURS SINUEUX OU À LA MONTAGNE, LE BMW X1 EST PLUS À LA FÊTE. •••

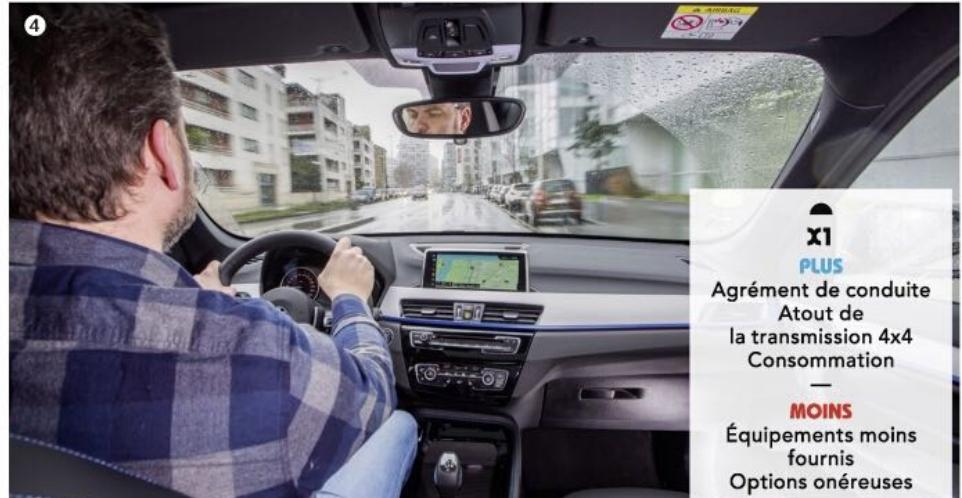


Avec ses LED, le DS 7 Crossback en met plein la vue! Sur cette finition, elles sont de série. Comme sur le X1 M Sport.



BMW X1

➊ L'écran est désormais tactile sur le X1, mais il est un peu trop loin pour être vraiment accessible. Il n'empêche, le système multimédia est plus performant que chez DS. ➋ La boîte auto à 8 rapports est une alliée de choix du 2.0 diesel. ➌ Plus classiques, les compteurs n'en sont pas moins lisibles et les infos complètes. ➍ La position de conduite est parfaite, mais la sensation d'être au volant d'un SUV moins marquée.



X1	PLUS
Agrément de conduite	Atout de la transmission 4x4
Consommation	—
MOINS	Équipements moins fournis
	Options onéreuses

Plus spacieux, le DS 7 laisse pourtant une impression de confinement à bord du fait de ses surfaces vitrées réduites.



À LA LOGIQUE ET À LA RIGUEUR ALLEMANDE, LE DS 7 CROSSBACK OPPOSE LE CHARMÉ À LA FRANÇAISE UN BRIN BAROQUE. •••



DS 7 CROSSBACK

- ➊ Les passagers sont à l'aise et profitent d'un dossier inclinable.
- ➋ En faisant l'impasse sur la roue galette, le coffre est grand, mais le seuil de chargement haut (78 cm).

alerte, bref plus plaisant à mener, pour qui aime encore jouer avec le volant. Et puisque le DS 7 lui laisse la priorité, il ne se laisse pas prier pour faire (un peu) parler la poudre, quitte à se montrer grognon. Parfaitement secondé par la boîte automatique à 8 rapports, elle aussi un brin plus réactive que celle de DS, le 2.0d manque d'un soupçon de velouté et de discrétion.

N'allez pas croire que le X1 vous fasse payer son enthousiasme en confort. Certes, dans cette définition M Sport affublée de suspensions DirectDrive plus fermes et d'un châssis surbaissé de 10 mm, il n'a pas le moelleux du DS 7 Crossback. Pour autant, il est loin d'être sec. Bien amorti et suspendu, il trouve le bon dosage entre maintien de caisse et filtration des irrégularités de la chaussée. Contrairement au DS 7, le X1 maîtrise les subtilités des modes de conduite, en marquant clairement les différentes nuances de son tempérament, sans tomber dans l'excès, dans un sens comme dans l'autre.

VIE À BORD

Pour tout vous avouer, j'avais peur – très peur même – que DS ne reprenne le style intérieur de la DS 5 pour son nouveau fleuron. Non pas qu'au moment de sa sortie, la DS 5 ne fut pas aux standards de qualité, mais comment dire ?



BMW X1

● Grâce à sa banquette coulissante (400 €), le X1 ménage assez de place pour les jambes, mais se révèle plus étroit en largueur.
● Le coffre peut être plus grand que celui du DS 7... à condition d'avancer ladite banquette.

Le côté show off, avec du chrome et des boutons qui clignotent m'a toujours piqué les yeux. En outre, une ergonomie brouillonne ne pourrait tenir la comparaison face à celle, parfaite, du BMW X1. Et puisque je suis sur le mode de la confidence, j'ai toujours apprécié les intérieurs BMW. Ils ne sont pas irréprochables – l'écran du GPS désormais tactile est par exemple, trop éloigné du conducteur pour qu'il puisse vraiment utiliser cette fonction – et parfois émaillés de petits défauts de finition, surtout si on rapporte le tout au tarif exigé, mais les BMW ont pour elles une position de conduite comme on n'en fait plus. Basse – même sur un SUV –, idéalement complétée par des sièges enveloppants assurant un bon maintien, à plus forte raison sur une version M Sport, elle donne cette agréable sensation de faire corps avec l'auto.

Bref, malgré les premières bonnes impressions de mes camarades, c'est avec un peu d'appréhension que je me suis installée au volant du DS 7. Et là, ô surprise! Ce n'est pas mal du tout. Honnêtement, c'est encore un peu trop clinquant pour moi, mais la présentation ne manque pas d'élégance, les matériaux, de raffinement et la finition, de soin. La sellerie cuir est notamment du plus bel effet; mais la montre B.R.M un brin too much en revanche. Le positionnement des commandes respecte une logique que tout le monde est à même de comprendre... après avoir pris ses marques à bord; les rangements ne font pas défaut et en

prime, le DS 7 Crossback fait le plein en équipements technologiques et aides à la conduite. Dommage toutefois que ceux-ci fonctionnent au ralenti ou de manière moins efficace que

sur le X1. Si au premier abord, l'écran tactile XXL impressionne plus que celui du BMW, le chargement de l'affichage patauge parfois et le graphisme reste un peu grossier. De même, les ➔



compteurs numériques, eux aussi très en vogue, ne sont pas les plus lisibles du marché.

Fort de ses dimensions extérieures plus avantageuses et de son empattement supérieur de 7 cm, le DS 7 se révèle bien plus spacieux. Dans la moyenne face aux SUV familiaux, il apparaît bien plus accueillant comparé au BMW X1. Mais le X1, qui n'a pas dit son dernier mot, a plus d'un tour dans son sac. Son joker réside dans la forme de sa banquette coulissante. Elle impose un supplément (400 €), mais permet de moduler l'espace entre le volume du coffre et la place aux jambes pour les passagers. Certes, c'est fromage ou dessert. Pas les deux. Le DS 7 n'impose pas de choisir. En outre, sur cette livrée haut de gamme, en plus de pouvoir prendre leur aise plus facilement, les passagers arrière profitent de petites attentions, comme le réglage électrique du dossier de la banquette.

BUDGET

Les commerciaux DS, fraîchement formés à trouver des arguments face à la concurrence haut de gamme, auront la tâche facile lorsque

la question financière sera abordée. Face aux "barons" (Audi Q5, Mercedes GLS, BMW X1 ou encore Jaguar F-Pace), le DS 7 est moins cher et mieux équipé. En revanche, l'exercice sera plus ardu face au format inférieur.

Il est vrai que nous n'avons pas choisi la version la moins chère. Au contraire, "notre" DS 7 Grand Chic est le plus cher.

Choisissez-le dans une teinte métallisée et craquez pour une ou deux options (eh oui, certains équipements sont encore en option, même à ce tarif!) et vous voilà délesté d'un peu plus de 50 000 €! Malgré cela, il reste un peu (mais si peu!) moins onéreux qu'un X1 M Sport. Lui aussi est le plus prétentieux de sa famille, mais il a pour argument sa transmission intégrale. Enlevez-lui cet atout et la facture baisse de 2 000 € – et même 2 173 € puisqu'il est alors épargné de malus écolo. En prime, il se révèle bien moins gourmand. Non pas que le DS 7 soit un vil boit-sans-soif. Quand on veut frayer avec le grand monde,

il faut savoir se tenir. Simplement, le X1 se contente vraiment de peu (6,6 l/100 km). Notez à nouveau qu'une version 2 roues motrices doit encore grappiller 0,2 ou 0,3 l/100 km. Pour remporter la partie, le DS 7 n'a finalement comme atout que sa dotation de série plus généreuse. Et c'est vrai qu'en finition Grand Chic, il met le paquet face à un X1 M Sport qui se soucie davantage de son look extérieur (kit aérodynamique). Le DS 7 Crossback dispose notamment de tout l'arsenal sécuritaire à la page : surveillance d'angle mort, régulateur de vitesse et aide au maintien dans la voie de circulation adaptatif, ou encore les airbags latéraux arrière. Pour le confort, il intègre aussi l'accès et le démarrage sans clé, le hayon motorisé, le siège conducteur et le dossier de la banquette arrière réglable électriquement, et j'en passe. Des raffinements facturés au prix fort chez BMW. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : BMW X1

LA VIE À BORD : DS 7 CROSSBACK

BUDGET : DS 7 CROSSBACK

L'avis de Mélina Priam



Une excellente voiture mais une déco trop clinquante et une conduite fade.





AUSSI CHER ET PLUS GOURMAND, LE DS 7 CROSSBACK TENTE DE FAIRE PASSER LA PILULE AVEC UN ÉQUIPEMENT LUXUEUX ET TRÈS COMPLET. ●●●

L'avis de Prénom Nom



Traction, 4x4 ou SUV, une BMW a toujours une pointe de sel qui donne de la saveur à sa conduite.



DS 7 CROSSBACK 2.0 BlueHDi 180 ch

EAT8 Grand Chic

BMW X1 20d 190 ch xDrive

BVA8 M Sport

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

DS 7 Crossback

BMW X1

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 180 ch à 3750 tr/mn	■ 190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 2000 tr/mn	■ 400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1997 cm ³ /10 CV	1995 cm ³ /10 CV
Transmission	aux roues avant	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,9 m	■ 11,4 m
Pneumatiques AV/AR	235/50 R 19	235/40/265/40 R 19

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,58/1,91/1,63/2,74 m	4,44/1,83/1,60/2,67 m
Poids/tractable freiné	1690 kg/1550 kg	1640 kg/2000 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 31,3 s	■ 29,8 s
0 à 100 km/h	■ 9,9 s	■ 8,3 s
90-130 km/h en Drive	■ 9,2 s	■ 7,8 s
Vitesse maxi	■ 202 km/h	■ 219 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/33/66 m	■ 10/31/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 28 cm	■ 19 - 32 cm**
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/150 cm	■ 147/146 cm
Volume de coffre	■ 542 dm ³	■ 498 - 608 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 45,3/63,7/67,7 dB	■ 42,6/65,8/68,3 dB
------------------------	---------------------	---------------------

* Données constructeur ** Selon la position de la banquette coulissante

LE BUDGET

Prix	■ 47 800 €	■ 48 100 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 210 € (128 g/km)	■ 173 € (127 g/km)
Prix du modèle essayé	52550 €	60820 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags (8 sur DS), alerte de collision + freinage d'urgence, banquette AR fractionnable, Bluetooth, clim auto bizona, contrôle de la pression des pneus, détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking auto, hayon électrique, jantes alliage, phares LED, régul./lim. de vitesse, syst. multimédia avec écran tactile, GPS, autoradio, prise USB, volant réglable en hauteur et profondeur...

Options

DS 7: Advanced Traction Control (550 €), DS Connected Pilot: régul de vitesse et AFIL adaptatifs: (1 150 €), DS Night Vision, inclut la vision à 360° (1 250 €), peinture métal. ou nacrée (790 à 1 000 €), réglage des modes de conduite (250 €), toit pano (1 450 €)...

BMW X1: accès/démarrage sans clé (430 €), AFIL (860 €), banquette AR coulissante (400 €), peinture métal. (840 €), régul. de vitesse adaptatif (1 250 €), roue galette (100 €), sellerie cuir (1 750 €), suspension pilotée (200 €), sièges AV élec. (990 €), toit pano (1 300 €)...

Consommations

Moyenne	■ 7,4 l/100 km	■ 6,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8/7,1/7,1 l/100 km	■ 7/6,6/6,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 743 km/55 l	■ 773 km/51 l

Note EuroNCAP

■ 5 étoiles	■ 5 étoiles
-------------	-------------

Pays de fabrication

France	Allemagne
--------	-----------

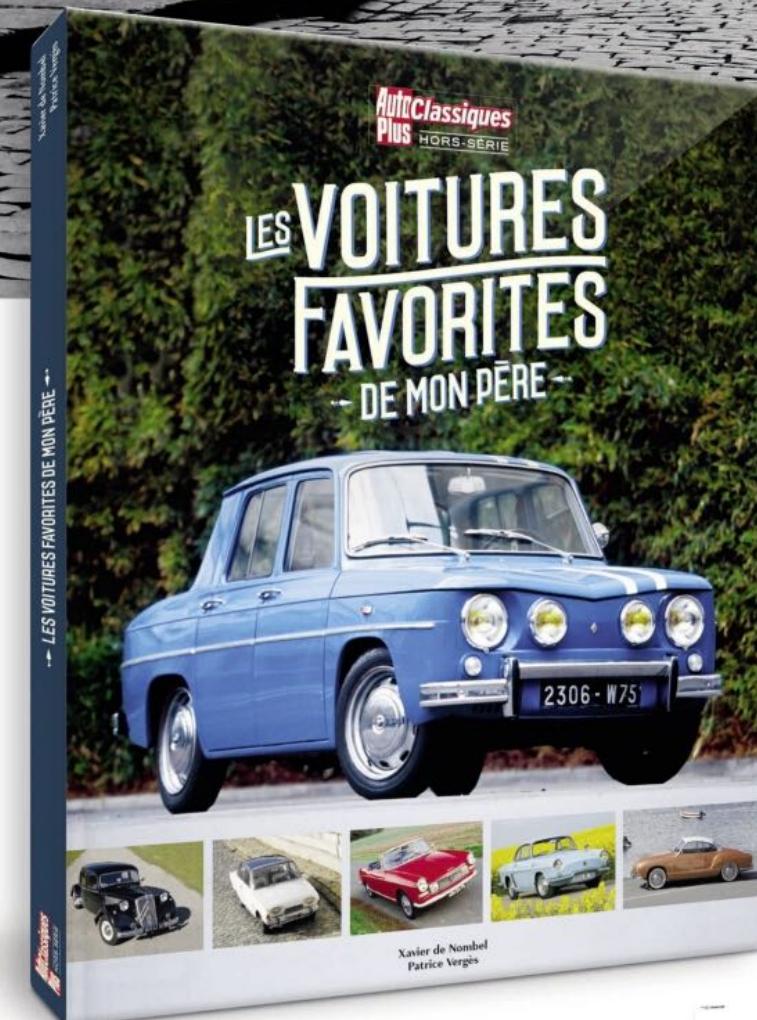
LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

CITROËN DS 7 CROSSBACK

Je sais, vous vous dites: c'est bien une fille, elle ne sait pas ce qu'elle veut. D'un côté, j'accorde la victoire au DS 7 – pour son confort, son habitabilité, sa modernité, son originalité et surtout son rapport prix/équipements – de l'autre, je m'enthousiasme pour un X1 plus plaisant à conduire (et moins gourmand). Mais c'est bien connu: le cœur a ses raisons que la raison ne connaît pas !

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

LES VOITURES FAVORITES - DE MON PÈRE -



EN VENTE
ACTUELLEMENT

21 MODÈLES MYTHIQUES !

A travers ce hors-série, découvrez une sélection de modèles marquants, français et étrangers, luxueux ou sportifs qui ont séduit et fait rêver une génération d'automobilistes : Dyna Panhard, Opel Olympia, R8 Gordini 1300, Cabriolet 404 Peugeot...

Une invitation à remonter le temps pour le plaisir des yeux !



DYNA PANHARD

Si les Panhard étaient les derniers voitures à être fabriquées dans les années 1950, elles sont devenues depuis plus connues sous le nom de « Dyna ». Elles avaient une allure tout à fait originale.



Les SUV compacts à l'essai →

Par Pascal Richard

Il s'ont tous là...

Ces derniers mois, les nouveautés se bousculent chez les SUV compacts. Nous avons décidé de regrouper tout ce petit monde afin de faire le point sur les forces et les faiblesses de chacun.



u'ils soient totalement nouveaux comme les Seat Ateca, Skoda Karoq, Opel Grandland X et Jeep Compass ou l'objet de restylages plus ou moins profonds, à l'image des Ford Kuga, Mazda CX-5 et autre Nissan Qashqai, tous n'ont qu'un objectif : déloger de leur piédestal les références du segment que sont les Peugeot 3008 et Volkswagen Tiguan. Pour cela, tous les coups sont permis ! Les uns annoncent une habitabilité record, d'autres mettent l'accent sur le plaisir de conduire ou des équipements high-tech. Dans certains cas, les arguments avancés ressemblent carrément à un inventaire à la Prévert. Pour faire un peu de tri dans tout cela, nous avons réuni ici l'ensemble des SUV compacts généralistes disponibles sur le marché, histoire de hiérarchiser un peu tout ça...



FORD KUGA 2.0 TDCi 150 ch/P.56



TOYOTA RAV4 D-4D 143 ch/P.57



OPEL GRANDLAND X 1.6 DIESEL 120 ch/P.58



KIA SPORTAGE 2.0 CRDI 136 ch/P.59



HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDI 136 ch/P.60



JEEP COMPASS 1.6 MULTIJET 120 ch/P.61



RENAULT KADJAR 1.6 dCi 130 ch/P.62



NISSAN QASHQAI 1.6 dCi 130 ch/P.63



MAZDA CX-5 2.2 SKYACTIV-D 150 ch/P.64



HONDA CR-V 1.6 i-DTECH 160 ch/P.65



SKODA KAROQ 2.0 TDI 150 ch/P.66



VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 150 ch/P.67



SEAT ATECA 2.0 TDI 150 ch/P.68



PEUGEOT 3008 2.0 BLUEHDI 150 ch/P.69



L'avis de Pascal Richard



Il ne fait vraiment pas rêver, le Ford Kuga, mais il fait son travail sérieusement. Trop sérieusement peut-être...

L'habitacle, entièrement noir, manque un peu de chaleur; mais reconnaissions que la finition n'appelle pas de critique.

PHOTOS YANN LEFEBVRE

FORD KUGA

2.0 TDCi 150 ch
À PARTIR DE 28 750 €

Lancé en 2013, restylé en 2016, le Kuga propose une personnalité effacée qui ne l'aide pas face aux stars de la catégorie.

SUR LA ROUTE

Il ne manque pas de bonne volonté, ce 2 l turbo diesel de 150 ch. Et c'est heureux, car avec un poids qui dépasse les 1 700 kg (1 731 kg pour être précis), le Kuga n'est pas à ranger dans la catégorie des poids plume. Il s'en sort cependant honnorablement face au chronomètre, avec des performances qui s'inscrivent dans la moyenne de la catégorie. Le comportement routier ne révèle pas de mauvaise surprise, mais nous aurions aimé un soupçon d'agilité supplémentaire. À nouveau, le poids élevé de l'ensemble n'aide pas. Dommage car les trains roulants sont précis et la suspension assure un excellent guidage de ces derniers. Au freinage, la sensation à la pédale est bonne et les valeurs relevées par nos soins placent le Kuga au cœur de la catégorie.

LA VIE À BORD

Avec 4,53 m de longueur, le Kuga est un "grand" SUV compact. À titre de comparaison, un 3008 mesure 4,45 m de longueur, tandis que l'Ateca se contente de 4,37 m. De généreuses dimensions qui laissent espérer une habitabilité record? Raté! Le Kuga se situe une fois de plus tout juste dans la moyenne de la catégorie. Pas de quoi pavoiser, donc! Pour tenter de se racheter, il propose un

bon volume de chargement avec un coffre qui revendique pas moins de 528 dm³. S'ils ne profitent pas, à l'avant comme à l'arrière, d'une largeur aux coudes exceptionnelle, les passagers bénéficient néanmoins d'un bon niveau de confort. Sans fantaisie, la planche de bord est proprement réalisée et la lisibilité de l'instrumentation ne pose pas de problème. Seule réserve: l'écran de l'ordinateur de bord est un peu trop petit.

BUDGET

Ce chapitre est souvent favorable aux Ford, et le Kuga ne fait pas exception à la règle. Ainsi, avec un prix de vente qui, en entrée de gamme Trend, reste sagelement sous la barre des 30 000 €, il soigne vos finances. D'autant plus que son équipement de série se montre assez complet. La consommation moyenne (7 l/100 km) se situe pour sa part (elle aussi!) juste dans la moyenne. ■



La tenue de route du Kuga ne pose pas de problème, mais le poids élevé de l'ensemble (1 731 kg) limite tout de même un peu l'agilité sur les parcours sinuieux.

Une clé qui moucharde



De série, la seconde clé MyKey permet de paramétrier un certain nombre de fonctions. Elle peut par exemple être programmée pour limiter la vitesse maxi de la voiture, ce qui peut s'avérer pratique si vous prêtez votre auto à vos enfants, par exemple! Volume de l'autoradio, voyant de réserve du réservoir sont eux aussi paramétrables.

LE BILAN aj ★★★☆☆

Choisir un SUV, c'est faire le choix d'une voiture différente qui propose un... petit supplément d'âme. Or, le Kuga se montre bien trop timide pour pouvoir faire briller cette petite étincelle dans les yeux des acheteurs et bousculer les ténoirs du segment.

EN CHIFFRES: 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1997 cm³ ■ 150 ch à 3 500 tr/mn ■ 370 Nm à 2 000 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 10,4 s ■ V. max.: 188 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 9,4 s ■ consommation moyenne: 7 l/100 km ■ malus écologique : 60 € (122 g/km).



L'avis de Pascal Richard



Le Toyota RAV4 a choisi son camp ! Il est au service des passagers. Le conducteur va devoir s'y faire.

Le Toyota RAV4 diesel n'est disponible qu'en version deux roues motrices. Un choix qui risque de contrarier les amateurs de sports d'hiver !

TOYOTA RAV4

**143 D-4D
À PARTIR DE 30 000 €**

Longtemps fer de lance d'une catégorie qu'il a contribué à populariser, le RAV4 a aujourd'hui du mal à suivre les meilleurs.

SUR LA ROUTE

Pas trop lymphaque au démarrage, le RAV4 diesel évolue en ville avec une certaine aisance. Son couple généreux (320 Nm), disponible dès 1 750 tr/mn, constitue un allié de poids. Fourni par BMW, ce 2 l de 143 ch n'est pas un modèle d'agrément d'utilisation, mais il n'éprouve pas de difficulté particulière à animer le RAV4. Loin des centres-ville, son allonge est suffisante pour affronter tous les types de parcours. Reste que le caractère assez pataud du châssis limite rapidement toute velléité de conduite un tant soit peu musclée. Un parti pris confirmé par l'étagement assez long de la boîte de vitesses, qui favorise nettement une utilisation "autoroutière". Dommage aussi que ce dernier ne parvienne pas à totalement étouffer les vocalises de la mécanique !

LA VIE À BORD

Comme souvent chez Toyota, le traitement de l'habitacle manque cruellement d'originalité et de chaleur. Dans la majorité des cas, le noir domine largement, et la qualité des matériaux utilisés n'est pas irréprochable. C'est regrettable car le RAV4 se montre par ailleurs très soucieux du bien-être de ses occupants.

Cela se traduit par une excellente habitabilité et un bon confort. Il n'oublie pas les aspects pratiques avec un grand coffre (540 dm³) et des rangements en nombre. Autre point positif : le seuil de chargement (65 cm), particulièrement bas pour un SUV (74 cm en moyenne).

BUDGET

Pas de miracle à attendre : le RAV4 diesel se place dans la moyenne, ni plus ni moins. En entrée de gamme (Active), la dotation d'équipements est honorable et la garantie constructeur (3 ans ou 100 000 km) un peu plus généreuse que celle de la plupart de ses rivaux. Le véritable atout du RAV4, c'est sa consommation, plus avantageuse que la moyenne de la catégorie (7 l/100 km). Nous avons en effet relevé un très flatteur 6,3 l/100 km. ■

LE BILAN aj ★★★☆☆

Dans une catégorie où la majorité des acheteurs cherchent un engin qui se démarque de celui de son voisin, la personnalité effacée du RAV4 n'est pas un atout, au même titre que sa finition, décevante. Reste que son habitabilité généreuse plaira aux familles.



L'ergonomie de la planche de bord est bonne et les rangements pratiques, mais la présentation de l'ensemble manque de charme.

Alternative hybride



Bien plus coûteuse (à partir de 34 100 €), la version hybride propose, grâce à sa puissance plus élevée (197 ch) de meilleures performances et une conduite empreinte de douceur. Dommage que sa consommation soit plus élevée (7,8 l/100 km). Un handicap qui n'empêche pas cette variante de représenter 60 % des ventes de RAV4.

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1995 cm³ ■ 143 ch à 4 000 tr/mn ■ 320 Nm à 1 750 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h : 10,6 s ■ V. max. : 184 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4° : 10,2 s ■ cons. moyenne : 6,3 l/100 km ■ malus écologique : 73 € (123 g/km).

Opel a choisi sa propre voie pour les réglages de trains roulants. Résultat : le compromis confort/efficacité du Grandland X n'est pas aussi convaincant que celui du 3008.



L'avis de Pascal Richard



Je trouve cette interprétation "germanisante" du Peugeot 3008 bien trop sage. Dommage.

PHOTOS YANN LEFFEBRE

OPEL GRANDLAND X

**1.6 Diesel 120 ch
À PARTIR DE 27 700 €**

Interprétation sage du Peugeot 3008, l'Opel Grandland X ne manque pas d'atouts, notamment sur le plan financier...

SUR LA ROUTE

Étroitement dérivé techniquement du Peugeot 3008, l'Opel Grandland X revendique un comportement routier plutôt efficace. Cependant, en voulant adopter des réglages de trains roulants maison, les ingénieurs de chez Opel ne sont pas parvenus à reproduire un compromis confort/efficacité aussi judicieux que leurs homologues de chez Peugeot. La tenue de route est d'un bon niveau, mais tout de même moins précise et efficace. Sur le plan mécanique, le Grandland X hérite du 1.6 turbo diesel du 3008. Fort de 120 ch, ce moteur ne peut réaliser de miracles chrono en main, mais le poids assez contenu du SUV (1 510 kg) arrange bien ses affaires, notamment lors des relances.

LA VIE À BORD

Comparée à la planche de bord très spectaculaire du 3008, celle du Grandland X manque singulièrement de personnalité. Moins originale mais très proprement réalisée, cette dernière séduira ceux qui recherchent une présentation plus classique. L'absence de l'incontournable "petit volant" est également de nature à plaire à certains. Nous l'avons déjà écrit plus haut, la suspension du Grandland X n'est pas aussi

convaincante que celle du 3008. C'est également le cas de l'amortissement. L'Opel présente une copie honorable en confort, mais un ton en dessous de celle de son cousin tricolore. Son insonorisation est aussi moins efficace. Accueillant mais sans excès, le Grandland X n'affiche pas une habitabilité record, notamment à l'arrière. Pour se racheter, il peut revendiquer un volume de chargement (542 dm³) supérieur à la moyenne (458 dm³).

BUDGET

C'est sur ce point que le SUV d'Opel a des arguments de poids à faire valoir. Ainsi, il peut mettre en avant, dès le premier niveau de finition (Edition), un très bon rapport prix/équipement. Et avec une moyenne de 6,2 l/100 km, le Grandland X 1.6 Diesel de 120 ch n'a rien à se reprocher en consommation ! ■



La présentation du Grandland X se tient loin des "excentricités" de celle de son cousin le Peugeot 3008. Un parti pris qui peut plaire.

Wi-fi rouulant



Dès le premier niveau de finition, le **Grandland X dispose d'un accès wi-fi via la 4G**. Ce dernier fait partie des fonctions proposées par l'ensemble multimédia. Cette fonction wi-fi est offerte sur une période d'essais de 3 mois (dans la limite de 3 Go), après, il vous faudra ouvrir un compte auprès de l'opérateur OnStar Europe.

LE BILAN aj ★★★☆☆

Si la présentation très classique du Grandland X peut trouver son public, il faut reconnaître que sur le plan dynamique et sur celui du confort de suspension, l'Opel s'en sort moins bien que le Peugeot dont il dérive.

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1560 cm³ ■ 120 ch à 3500 tr/mn ■ 300 Nm à 1750 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 11,2 s ■ V. max.: 174 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 11,1 s ■ conso. moyenne: 6,2 l/100 km ■ malus écologique: 0 € (104 g/km).

L'avis de Pascal Richard



J'aime bien le style musclé du Sportage. En revanche, côté confort, j'aurais apprécié un peu plus de moelleux.

Un SUV qui veut jouer au sportif, pourquoi pas ? Mais il faudrait alors une mécanique plus tonique pour en profiter. Et, surtout, que le confort ne pâtit pas autant de ce choix.



DENIS MEUNIER

KIA SPORTAGE

2.0 CRDi 136 ch
À PARTIR DE 32 990 €

Le Sportage est un SUV qui entend jouer les sportifs ! Un parti pris étonnant, mais qui a le mérite de dynamiser le genre.

SUR LA ROUTE

Avec son gabarit respectable et ses 1 656 kg, le Sportage ne semble pas, à première vue, taillé pour la gaudriole. Pourtant, force est de reconnaître que sur cette petite route de campagne sur laquelle nous nous sommes engagés, le Kia se montre à son aise. L'augmentation du rythme ne change rien à l'affaire, le Sportage vire bien à plat et passe d'une courbe à l'autre avec une belle agilité. Les bonnes dispositions du châssis font de fait regretter le petit manque de puissance. Même si les 136 ch du 2 l turbo diesel qui officie sous le capot ne manquent pas de vaillance, nous n'aurions rien contre une poignée de chevaux supplémentaire, histoire de profiter un peu plus de ce bon châssis. Le freinage nous a gratifiés d'excellentes distances d'arrêt.

LA VIE À BORD

Volant à large jante, petit levier de boîte de vitesses, le Sportage laisse transpirer son tempérament dans son habitacle. Dommage que ces sympathiques détails soient noyés dans un océan de noir. Les efforts réalisés et incarnés notamment par la présence de quelques inserts chromés et d'un pédalier en alu n'y changent

rien : l'ensemble reste malgré tout très austère. Autre motif de fâcherie : le confort, assez moyen. Trop axée sur le sport, la suspension du Sportage a, semble-t-il, oublié que l'isolation des inégalités de la chaussée faisait aussi partie de ses attributions ! Résultat : sur les routes dégradées, les passagers ne sont guère ménagés. Dommage car l'habitabilité se révèle par ailleurs plus que satisfaisante. Le coffre est assez vaste (497 dm³), mais son seuil de chargement s'avère bien trop haut perché (80 cm).

BUDGET

Sur le plan financier, le Sportage n'est pas le plus modeste de sa classe, loin de là. En revanche, c'est assurément l'un des plus généreux en équipements de série. La consommation, pour sa part parvient à rester, de peu, sous la barre des 7 l aux 100 km. ■



TIBO
Si la présentation de la planche de bord manque clairement de chaleur, ergonomie et finition n'appellent pas de critiques.

Alternative automatique



NICOLAS SOLER

À côté du 2.0 CRDi de 136 ch, Hyundai propose un 1.7 CRDi de 141 ch. Ce bloc est uniquement disponible avec la boîte de vitesses à double embrayage DCT 7.

Ses performances sont un peu moins (un tout petit peu moins...) flatteuses et sa consommation équivalente.

Proposée à 30 990 €, cette version est affublée d'un malus de 253 €.

LE BILAN aj ★★★☆☆

Trop soucieux de proposer un comportement à la fois dynamique et précis, le Sportage oublie un peu le confort en route. Une valeur qui, dans cette catégorie, ne peut être totalement occultée...

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1995 cm³ ■ 136 ch à 4000 tr/mn ■ 373 Nm à 1500 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 10,4 s ■ V. max.: 178 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4°: 10 s ■ consommation moyenne: 6,9 l/100 km ■ malus écologique: 140 € (126 g/km).

L'avis de Pascal Richard

Le Tucson ne manque pas de qualités. Dommage que tout cela s'accompagne d'un style aussi convenu.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

HYUNDAI TUCSON

**2.0 CRDi 136 ch
À PARTIR DE 32 400 €**

Cousin du Kia Sportage, le Tucson affiche un caractère moins sportif. Mais il est plus à l'écoute du confort de ses passagers.

SUR LA ROUTE

Avec un poids de 1 720 kg et une puissance de 136 ch, il ne faut pas s'attendre à des miracles chrono en main. Pourtant, grâce à une valeur de couple généreuse (373 Nm dès 1 500 tr/mn), le Tucson s'en sort bien en performances, et plus particulièrement pour relancer la machine. La disponibilité de la mécanique lui permet de distiller un bon agrément de conduite. Très stable sur autoroute, il n'est pas maladroit non plus lorsqu'on aborde des parcours plus sinuieux. Un peu pataud sur ce type de terrain, il reste efficace et ses prises de roulis sont contenues. Parmi les motifs de satisfaction, notons que le freinage, malgré le poids respectable de l'engin, montre une belle efficacité.

LA VIE À BORD

Logique, l'ergonomie du poste de conduite se révèle fonctionnelle et la finition tout à fait correcte. Mais nous aurions aimé que le Tucson fasse preuve de plus d'imagination dans sa présentation intérieure. Fade, le dessin de la planche de bord n'est pas très inspiré. À bord, les passagers apprécieront la générosité de l'espace habitable. À l'avant comme à l'arrière, ils

sont bien traités. Un constat qui vaut également pour les bagages puisque le coffre est l'un des plus grands du lot avec un volume de pas moins de 585 dm³. Parmi les détails qui fâchent, le conducteur pestera contre la faible surface vitrée arrière qui nuit à la visibilité, sachant qu'en plus, les appuie-tête sont un rien envahissants. Le Tucson n'est pas un exemple à suivre!

BUDGET

En progrès sur tous les plans, les Hyundai (comme les Kia) ont décidé de ne plus faire de cadeaux sur le plan financier. Ainsi, le prix de vente du Tucson n'a rien de très amical. Heureusement, quel que soit le niveau de finition choisi, il est toujours associé à un équipement de série très complet. Avec une consommation moyenne de 6,6 l aux 100 km, le Tucson réalise un bon résultat. ■



Le dessin de la planche de bord est très classique, la finition d'un bon niveau, mais les espaces de rangement ne sont pas assez nombreux.

Garantie XXL



Lorsqu'on évoque les garanties constructeur XXL, on pense à Kia et à ses 7 ans de contrat. C'est bien ! Mais c'est aussi "limité" à 150 000 km, ce qui, me direz-vous, est déjà pas mal. Pour les gros rouleurs, les cinq années proposées par Hyundai peuvent être plus tentantes car, ici, le kilométrage est illimité ! Dans tous les cas, le contrat est accessible en cas de vente.

LE BILAN aj ★★★☆☆

Le Tucson rend une copie correcte et propose un bon rapport prix/prestations. Reste qu'aujourd'hui, nous attendons aussi de la part de ce type d'engin une personnalité plus affirmée tant côté style qu'à la conduite.

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1995 cm³ ■ 136 ch à 4 000 tr/mn ■ 373 Nm à 1 500 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h : 10,1 s ■ V. max. : 185 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4° : 9,8 s ■ consommation moyenne : 6,6 l/100 km ■ malus écologique : 173 € (127 g/km).

L'avis de Pascal Richard



Sur le plan du style, le Compass ne joue pas que les beaux gosses, il revendique son appartenance au monde des 4x4 !

1600 kg, c'est beaucoup pour 120 ch, mais globalement, les performances réalisées par le Compass se situent dans la moyenne de la catégorie.



YPHOTOS ARNAUD SAUNIER

JEEP COMPASS

1.6 MultiJet 120 ch
À PARTIR DE 27 250 €

Les 4x4, Jeep connaît! Mais il a un peu tardé à s'intéresser aux SUV compacts. Le Compass est chargé de rattraper ce retard.

SUR LA ROUTE

Malgré une valeur de couple qui n'a rien de ridicule (320 Nm dès 1 750 tr/mn), le Compass manque d'allant au démarrage et il ne faut pas hésiter à mettre un peu de gaz pour faire décoller la bête! Une fois qu'il est lancé, les choses s'arrangent, et si les performances ne sont pas exceptionnelles, elles restent dans la moyenne de la catégorie. Sur le plan dynamique, le Compass ne réserve pas de mauvaise surprise, mais son poids respectable (1 591 kg) limite son agilité. Au moment d'enchaîner les courbes, mieux vaut adopter une conduite coulée car il n'aime guère être bousculé. Notons enfin que la suspension est correctement amortie, mais le freinage manque un peu de mordant.

LA VIE À BORD

Si le Compass affiche un style extérieur pour le moins spectaculaire, il rentre dans le rang dès que l'on ouvre la porte. Largement dominé par le noir, l'habitacle manque de sex-appeal. Pour tout dire, nous attendions autre chose de la part d'une Jeep que cette planche de bord au dessin bien trop sage. Un malheur n'arrivant jamais seul, la qualité des plastiques utilisés ne nous a pas vraiment subjugués. Reste que

le Compass a tout de même quelques atouts à faire valoir comme, par exemple, un honnête niveau de confort et un espace aux jambes à l'arrière (30 cm) supérieur à la moyenne. Dommage que la largeur aux coudes soit plus juste. Un reproche que l'on ne pourra pas adresser au coffre : avec un volume de 510 dm³, ce dernier se situe largement au-dessus de la moyenne de la classe (458 dm³).

BUDGET

En entrée de gamme, le Compass réclame un tarif tout à fait correct. Son équipement de série est complet et les exécutions les plus huppées (Limited par exemple) apportent une touche d'exclusivité à l'intérieur grâce à la présence d'une sellerie cuir. La consommation, sans être scandaleuse, est tout de même un peu élevée pour un engin de 120 ch. ■



Nous attendions une présentation plus "exotique" de la part du Compass. Finalement assez convenue, la planche de bord mériterait une finition plus soignée.

Pour plus d'aventure

Non disponible sur la version diesel 120 ch, la transmission intégrale est montée de série sur les variantes 140 et 170 ch (et 170 ch essence).

Celle-ci permet au Compass de revendiquer quelques aptitudes en tout-chemin et, ainsi, d'honorer le blason Jeep! Une boîte de vitesses automatique à 9 rapports est également au programme.



LE BILAN aj

Le Compass fait des efforts, mais sur les fondamentaux, il demeure un cran en dessous des références de la catégorie. Reste qu'il possède une botte secrète : son look baroudeur assumé. Et ça, c'est un atout de taille!

EN CHIFFRES: 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1598 cm³ ■ 120 ch à 3 750 tr/mn ■ 320 Nm à 1 750 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 11,9 s ■ V. max.: 178 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 12,1 s ■ cons. moyen: 6,8 l/100 km ■ malus écologique: 0 € (117 g/km).

L'avis de Pascal Richard



La conduite du Kadjar génère peu d'émotion mais au quotidien, sa douceur séduit rapidement.

Un peu plus de tonus sur le plan dynamique n'aurait pas été de refus ! Le Kadjar met clairement l'accent sur le confort ; un parti pris qui, dans cette catégorie, se défend.



YANN LEFEBVRE

RENAULT KADJAR

**Energie dCi 130 ch
À PARTIR DE 30 300 €**

Leader du segment des monospaces, Renault a mis du temps à embrayer sur celui des SUV. Le Kadjar doit combler ce retard.

SUR LA ROUTE

À l'instar des autres SUV, le Kadjar revendique un physique assez massif qui pourrait laisser penser que sa conduite réclame un tantinet de muscle. En fait, c'est l'inverse ! En ville, la douceur des commandes, à commencer par celle de la direction et de la boîte de vitesses, est un réel atout... qui ne peut malheureusement pas faire oublier la piètre visibilité périphérique. Sur route, le comportement routier se révèle neutre. Beaucoup moins dynamique qu'un Peugeot 3008, par exemple, le Kadjar n'aime pas être bousculé. Pour autant, la version diesel 130 ch réalise des performances tout à fait satisfaisantes. Nous avons notamment vérifié des bonnes valeurs de reprise entre 90 et 130 km/h et ce quel que soit le rapport engagé. Autre motif de satisfaction : le freinage, avec des distances d'arrêt parmi les meilleures du segment.

LA VIE À BORD

Joliment dessinée, la planche de bord du Kadjar intègre de nombreux espaces de rangement et son ergonomie ne prête guère le flanc à la critique. De bonnes nouvelles qui doivent malheureusement être pondérées par une finition qui manque singulièrement de rigueur. Espérons qu'à l'instar de ce qui s'est passé pour la Clio

et le Captur, le restylage, prévu pour la fin de l'année, soit l'occasion pour le Kadjar de revoir sa copie. En attendant, pour nous faire oublier ce défaut, le Renault assure un très bon niveau de confort malgré la présence de bruits d'air un rien envahissante. Il sait aussi recevoir grâce à une bonne habitabilité. Une générosité que l'on retrouve au moment de charger les bagages. Avec 520 dm³ le coffre présente un volume de chargement plus que satisfaisant.

BUDGET

Au moment de passer à la caisse, constatons que le Kadjar fait preuve, sinon de retenue, du moins d'une certaine mesure sur le plan financier. Un bon point qui s'accompagne d'une dotation d'équipements assez complète à partir de la finition Zen. À souligner également qu'avec une consommation moyenne de 6,2 l/100 km, les passages à la pompe seront assez espacés. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

En version dCi 130 ch, le Kadjar propose une belle polyvalence d'utilisation et surtout d'un très bon niveau de confort. Dommage que sa finition ne soit pas plus soignée et que son caractère mécanique soit si effacé.



YANN LEFEBVRE

Des progrès restent à faire en matière de finition. En revanche, rien à redire pour le confort, c'est presque parfait !

4x4 "light"



CLÉMENT CHOULOT

Le Kadjar dCi 130 ch peut recevoir une vraie transmission intégrale, mais cette dernière vous demandera un effort financier de 2 000 €. Si cela vous semble beaucoup par rapport à la fréquence de vos escapades hors bitume, optez pour l'Extended Grip. Il s'agit d'un antipatinage optimisé associé à une monte pneumatique tout temps. L'ensemble est facturé 250 €.

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1 598 cm³ ■ 130 ch à 4 000 tr/mn ■ 320 Nm à 1 750 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 11,9 s ■ V. max.: 189 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 10,2 s ■ cons. moy.: 6,2 l/100 km ■ malus écologique: 0 € (113 g/km).



ADRIEN CORTESI

L'avis de Pascal Richard



Le Qashqai a su évoluer pour se maintenir dans la course. Si la concurrence pensait s'en débarrasser, c'est raté !

NISSAN QASHQAI

**1.6 dCi 130 ch
À PARTIR DE 29 800 €**

Le Qashqai est sans contexte une des valeurs sûres de la catégorie. Une réputation flatteuse qui ne doit rien au hasard.

SUR LA ROUTE

Lorsqu'on jette un coup d'œil sur les chronos réalisés par le Qashqai, on constate que ce SUV n'amuse pas le terrain. Ce tonus est aussi bien le fruit d'une mécanique pleine de bonne volonté que d'un poids contenu. En effet, avec 1 478 kg, le Qashqai est l'un des rares SUV à rester sous la barre des 1 500 kg. Ce moindre embonpoint est porteur de bonnes nouvelles pour la tenue de route. Ainsi, le Qashqai révèle un comportement pour le moins alerte qui tranche avec la bonhomie de nombre de ses concurrents. Précise, la direction est une alliée appréciable sur les parcours sinuieux au même titre que la bonne maîtrise du roulis. Au chapitre des griefs, précisons que la commande de boîte de vitesses n'est pas spécialement agréable.

LA VIE À BORD

Avec 4,38 m de longueur, le Qashqai revendique un gabarit relativement compact. D'ailleurs dans la catégorie, il n'y a guère que le Seat Ateca qui annonce des dimensions aussi ramassées. Reste que si ce dernier parvient à concilier sa relative petite taille avec une habitabilité d'un bon niveau, le Qashqai, lui, a fait un autre choix ! Compact dehors, il n'a pas

eu d'autre choix que de l'être aussi dedans ! Dommage car la présentation de l'habitacle, quoique classique, n'est pas désagréable. Le Qashqai n'est pas la référence du segment en confort de suspension, mais il présente un bilan honorable. Un constat qui s'applique aussi au coffre qui propose un volume de chargement à peine supérieur à la moyenne (465 dm³ pour une moyenne à 458 dm³).

BUDGET

Le prix de vente du Qashqai n'est pas spécialement avantageux, mais il est associé à un bel équipement de série. C'est heureux du reste car les options sont assez rares. Pour améliorer l'ordinaire, il faut passer au niveau de finition supérieur ce qui peut se révéler un tantinet coûteux. Quoi qu'il en soit, le rapport prix/équipement reste attractif et la consommation brille par sa sagesse. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Depuis son restylage de 2017, le Qashqai a fait quelques progrès en matière de confort. Une évolution bienvenue qui lui permet plus que jamais de rester un des modèles incontournables de la catégorie.



ADRIEN CORTESI

Les timides retouches esthétiques cachent des progrès plus significatifs en confort. Le comportement reste assez dynamique.

Option famille nombreuse.



NISSAN

Enfants, copains des enfants, belle-mère... Il est parfois bien pratique de pouvoir compter sur deux places supplémentaires. C'est ce que propose le... X-Trail ! **Le frère quasi jumeau du Qashqai est disponible en version 5 et 7 places.** Faciles à mettre en place, les deux strapontins logés sous le plancher du coffre impliquent un surcoût raisonnable de 500 €.

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1 598 cm³ ■ 130 ch à 4 000 tr/mn ■ 320 Nm à 1 750 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 10,4 s ■ V. max.: 183 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 9,4 s ■ cons. moy.: 6,1 l/100 km ■ malus écologique: 0 € (116 g/km).

L'avis de Pascal Richard

De la bonne humeur côté châssis et une petite déprime à bord : le CX-5 souffle le chaud et le froid.

Toujours aussi plaisant à mener sur les parcours sinués, le CX-5 cru 2017 porte aujourd'hui plus d'attention au confort de ses passagers.



YANN LEFEBVRE

MAZDA CX-5

**2.2 Skyactiv-D 150 ch
À PARTIR DE 32 000 €**

En remettant à jour son CX-5, Mazda compte bien revenir dans la course et mener la vie dure aux ténoirs de la catégorie. Chiche !

SUR LA ROUTE

Apparue en 2012, la première génération du CX-5 avait séduit pas son dynamisme. Allions-nous le retrouver sur cette nouvelle mouture qui, parmi les changements annoncés, dispose de trains roulants revus et corrigés ? La réponse est oui ! Et il ne faut pas des kilomètres pour s'en rendre compte. Agile, alerte, le CX-5 est à l'aise quand la route tourne. La direction progresse également dans le ressenti qu'elle offre, mais précisons que celle d'un 3008 reste tout de même devant. Bonne surprise aussi sous le capot et nous ne nous plaindrons pas de retrouver le "gros" 2,2l diesel de 150 ch qui, non content de mettre en pièces le dogme du "downsizing" en consommation, contribue grandement à l'agrément de conduite. Il est de plus épaulé par une boîte agréable à manier et bien étagée.

LA VIE À BORD

C'est sur ce chapitre que nous espérions le plus de progrès, le précédent CX-5 proposant un habitacle à la fois triste et moyennement fini. Sur ce dernier point, les avancées du cru 2017 sont bien réelles. La nouvelle planche de bord est à la fois moins massive et plus agréable à l'œil. Mais elle est toujours malheureusement,

comme le reste de l'habitacle, habillé d'un camaïeu de noir déprimant. On se consolera en constatant que les matériaux sont tout de même de meilleure facture. Autre amélioration : le confort. Ce dernier n'était pas le point fort du CX-5. Aujourd'hui, c'est nettement mieux. Là encore, le Mazda n'est pas tout à fait au niveau des meilleurs mais désormais les passagers ne sont plus secoués dans tous les sens et l'insonorisation progresse également.

BUDGET

Même en entrée de gamme, le CX-5 affiche un prix de vente rondelet, mais la panoplie d'équipements proposée est complète. C'est heureux, car les options sont inexistantes. Côté consommation, nous avons relevé une moyenne de 6,3 l aux 100 km. Pas mal pour un "gros" 2,2 l, non ? ■



YANN LEFEBVRE

La nouvelle planche de bord est assurément plus réussie que la précédente. La finition est, elle aussi, en net progrès. Mais l'ensemble manque d'une pointe de gaieté.

4x4 or not 4x4

RENÉ PIETERS

Le CX-5 est disponible en version 2 et 4 roues motrices. L'augmentation de prix, 1 800 €, n'est pas scandaleuse et si vous circulez beaucoup en montagne, les bienfaits d'une transmission intégrale sont réels en matière de sécurité et d'efficacité. Reste à considérer le malus écologique qui passe de 410 à 1 260 €, voire à 2 610 € avec la boîte automatique (2 000 €).

LE BILAN aj ★★★★☆

Avant, le CX-5 pensait davantage au conducteur qu'à ses passagers. Aujourd'hui, l'âge venant sans doute, il se veut plus partageur ! Une excellente initiative, d'autant que le conducteur garde le sourire !

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 2 191 cm³ ■ 150 ch à 4 500 tr/mn ■ 380 Nm à 1 800 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 9,4 s ■ V. max.: 194 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 9 s ■ cons. moy.: 6,3 l/100 km ■ malus écologique: 410 € (132 g/km).

L'avis de Pascal Richard



Son immense douceur et son sens de la famille le rendent attachant et très agréable à vivre au quotidien.

PHOTOS : FLORIAN GROUT



Sur route, le CR-V met clairement l'accent sur le confort au détriment du dynamisme. À noter que le petit 1.6 diesel s'en sort avec les honneurs.

HONDA CR-V

1.6 i-DTEC 160 ch 4WD
À PARTIR DE 36 790 €

C'est le plus gros des SUV compacts, une caractéristique que le Honda CR-V met au service de la famille.

SUR LA ROUTE

La lecture des caractéristiques techniques du CR-V ne laisse guère de place au doute. En effet avec un poids de 1723 kg, le petit 1600 cm³ turbo diesel de 160 ch a fort à faire. Et comme un malheur ne vient jamais seul, la présence d'une transmission intégrale (obligatoire avec ce moteur) n'est pas de nature à alléger sa charge de travail. Un rapide passage par le circuit de Montlhéry confirme que ce CR-V n'est pas une bête de course. Reste que les résultats enregistrés ne sont pas non plus déshonorants et surtout ne grèvent en rien l'agrément de conduite. Il faut simplement adapter la conduite au tempérament un rien débonnaire de ce grand SUV qui a clairement choisi de privilégier le confort d'amortissement au dynamisme.

LA VIE À BORD

En s'installant à bord du CR-V, on prend conscience que ce SUV possède indéniablement des gênes de monospace ! Belle hauteur sous plafond, largeur aux coudes et aux épaules généreuses, espace aux jambes adaptés à des joueurs de basket, tout est fait pour que les passagers se sentent à l'aise. Pour compléter le tableau, suspension et sellerie, moelleuse juste ce qu'il

faut, se mettent en quatre pour préserver les occupants des inégalités de la chaussée. Massive, mais bien agencée, la planche de bord accueille le levier de boîte de vitesses qui ainsi tombe parfaitement en main. La finition de l'ensemble est d'un bon niveau et les espaces de rangements ne manquent pas. Pour en finir avec les bonnes nouvelles, soulignons que le coffre est particulièrement vaste (608 dm³) et que son seuil de chargement très bas (65 cm) facilite grandement les manœuvres de chargement/déchargement.

BUDGET

Sur ce chapitre le CR-V doit faire profil bas. Avec une addition qui dépasse largement les 35 000 € et une consommation un peu plus élevée que la moyenne, mais encore "tolérable" vu le gabarit de la bête, le grand SUV de Honda n'a pas de raisons de rouler des mécaniques. ■



La planche de bord n'est pas spécialement originale mais elle est bien conçue et correctement finie. La boîte automatique à 9 rapports est proposée en option (1940 €).

Bienvenue à bord



Belle largeur, pas moins de 33 cm au niveau de l'espace aux jambes, soit le record de la catégorie, le CR-V a vraiment le sens de l'accueil. Il l'a d'autant plus que son plancher plat (pas de tunnel de servitude) permet aux trois passagers de prendre place à l'arrière sans problème. Quand on vous dit que ce SUV a des gênes de monospace...

LE BILAN aj ★★★★☆

Malgré un bilan financier nuancé avec cette motorisation, le CR-V a de solides arguments pour qui cherche un SUV ayant un sens aigu de la vie de famille. Une qualité qui n'exclut pas de bonnes qualités routières.

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1597 cm³ ■ 160 ch à 4000 tr/mn ■ 350 Nm à 2000 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 11 s ■ V. max.: 192 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 10,4 s ■ cons. moy.: 7,3 l/100 km ■ malus écologique: 253 € (129 g/km).



Entre vivacité et confort, le Karoq a choisi... le confort. Un choix qui, dans cette catégorie, est parfaitement défendable.

L'avis de Pascal Richard



Il est bien, ce Karoq, mais mon Dieu qu'il est triste ! Mais bon, si vous souhaitez vous faire oublier...

SKODA KAROQ

**2.0 TDI 150 ch
À PARTIR DE 32 890 €**

Le Karoq n'est pas du genre à faire le malin. Son truc à lui, c'est la discrétion. Curieux lorsqu'on possède autant de qualités...

SUR LA ROUTE

Techniquement proche de l'Ateca – donc pas très éloigné non plus du Volkswagen Tiguan –, le Karoq affiche un comportement routier sans surprise. Il est d'autant plus sans surprise qu'avec le moteur 2.0 TDI 150 ch, le SUV est, à l'instar de l'Ateca, automatiquement équipé d'une transmission intégrale. Très stable en toutes circonstances, il s'adapte à tous les profils de route et tous les styles de conduite. Si l'envie d'augmenter le rythme vous prend, il s'exécute sans broncher, mais... sans enthousiasme ! Toutefois, sa direction précise et sa suspension bien amortie lui permettent de faire bonne figure même si, une fois encore, le Skoda préfère une conduite coulée à une conduite musclée.

LA VIE À BORD

Difficile de faire plus sobre ! Le style de la planche de bord mélange avec talent tristesse et rigueur. Très bien finie et bien agencée, cette dernière propose un dessin incroyablement convenu, sans la moindre inspiration. Dommage car le Karoq sait faire preuve d'imagination par ailleurs. Ainsi, il est l'un des rares SUV compacts à proposer, grâce au système VarioFlex, une once de modularité à l'arrière (*voir encadré*), inspirée

de celle des monospaces. Elle va de pair avec une habitabilité satisfaisante et un volume de chargement très généreux (550 dm³). Le Karoq soigne également le confort, une préoccupation qui vient confirmer sa vocation familiale. Ce qui nous fait d'autant plus regretter que la présentation intérieure ne soit pas plus avenante.

BUDGET

Dans cette définition, le Karoq ne fait pas vraiment de cadeau sur le plan financier. Heureusement, la gamme comprend aussi des versions plus abordables (premier prix : 25 790 €). Reste que pour un modèle diesel bien motorisé et équipé qui plus est d'une transmission intégrale, le Karoq s'affiche à un tarif qui se situe dans la moyenne de la catégorie. Petite compensation : comme c'est souvent le cas chez Skoda, l'équipement de série se montre plutôt généreux. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Techniquement il n'y a rien à reprocher au Karoq. Sérieusement construit, il rend un bilan sans fausse note. Il ne lui reste plus maintenant qu'à trouver la formule magique pour susciter un minimum d'enthousiasme... ■



Difficile de faire plus classique en présentation, mais l'ensemble de l'habitacle propose une bonne qualité de finition.

Banquette à la carte



Grâce au système VarioFlex monté de série sur Style, le Karoq propose un espace arrière à géométrie variable. Constitué de trois sièges indépendants, coulissants et amovibles, le VarioFlex permet entre autres d'occuper le siège central (plus petit que les autres) et de recentrer les deux autres afin de proposer plus d'espace pour... deux passagers. ■

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1968 cm³ ■ 150 ch à 3500 tr/mn ■ 340 Nm à 1750 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h : 8,7 s* ■ V. max. : 196 km/h* ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4°: NC ■ consommation moyenne : 5 l/100 km* ■ malus écologique : 410 € (132 g/km).

*Données constructeur

Le Tiguan n'est certes pas une ballerine, mais il propose malgré tout un comportement assez alerte.

MARTIN MEINERS

L'avis de Pascal Richard



Le Tiguan est la transposition "roulante" du proverbe "Il ne faut pas se fier aux apparences..."



VOLKSWAGEN TIGUAN

2.0 TDI 150 ch
À PARTIR DE 33 310 €

Inutile de présenter le Tiguan. Classique jusqu'au bout des pneus, il finirait presque par lasser. Il reste pourtant un incontournable.

SUR LA ROUTE

Difficile d'avoir un physique moins jovial que le Tiguan. Cela étant, il ne faut pas croire que son comportement soit à l'image de son style. Précis, alerte, en un mot efficace, le Tiguan revendique une certaine agilité sur parcours sinueux. Certes, dans ce domaine, le 3008 est encore plus convaincant, mais le SUV de Volkswagen n'est pas trop maladroit ! Bien aidé par une mécanique dont la vaillance n'est plus à prouver, le Tiguan 2.0 TDI propose au final un bel agrément de conduite. Nous regretterons simplement que l'étagement bien trop long du dernier rapport oblige à rétrograder un peu plus que de raison. Cela a le mérite de mettre en lumière l'excellence de la commande de boîte ! Une excellence que nous aurions aimé retrouver au niveau de la pédale de frein, dont la course, longue et spongieuse, manque de mordant. Précisons que cela ne remet pas en cause l'efficacité du freinage.

LA VIE À BORD

La présentation intérieure du Tiguan est en accord avec son physique ! Guère plus inspiré que celui de la carrosserie, le dessin de la planche de bord a le mérite de rendre cette

dernière très rationnelle. Entendez par là que l'ergonomie est parfaite et les espaces de rangement à la fois pratiques et accessibles. Les matériaux sont pour leur part de belle facture et les assemblages bien maîtrisés. Rien à redire donc sur la finition. Rien non plus à reprocher à l'habitabilité grâce notamment à la présence, à partir de la finition Confortline, d'une banquette arrière coulissante. Ajoutez à cela un bon niveau de confort et vous ne serez pas très loin du sans-faute.

BUDGET

Comme il était possible de s'y attendre, l'addition manque un peu de mesure. Coûteux, mais heureusement correctement équipé, le Tiguan facture la moindre option au prix fort. Pour se consoler, regardons la consommation, qui sait faire preuve de sagesse. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

On ne tombe pas forcément amoureux du Tiguan au premier regard. Ni au deuxième d'ailleurs. Mais au fil des kilomètres, oui, assurément ! Reste qu'un "emballage" plus sexy ne gâcherait rien à l'affaire !



CLEMENT CHOULOT

Un poil triste mais très rationnelle, la planche de bord revendique une qualité de fabrication nettement au-dessus de la moyenne.

Gare au malus !



MARTIN MEINERS

Le Tiguan est un petit taquin et joue avec le malus ! Ainsi, avec le même moteur, celui-ci passe de 73 à... 2153 € ! Rien que ça ! Comment ce miracle est-il possible ? Très simple : ajoutez à la version standard des jantes de 18 pouces ou plus, une boîte à double embrayage DSG et 4 roues motrices et hop, le grammage de CO₂ passe de 123 à 149 g/km.

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1968 cm³ ■ 150 ch à 3500 tr/mn ■ 340 Nm à 1750 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 9,8 s ■ V. max.: 192 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 8,8 s ■ consommation moyenne: 6,5 l/100 km ■ malus écologique: 73 € (123 g/km).

L'avis de Pascal Richard

Pas le grand frisson au premier regard. Au deuxième non plus, d'ailleurs. Mais après quelques kilomètres...



Après une timide tentative avec la Leon X-Perience, Seat est entré de plain-pied dans le monde des SUV en 2016, avec l'Ateca. Assurément, le résultat est une réussite.

CLÉMENT CHOULOT

SEAT ATECA

**2.0 TDI 150 ch 4Drive
À PARTIR DE 33 085 €**

Seat aussi a pris son temps avant de lancer un SUV compact. Mais il faut croire que cette longue réflexion n'a pas été inutile...

SUR LA ROUTE

Avec le moteur 2.0 TDI 150 ch, l'Ateca s'arme obligatoirement d'une transmission intégrale (4Drive). Un parti pris qui, nous le verrons plus loin, n'a pas que des avantages. Mais lorsque la météo, comme c'est le cas au moment où j'aborde cette petite route sinuuse, n'est pas de la partie, cette présence rassurante est incontestablement un atout. Ainsi, sous cette pluie battante, l'Ateca reste parfaitement imperturbable. Très stable, précis dans son placement, il enchaîne les courbes avec une belle aisance. Sur autoroute, pas de surprise, l'allonge du 2.0 TDI 150 ch est largement suffisante pour un engin qui, même en version 4 roues motrices, conserve un poids contenu (1 555 kg).

LA VIE À BORD

Avec ses 4,37 m de longueur, l'Ateca se révèle assez compact. C'est même l'un des plus courts de la catégorie. Il est donc légitime de craindre un habitacle étroit. Un défaitisme fondé mais qui ne se vérifie absolument pas dans les faits. Ainsi avec un espace aux jambes de 31 cm et une largeur aux coudes (à l'avant comme à l'arrière) conséquente, l'Ateca se révèle être

plus accueillant que la moyenne. Si les passagers sont bien installés, le paysage qui s'offre à leurs yeux à bord n'est pas très rock'n'roll. Sérieusement réalisé mais sans grande originalité, l'habitacle manque en effet de fantaisie. Le confort, d'un bon niveau, reste en deçà de celui des meilleurs de la catégorie que sont le Volkswagen Tiguan, le Renault Kadjar et le Peugeot 3008.

BUDGET

Généralement, le sujet finances est favorable au Seat. Cette fois il convient de pondérer le propos. En effet, dans cette définition, l'Ateca dépasse largement les 30 000 €. Vous me direz qu'il est le seul de la bande à proposer (imposer même) une transmission intégrale, et c'est effectivement à porter à son crédit. Reste que le chèque à signer est un peu salé tout de même ! ■

LE BILAN

L'Ateca ne révolutionne pas le genre et ne bouscule pas les codes. Mais en misant sur le sérieux et en soignant l'agrément de conduite, le représentant espagnol (à fort accent germanique...) a réussi à s'installer parmi l'élite de la catégorie.



YANN LEFEBVRE

Comme toujours chez Seat, la présentation manque de fantaisie. Triste certes, mais assez spacieux, l'habitacle se révèle aussi plutôt bien fini et l'équipement est généreux.

Le sang chaud!

SEAT

L'Ateca entend profiter de l'image sportive de Seat. Ainsi, cette version 2.0 TDI, comme la quasi-totalité de la gamme d'ailleurs, est disponible en version FR (Formula Racing). Au programme : pare-chocs spécifiques, double sortie d'échappement chromée, sièges sport en Alcantara... Cette variante est facturée 35 895 €.

EN CHIFFRES : 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1 968 cm³ ■ 150 ch à 3 500 tr/mn ■ 340 Nm à 1 750 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports ■ de 0 à 100 km/h: 9,8 s ■ V. max.: 189 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 8,9 s ■ cons. moy.: 6,7 l/100 km ■ malus écologique: 540 € (134 g/km).

Sur le plan dynamique, le 3008 est incontestablement la référence de la catégorie et ce, quel que soit le style de conduite.

L'avis de Pascal Richard



Même ceux qui n'aiment pas les SUV peuvent devenir fans du 3008 tant cette auto possède une forte personnalité.



YANN LEFEBVRE

PEUGEOT 3008

2.0 BlueHDI 150 ch
À PARTIR DE 35 650 €

Le plus sexy de la bande n'est pas qu'un beau gosse. C'est aussi un athlète accompli et surtout un agréable compagnon de voyage.

SUR LA ROUTE

A priori, un SUV ne s'achète pas pour aller taquiner les enchaînements de courbes sur les départementales. A priori. Car au – petit – volant d'un 3008, il est tout de même bien tentant d'augmenter le rythme à mesure que les virages se multiplient. Peu sensible au roulis, doté d'une direction très directe, de trains roulants rigoureux et ici bien motorisé, le 3008 gratifie son conducteur d'un réel agrément de conduite. Mais ne croyez pas qu'il faille forcément forcer le rythme pour apprécier le SUV Peugeot. Il est tout aussi plaisant en adoptant une conduite du type "balade en famille". En effet, quel que soit votre style de conduite, le châssis, mais aussi la mécanique, s'adaptent à la situation avec une égale bonne volonté. En bref, le 3008 reste clairement LE SUV le plus plaisant à conduire.

LA VIE À BORD

Étonnant 3008! Deux ans après son lancement, il crée encore la surprise lorsqu'on découvre son intérieur. On a beau commencer à le connaître, redécouvrir sa planche de bord au dessin si particulier provoque à chaque fois son petit effet. L'implantation particulière de l'instrumentation, ou encore cette impression d'être enveloppé par la console centrale haute donnent au conducteur

l'agréable sensation de faire réellement corps avec l'auto. Les passagers sont-ils aussi bien traités? En matière de confort, oui. Mais il faut bien avouer que le 3008 n'est pas une référence en habitabilité. Largeur aux coudes dans la moyenne, sans plus, espaces aux jambes un peu juste à l'arrière, le 3008 pourrait être plus accueillant. Il l'est cependant avec les bagages qui trouvent facilement place dans un coffre de 520 dm³ ce qui constitue un bon résultat.

BUDGET

Oups! Plus de 35 000 €, là, honnêtement Peugeot envoie le bouchon un peu loin. Bien sûr avec ce moteur, le 3008 ne s'associe qu'avec des finitions haut de gamme (Allure à minima) ce qui signifie que la présentation et la dotation d'équipements sont en rapport des exigences. Mais tout de même. Heureusement, la consommation très sage permet de conclure sur une note plus souriante... ■

LE BILAN

Dire que le 3008 est sans concurrence serait à la fois faux et exagéré. Toutefois, au-delà de ses qualités routières, de son confort, de sa finition... il apporte un supplément d'âme qui lui permet de faire la différence.



TIBO

La présentation intérieure du 3008 assure le spectacle sans oublier de soigner la finition et le confort. L'ensemble donne au SUV Peugeot une personnalité très affirmée.

Pourquoi pas l'essence?



YANN LEFEBVRE

Pour 31 150 € en livrée Allure, le 3008 PureTech 130 ch assure un niveau de performances certes, un peu moins élevé que le 2.0 BlueHDI 150 ch, mais l'écart n'est pas abyssal pour autant.

Ce qui est abyssal, c'est le kilométrage à partir duquel le diesel devient rentable: 164 222 km. Réservez aux gros rouleurs, le diesel? Assurément!

EN CHIFFRES: 4 cyl. en ligne, turbo diesel ■ 1 997 cm³ ■ 150 ch à 4 000 tr/mn ■ 370 Nm à 2 000 tr/mn ■ boîte manuelle à 6 rapports

■ 0 à 100 km/h: 9,8 s ■ V. max.: 196 km/h ■ reprise de 90 à 130 km/h en 4^e: 8,5 s ■ cons. moy.: 6,4 l/100 km ■ Malus écologique: 0 € (114 g/km).

Plus proche du but

La motorisation électrique est-elle en passe de remplacer le bon vieux moteur thermique ? Au volant de la nouvelle Nissan Leaf, la question devient moins incongrue. Autonomie, confort, équipement et raffinement, elle progresse à tous les niveaux.

Par Camille Pinet Photos Christophe Hunsicker/ACE Team



Les scandales concernant le diesel et les discours des pouvoirs publics n'ont cessé ces derniers mois de mettre en exergue la voiture électrique. Pourtant, si ses ventes progressent, elle est encore loin de convaincre en masse. Prix, autonomie et temps de recharge, voilà les obstacles qui freinent son développement. À cet égard, la Nissan Leaf deuxième du nom fait figure de test important. En effet, la première génération, lancée en 2010, est tout simplement l'électrique la plus vendue au monde avec 300 000 exemplaires. Essayer la nouvelle, c'est avoir une idée assez précise de l'état de l'art de cette technologie, loin des coups d'éclat des Tesla, inaccessibles au commun des mortels.

Même si elle repose sur la même plate-forme que sa devancière, la Leaf change profondément. Et cela se voit au premier coup d'œil. Les volumes restent similaires et le style toujours décalé, mais sa face avant abandonne le regard de batracien

étonné qui la caractérisait. Ses dimensions ne sont pas non plus devenues standards : à presque 4,50 m de longueur, elle s'allonge encore de 3 cm et dépasse une Peugeot 308 de 24 cm.

C'est finalement dans l'habitacle que l'évolution est la plus nette.

Le style de la planche de bord rentre clairement dans le rang, et devient presque commun, la seule particularité restant le sélecteur de vitesse tout en rondeurs. La finition réalise un grand bond en avant : des matériaux moussés font leur apparition et la qualité des plastiques devient très correcte. Sur notre finition Tekna, la sellerie cuir-Alcantara joue même la carte du raffinement. Dommage cependant que la position de conduite soit aussi contrainte par l'emplacement des batteries, placées sous le plancher. Les grandes tailles sont gênées par le réglage de hauteur de siège trop limité et le volant trop bas.

Au niveau de l'aménagement intérieur, le progrès le plus notable concerne le coffre. Non

seulement son volume augmente considérablement puisqu'il gagne 65 dm³, mais son aspect pratique progresse : le hayon propose une ouverture nettement plus accessible. Toutefois, seuls les dossier de la banquette se rabattent, ce qui limite vraiment la modularité. Le seuil de chargement reste également élevé. À l'arrière, l'habitabilité apparaît vraiment moyenne pour une auto de ce gabarit. Là encore, ce sont les batteries qui imposent leur loi, l'espace à la tête étant insuffisant pour les plus grands.

Avec 150 ch et 320 Nm de couple, la Leaf s'offre un gain de puissance substantiel de 41 ch qui fait la différence.

Le moins que l'on puisse dire est qu'elle s'en trouve transfigurée. La vivacité des accélérations en dessous de 100 km/h impressionne. Mais au-delà aussi. Contrairement à une Renault Zoe par exemple, la Leaf conserve une belle réserve entre 110 km/h et 130 km/h, ce qui lui permet d'assurer des dépassements faciles sur autoroute.

EN PERFORMANCES, LA LEAF EST TRANSFIGURÉE. LE GAIN DE 41 ch LUI PERMET DES ACCÉLÉRATIONS VRAIMENT NERVEUSES ...





PLUS
Facilité de conduite
Performances
Finition en grand progrès

MOINS
Habitabilité limitée
Temps de recharge
Gabarit



● La planche de bord, beaucoup plus classique dans son dessin, se caractérise cependant par sa finition plus flatteuse.
● À l'arrière, l'espace aux jambes reste correct, mais les grands gabarits ne sont pas à la fête. Dommage pour une auto aussi longue. ● Le coffre est devenu plus logeable, mais sa modularité reste limitée. La banquette n'est que partiellement rabattable : l'assise reste fixe. ● Avec 4,49 m de longueur, la Leaf est une "grande" compacte. ● Sous le capot, tout est parfaitement rangé et repéré.



L'AUTONOMIE NE PERMET PAS ENCORE D'EFFECTUER UN PARIS-MARSEILLE, MAIS DES ESCAPADES DE PLUS DE 200 KM SEMBLENT ENVISAGEABLES ●●●



Reste le problème de l'autonomie. Nissan annonce 270 km en cycle WLTP (le plus sévère). Nous n'avons pas pu vérifier ce chiffre sur les routes montagneuses de notre essai. En revanche, sur un parcours autoroutier de 38 km mené entre 110 et 120 km/h, nous n'avons entamé que 18 % de la capacité de la batterie. Cela ne suffit pas pour faire Paris-Marseille, mais des escapades de plus de 200 km semblent envisageables.

La Leaf revoit aussi nettement sa copie pour ses trains roulants. Certes, la direction manque toujours de ressenti, mais elle se révèle un peu plus vivace et le train avant encaisse plutôt bien les coups de boutoirs du moteur électrique, toujours difficiles à faire passer au sol. Elle se montre également plutôt confortable, même si

l'on regrette toujours des trépidations incessantes sur les petites irrégularités avec les versions montées en 17 pouces.

À la pointe des technologies embarquées, la Leaf impressionne aussi son monde à ce niveau.

Régulateur adaptatif, assistant de conduite dans les embouteillages, assistant de maintien en ligne ou encore surveillance des angles morts sont réunis dans un pack baptisé ProPILOT (de série sur la finition Tekna) qui constitue la première application concrète de l'automatisation de la conduite annoncée en 2015. Nous l'avons mis à l'épreuve dans un embouteillage. Si cette Nissan n'est pas encore capable d'adapter

sa trajectoire à celle du véhicule précédent, ce qui l'empêche par exemple de libérer l'interfile aux motards, elle fait preuve en revanche d'une grande douceur et anticipe plutôt mieux les ralentissements que la plupart des systèmes concurrents.

Pas de changement notable en matière de tarifs: plus chère de 200 € que le modèle précédent, la Leaf Tekna concurrence, grâce au bonus écologique, une Peugeot 308 BlueHDi 150 GT Line, par exemple. Elle impose donc un effort financier substantiel. D'autant que Nissan ne propose plus de louer la batterie. Il faut néanmoins reconnaître que la Leaf en offre beaucoup plus qu'avant, tant en matière de prestations que d'équipements. ■



- ➊ Le système multimédia se montre plutôt convaincant, mais ses graphismes sont déjà un peu datés.
- ➋ La Leaf a conservé son sélecteur de vitesse si particulier. Elle dispose des positions Drive et B lorsque l'on souhaite obtenir plus de régénération au freinage.
- ➌ L'instrumentation reste très lisible.
- ➍ Nombreux rangements sur la console centrale.



NISSAN LEAF 150 ch Tekna

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 150 ch à 3 283 tr/mn
Couple maxi	■ 320 Nm de 0 à 3 283 tr/mn
Type	électrique synchrone
Puissance fiscale	5 CV
Batterie/capacité	lithium-ion / 40 kWh
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur / 1

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	215/50 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,49 / 1,79 / 1,54 / 2,70 m
Poids/tractable freiné	1595 kg/-

Performances

0 à 100 km/h	■ 7,9 s
Vitesse maxi	■ 144 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre*	■ 435 dm ³
-------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 38 900 €
Bonus (CO ₂)**	■ 6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé***	33 400 €
Garantie	■ 3 ans, 100 000 km (batterie 8 ans)

*405 dm³ avec l'installation audio Bose. **Porté à 8 500 € avec reprise d'une voiture diesel antérieure à 2001 ou essence antérieure à 1997. ***Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé, câble pour charge rapide sur borne Chademo, clim auto, détecteurs de pluie/luminosité, e-Pedal, ESP, jantes alliage 16 pouces, régulateur de vitesse adaptatif, rétros et vitres élec., sellerie cuir/fabricato, syst. multimédia avec écran de 7 pouces et GPS, syst. ProPILOT, vitrage arrière surteinté, volant multifonction avec jante en cuir, Vision 360°, etc.

Options

Aide de stationnement automatique (500 €), peinture métallisée (620 €), roue de secours galette (120 €).

Consommations/charge

Moyenne WLTP	■ 14,8 kWh/100 km
Temps de charge (80 % de charge)	■ 21 h (prise domestique) / 7 h (Wallbox 32A) / 40 mn (bornes Chademo)
Autonomie moyenne	378 km (NEDC) / 270 km (WLTP)

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La voiture électrique progresse, la Leaf en est la preuve. Plus polyvalente, elle se révèle beaucoup plus performante.

Les questions d'autonomie et de temps de recharge restent toutefois prégnantes. L'ère de l'électrique sans fil à la patte approche mais elle n'est pas encore tout à fait arrivée.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Quelles différences pour la Leaf?

Au premier abord, il serait facile de penser que la Leaf n'évolue techniquement qu'à la marge, puisque sa plate-forme et son moteur sont pratiquement identiques. C'est oublier que l'essentiel de la technologie électrique ne se joue pas là. C'est bien entendu la nouvelle batterie qui fait toute la différence. Non seulement sa capacité progresse (40 kWh contre 30 kWh), mais elle conserve une taille et une masse similaires. L'augmentation de puissance (150 ch au lieu de 109 ch) est obtenue grâce à un nouvel onduleur, qui permet de mieux exploiter la puissance de l'accumulateur. À noter également l'apparition de l'e-Pedal, un système qui permet de contrôler l'accélération, la régénération et le freinage physique à partir de la seule pédale d'accélérateur. Lorsqu'il est actionné, l'utilisation de la pédale de frein ne devient nécessaire qu'en cas d'urgence. À l'usage, ce dispositif apparaît très convaincant, à cette réserve près qu'il ne permet pas de jauger l'échauffement des freins: problématique en montagne.



❶ Il faut plus de 20 heures pour recharger 80 % de la batterie sur une prise domestique, mais seulement 40 minutes sur une borne de recharge rapide. ❷ Si la Leaf est plus tonique, cela n'en fait pas une sportive. Sa direction, qui manque totalement de ressenti, limite l'agrément de conduite.



LES EXPERTS AJ

La classe des petits SUV commence à être surchargée. Pour se faire une place au soleil, il faut sortir le grand jeu. Nos Experts ont voulu voir si le Hyundai Kona avait des chances de se faire remarquer.

Bien campé sur ses appuis, le Kona affiche un comportement routier sans souci... mais aussi un peu sans saveur.

FLORIAN GROUT



FLORIAN GROUT



CLÉMENT CHOULOT



Avec un volume de 327 dm³, le coffre n'est pas immense et, à l'arrière, les passagers n'ont pas plus de place qu'il n'en faut pour installer leurs jambes.

HYUNDAI KONA

1.0 T-GDi 120 ch Executive - 25 900 € -
Malus écologique : 113 € (125 g/km CO₂)



Pour sortir du lot, le Kona mise sur le style. Mais les protections de carrosserie qui encerclent les feux arrière ne font pas l'unanimité.



Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

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



Ghislain Bacon (Taxi)

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

“
Pas déplaisant, mais je suis déçu par le moteur, la tenue de route et le freinage... Cela fait beaucoup.

L'avis du pilote



Je ne voudrais pas être trop sévère, mais cet essai ne me laissera pas un souvenir impérissable. Il n'y a rien à redire sur la position de conduite ou l'ergonomie. Mais, plus que ce qui est bien fait ou simplement normal, je remarque davantage ce qui m'agace. Comme cet affichage tête haute, qui n'est pas directement projeté dans le pare-brise, mais sur un petit écran qui perturbe mon champ de vision. Le Kona manque d'entrain: le moteur 1.0 est un peu juste; je n'ai vraiment pas l'impression d'avoir 120 ch sous le capot. Il faut souvent jouer de la boîte pour avoir un semblant de nervosité. Heureusement, elle est agréable, ferme et bien guidée. **L'embrayage souple facilite aussi la conduite.**

Mais le châssis peine à suivre la cadence. Dès que l'on accélère un peu fort, il sous-vire (N.D.L.R.: train avant qui glisse) et en cas d'urgence, le freinage manque d'efficacité. Il rentre trop vite dans l'ABS et perd une grande partie de son mordant.

“
Faute de faire la différence sur la route, le Kona tente de séduire avec ses équipements et sa garantie de 5 ans.

L'avis de la journaliste



Avec Franck et Ghislain, le Kona est habillé pour l'hiver! Certes, comme je l'avais déjà écrit après un premier essai dans L'AJ n° 995, il n'est pas aussi agréable à mener qu'un 2008, pas aussi original qu'un C3 Aircross et pas aussi pratique qu'un Captur. Difficile, dès lors, de trouver sa place. D'autant qu'il ne la joue pas profil bas en prix, dans cette livrée Executive. **Mais il est bien équipé, avec un arsenal sécuritaire impressionnant (AFIL active, détecteur de fatigue, feux de route intelligents, freinage autonome d'urgence, surveillance d'angle mort...).** En outre, chrono en main, même si ce n'est pas un foudre de guerre, il n'est pas ridicule face à ses rivaux, bien qu'en relances, il ne tire pas assez profit de sa boîte 6. Il consomme raisonnablement: 7,2 l/100 km, une valeur dans la moyenne de la classe. En prime, il avance l'argument de sa garantie 5 ans sans limite de kilométrage, rassurante en cas de pépin.

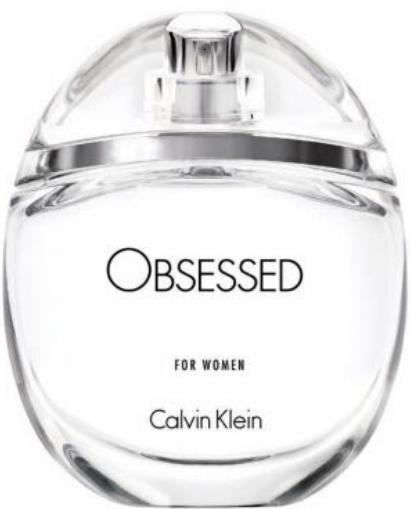
“
Il n'a pas de gros défauts, mais je trouve qu'il manque d'originalité et de saveur.

L'avis du taxi



Pas de doute, c'est un 3 cylindres! Et je ne suis pas copain avec ce type de moteur: sa sonorité m'agace et avec celui-ci, même à l'arrêt, je sens les vibrations. Je ne sais pas si je l'ai pris en grippe, mais du coup, ce Kona me laisse froid. Extérieurement, je n'aime pas les protections de carrosserie en plastique: elles font bas de gamme. Mais c'est subjectif... À bord, l'ensemble est terne, les matériaux lisses ne font pas assez qualitatifs. Cette version est tout de même facturée plus de 25 000 €. Certes, à ce tarif, l'équipement est très complet. Pourtant, je suis bien installé, pas trop à l'étroit; **l'instrumentation de bord est complète, lisible; la visibilité bonne, les commandes plaisantes et j'en passe.**

À l'arrière, les passagers ne sont pas mal lotis non plus pour autant qu'ils soient deux. Il y a ce qu'il faut en rangement, sans plus. Idem pour le coffre: correct. Mais une voiture, c'est aussi un coup de cœur, et là: rien!



CALVIN KLEIN

Parfum Femme «Obsessed»

Prix de vente indicatifs : 47,40€ - 30ml /
65,50€ - 50 ml / 83,70€ - 100ml

Ce nouveau parfum raffole d'exubérance... tout en raffinement, en équilibre et en modernité. En effet, la senteur aromatique de la lavande, sublimé par l'animalité du musc vous offrira une senteur dont il est presque impossible de résister. www.calvinklein.fr

DELAHAYE

Chemise «Denim Bleach»

Prix de vente indicatif : 99€

Cette chemise en denim vous permettra d'allier un style chic et décontracté en toute situation. Facile à porter, cette pièce du vestiaire masculin se fera une véritable place dans votre garde-robe.

[www.boutiquedalahaye.com](http://www.boutiquedelahaye.com)



PYRENEX

Blouson «Roche Spinach»

Prix de vente indicatif : 229€

Ce blouson extrêmement léger avec son tissu chiné déperlant est le compagnon idéal pour vous accompagner dans la jungle urbaine ou lors de toutes les situations de la vie quotidienne.

www.pyrenex.com

MURAT PARIS

Bracelet en argent

Prix de vente indicatif : 109€

La marque dévoile ce bracelet en argent 925 millièmes rhodié, qui sera le cadeau idéal à porter au quotidien, en journée comme en soirée ! Elégant et raffiné, il complètera et accessoirisera votre look urbain et chic. www.murat-paris.com



MAISON TEXIER

Sac «Modèle Louise»

Prix de vente indicatif : 249€

Ce sac coloris caban a été étudié pour être porté au quotidien par les femmes en quête de beaux produits, simples et fonctionnels, mêlant qualité et sens du détail. Une vraie femme des temps modernes !

www.texier.com



SWATCH

Montre Hearty Love

Prix de vente indicatif : 70€



Voici la dernière montre édition limitée spéciale Saint Valentin. Elle saura séduire celle à qui vous l'offrez grâce à l'association du cadran argenté brossé soleil et de son cœur rouge romantique. Mouvement quartz, boîtier de 34 mm de diamètre, étanche 30 mètres, édition limitée 7654 exemplaires. www.swatch.fr

LOUIS PION

Montre Romane Pochette

Prix de vente indicatif : 59€

Louis Pion, entreprise française spécialisée dans l'horlogerie, vous propose ce cadeau idéal pour offrir. Mouvement quartz, boîtier de 30 mm de diamètre, étanche 30 mètres. www.louispiion.fr



Biographie

SITE DE PRODUCTION

CREWE

(Grande-Bretagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2016, il s'est vendu 47 exemplaires tous types confondus (coupé GT et cabriolet GTC) en France, contre 45 douze mois plus tôt : une belle régularité pour un modèle en fin de vie.

MOTORISATIONS

ESSENCE: essence V8 4 litres biturbo de 507 à 528 ch et W12 6 l biturbo de 560 à 710 ch (multiples configurations de puissance)

MODÈLE LE PLUS VENDU

Vraisemblablement le

COUPÉ GT W12 "DE BASE", mais Bentley ne désire pas communiquer à ce sujet...

Sa seconde vie en occasion

Quelle est la meilleure version ? Toutes ! Le V8 confère à la Continental un comportement plus "sportif", le W12 lui assure son statut de souveraine. En d'autres mots, la vraie GT, c'est elle. Pour la bonne affaire, une version "de base" apparaît comme idéale pour un meilleur rapport prix/prestations... tout en ne perdant jamais de vue que les coûts d'entretien sont très élevés.



Née en 2002
Fin de carrière 2017

Bentley Continental GT

Par Stany Meurer

La plus germanique des Bentley prend sa retraite après une carrière de quinze ans. Cela mérite bien notre respect et quelques lignes pour revenir sur ce phénomène.

En cette fin de xx^e siècle, Volkswagen se penche sur les comptes de Bentley : c'est le désarroi. Si le passé de la marque est glorieux, le présent est sombre, l'avenir incertain. Le remède s'appelle Continental GT, un splendide coupé dessiné par Dirk van Braeckel, animé par un moteur W12, mis au point chez Skoda et reposant sur un châssis acier partagé avec la

Phaeton. La recette multiculturelle est audacieuse. Plus qu'un succès, cette Bentley époussera la gloire. 65 504 unités furent produites, plus quelques-unes réservées à la compétition, où ce lourd coupé, débarrassé de ses 4 roues motrices, a triomphé moult fois ! Pour l'anecdote, 110 heures sont nécessaires pour fabriquer une Continental GT et son habitacle

tendu de cuir réclame 11 peaux complètes. De la Continental GT, je retiendrai sa capacité à traverser l'Europe à un train d'enfer. Un bijou d'efficacité qui a bien mérité sa retraite, remplacé par une voiture d'une grande beauté due à Stefan Sielaff qui a puisé son inspiration dans le concept car EXP 10 Speed 6 de Luc Donckerwolke et de Sang Yup Lee. ■

Anne Asensio, entrée chez Dassault il y a dix ans, va me faire découvrir le système de réalité augmentée mis au point par son équipe.



L'atelier du futur

Visite guidée au pays qui n'existe pas encore. Anne Asensio, designer et défricheuse d'idées, nous présente HoloOak, un système de réalité augmentée qui prépare le futur des 24 Heures du Mans. Et pas que...

Par Robert Puyal Photos Cathy Dubuisson

C'est chez Dassault Systèmes que nous reçoit Anne Asensio, responsable de DesignStudio, en un mot, le département de l'avionneur dédié à l'informatique de pointe. Celle que nous avons connue designer (prononcer "dizaineur") affirme ne pas avoir changé tout à fait de métier, mais il ne s'agit pourtant plus de tracer la forme des autos; plutôt la forme des idées. Nous avons néanmoins rendez-vous devant la coque carbone d'une Ligier LMP2 du Mans 2017. Vite, une explication.

Cap sur le futur

Voici longtemps que les professionnels de l'automobile ont davantage affaire aux logiciels qu'à la clef de 12. Anne Asensio nous explique: "On est dans un monde virtuel! Quand on travaille chez Renault, par exemple, la voiture, on ne la voit pas! Donc, c'est très important pour nous de rendre le travail plus palpable." L'expérience concerne donc la réalité augmentée, le partage des informations, la vie des hommes ensemble, par exemple dans le cadre d'une course.

La designer reprend: "La course est un lieu d'expérience, pour les innovations mécaniques comme pour les méthodes de travail. Aujourd'hui, on le sait bien, il y a une désaffection pour l'automobile. Mais la passion →





La même application de réalité augmentée me permettrait aussi de jouer les pilotes. Une autre fois...



Les lunettes, des Microsoft Hololens, vont superposer l'image réelle avec celles des organes figurés de la voiture.



La voiture m'apparaît complète et transparente, ses organes bien visibles. Une fois habitué à l'interface, l'univers réel est toujours bien visible mais le virtuel s'y superpose et je peux manipuler les pièces, encore et encore, pour m'exercer à le faire "pour de vrai".



Anne Asensio

Diplômée des Beaux-Arts de Versailles, Anne Asensio commence sa carrière de designer chez Renault, où elle devient rapidement responsable des gammes moyennes et "invente" le concept du Scénic. En 2000, elle entre chez General Motors, où elle supervise l'identité des marques puis dirige carrément le design avancé, à savoir la division concept cars. Depuis 2007, chez Dassault Systèmes dans le domaine des logiciels de création, elle a quitté l'automobile mais ne s'en éloigne jamais tout à fait. La preuve... Côté jardin secret, cette passionnée aime à dompter sa Camaro ou ses motos de forte cylindrée. Bien ancrée dans le réel.

existe toujours et elle passe souvent par la course. La compétition, c'est aussi imaginer comment peut perdurer le plaisir alors que, finalement, peu de gens dans le monde s'occupent de ce travail-là.

Je connais Jacques Nicolet depuis très longtemps. Il est fabricant de voitures de course, créateur de la marque Onroak, qui conçoit et fabrique les Ligier ou les Morgan LMP2. Nicolet a beaucoup d'allant, beaucoup d'énergie, et moi j'ai la curiosité de me frotter à ce monde de la course. Une rencontre était nécessaire !

Peut-être que la non-passion avec le véhicule de tous les jours entraînera de nouveaux accès au sport automobile, une démocratisation. D'un côté, des espèces de pods que l'on empruntera en ville, auxquels on se connectera via un smartphone pour indiquer son parcours et ne plus s'occuper de rien, et d'un autre côté, cette passion inextinguible des hommes et des femmes – j'en fais partie – à conduire, à maîtriser son véhicule avec son corps et son feeling. Anne Asensio est enthousiaste et généreuse d'explications, mais jusqu'ici, le mystère reste entier : de quoi s'agit-il donc ?

"Chez DesignStudio, que j'anime depuis presque dix ans, l'idée n'est pas du tout de concevoir (prononcer "dizaïn") du software comme on designe (idem) une voiture, mais d'utiliser une pratique du design, qui part des usages. La possibilité de poser des capteurs en continu à bord des voitures

nous apprend tout de la façon dont elles sont utilisées. On appelle cette masse de données le jumeau digital. Ce qui est vraiment nouveau, c'est la possibilité de faire autre chose avec, pour la course mais aussi pour gérer les usines, l'industrie, le travail."

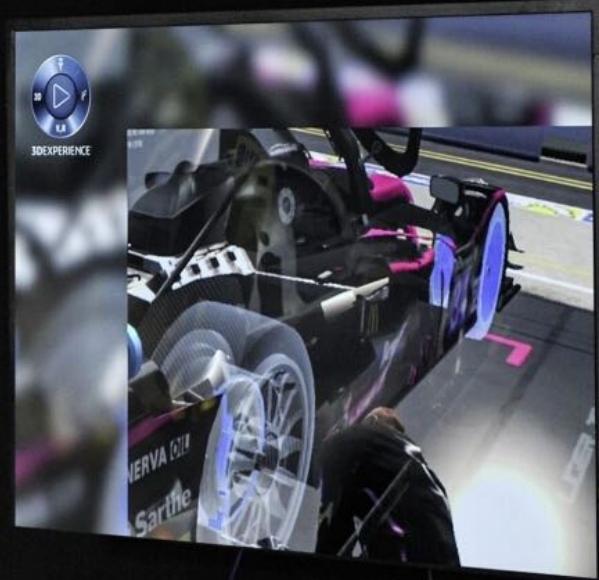
Travaux pratiques

C'est là qu'HoloOak entre en scène et démontre son utilité. Scénario : au Mans, une panne est détectée par les ordinateurs sur une voiture en train de tourner. Au prochain passage au stand, il faudra faire une opération hors routine et perdre le moins de temps possible. Je joue le mécanicien. Une vraie coque noire est disposée sous mes yeux. Je chausse et je règle à la taille de mon crâne les lunettes magiques, des Microsoft Hololens "de série" et la réalité augmentée me trouble aussitôt les neu-



Je sais, j'ai l'air d'un aveugle maladroit. Pourtant, je vois comme tout le monde le squelette de cette Ligier LMP2 du Mans 2017 avec, en plus, une sorte de calque interposé, où s'affichent des indications sur lesquelles je "clique".

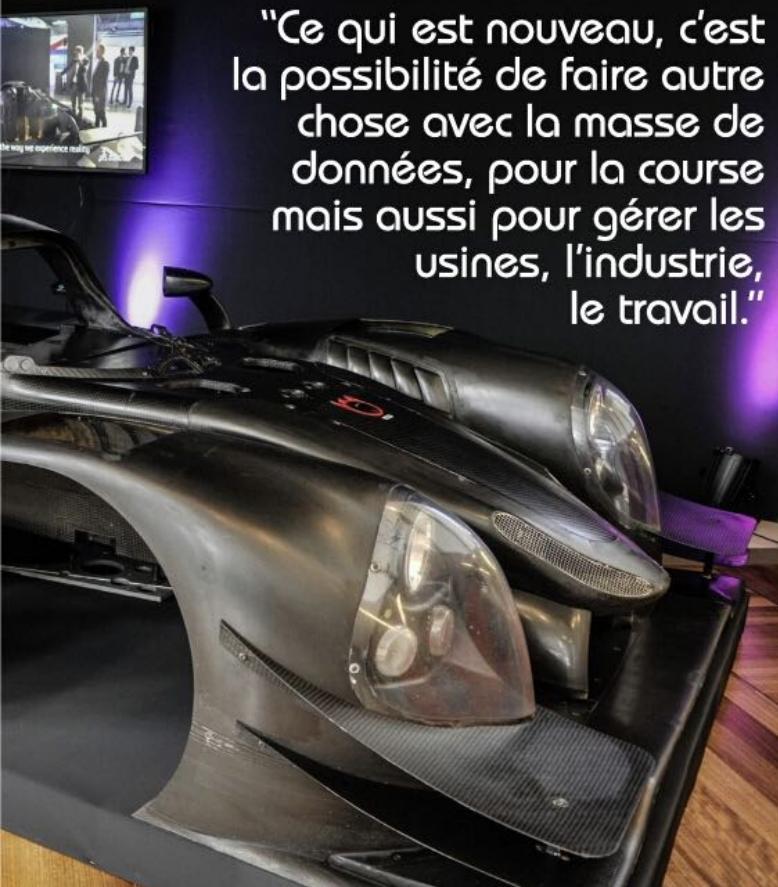




Le gentil ingénieur essaye de m'expliquer comment ça marche. L'écran (à droite) montre à peu près ce que je regarde : la voiture avec, en surimpression, ses roues, son moteur, etc.

rones. Avant, peut-être, de les éclaircir. Dans les espaces blancs de la coque en noir, je "vois" les organes figurés. Ce n'est pas une occultation complète : les deux images se superposent, mais je perçois toujours à peu près normalement les vrais obstacles ou les gens autour de moi (même, j'en entends qui se marrent, c'est pas gentil). De la main, dressée et figée dans un geste très naturel, entre la pince à escargot trop chaud et une figure inédite du jeu des osselets, je fais une sorte de clic très virtuel

"Ce qui est nouveau, c'est la possibilité de faire autre chose avec la masse de données, pour la course mais aussi pour gérer les usines, l'industrie, le travail."



sur un carré rouge qui apparaît "dans l'image". Un jeu de couleurs et de flèches m'indique la pièce que je vais devoir changer. Avec l'habileté approximative d'un élphant horloger, je m'en saisiss d'un nouveau clic, l'emporte toute chaude vers le fond du stand et l'établi où m'attend la même à l'état neuf. Petit pianotage ; je me saisiss de la neuve et viens la positionner au bon endroit ; top chrono. Intérêt de la manœuvre ? Si je répète suffisamment, quand la voiture sera physiquement devant moi, je saurai quoi faire au centimètre près, j'irai plus vite. Pas mal...

Autre leçon : un autre apprenti Daft Punk, à côté de moi, doit changer les roues ; inévitablement, épaule contre épaule, on se gêne pour de bon. Mais comme c'est pour de faux, on peut s'interrompre, s'expliquer et régler notre petit mouvement combiné : il ira voir de l'autre côté s'il n'y a pas aussi des roues à changer (en général, c'est le cas). Le petit mécano que je suis participe ainsi à l'organisation de l'opération, plus efficacement que sous les ordres rigides du team-manager.

Extrapole position

Anne Asensio poursuit : "Ce qui nous intéresse, c'est de reproduire ce qui se passe dans la vraie vie : tout est multidimensionnel. Par exemple, si on décide de régler la mobilité d'une ville par une décision unilatérale (N.D.L.R. : curieux, on voit très bien à quoi pense Mme Asensio...), on pourrait visualiser mieux que jamais les vrais usages en projetant pour tout un panel de futurs usagers les nouvelles conditions de circulation. Voilà notre réflexion, c'est l'upstream. En passant par la préoccupation de l'environnement, on va peut-être associer à une décision l'ensemble des gens qui devront en subir l'influence."

Pour l'instant, HoloOak nous a bien amusés et presque convaincus de son intérêt dans des circonstances précises. Un outil de décision à plusieurs ? Les décideurs en place ont plus souvent le goût de décider que la compétence pour le faire. Il faudrait qu'ils décident de ne plus décider tout seuls, c'est pas gagné. Mais s'agissant d'automobile au moins, il est rassurant que des passionnés comme Anne Asensio tâchent d'influencer les processus. De redesigner le monde ; prononcez comme vous voudrez. ■

TOUT SUR LES MODELES 77

BANC D'ESSAI : LA NOUVELLE BAGHEERA S

EN MESURES

L/I/h: 4,01 / 1,74 / 1,22 m

Poids: 1000 kg

Puissance: 90 ch DIN à 5800 tr/mn

1000 m d.a.: 39,6 s

V. max.: 181,8 km/h

Consommation à 90 km/h:
5,9 l/100 km

Légèrement restylée pour le millésime 1977, la Bagheera gagne en agressivité en abandonnant les chromes au niveau des boucliers.

LA MATRA SIMCA BAGHEERA S À L'ESSAI

Porté par le charismatique Jean-Luc Lagardère, Matra fait feu de tout bois dans les années 70 en faisant rayonner la France dans le domaine des télécommunications, mais aussi de l'armement et de l'automobile. Le populaire coupé Bagheera revient fin 1976, avec quelques améliorations...

Par André Costa (1976) / Thomas Riaud (2018)

Extraits...

■ "Peut-être n'est-il pas inutile de le rappeler, la Bagheera est de conception Matra et du bureau d'études animé par l'ingénieur Guédon."

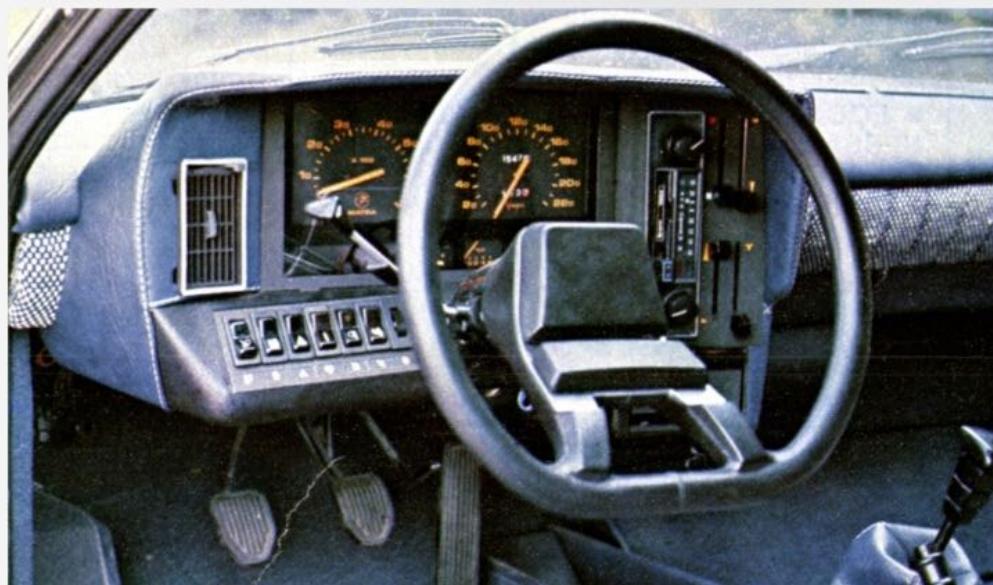
■ "Pour 1977, la Bagheera n'a pas subi de transformations aussi mécaniques qu'en 1976 où fut créé le type S doté du moteur 1440 cm³ de la nouvelle 1308 GT. Cette année, on nous détaille des améliorations qui ont surtout trait à l'esthétique et à la présentation."

■ "La plate-forme de soubassement reçoit une carrosserie de coupé en stratifié de polyester dont la largeur autorise une originale disposition à trois places de front, les bagages trouvant leur place dans un coffre postérieur."

■ "Côté consommation, j'ai personnellement noté, sur route, en sollicitant assez fortement la voiture, une moyenne de 11,3 litres aux 100 km."

■ "Bien que son guidage ne soit pas absolument un modèle du genre, la boîte de vitesses est quand même d'une bonne maniabilité tandis que l'embrayage, doux et progressif en service normal, a tendance quand même à « cirer » trop facilement à l'arrachage."

■ "Légère au volant, rapide de réactions, la Bagheera S est généralement très agréable à conduire sauf pour un conducteur déformé par le nez lourd des tractions avant."



Le tableau de bord de la Bagheera S est extrêmement complet et bien agencé. À l'occasion du restylage, il gagne une montre et une instrumentation de couleur orange vif.

“ Compte tenu de sa cylindrée et de son poids, les performances de la Bagheera sont satisfaisantes. ”

↑ Ses qualités

TENUE DE ROUTE SATISFAISANTE

“Ce coupé aux lignes aérodynamiques demeure longtemps bien campé sur ses roues en virage, avant qu'il commence à dériver assez progressivement de l'arrière.”

BON FREINAGE

“À propos des freins, la pédale a réellement gagné en moelleux, et je n'ai pas retrouvé les blocages des roues arrière qui m'avaient gêné voici quelques mois, leur puissance étant par ailleurs toujours très satisfaisante.”

DIRECTION AGRÉABLE

“Cette Bagheera demeure agréable et amusante à conduire, avec une maniabilité au-dessus de la moyenne.”

↓ Ses défauts

MÉDIOCRE ACCESSIBILITÉ MÉCANIQUE

“La Bagheera souffre d'inconvénients plus ou moins gênants : le mécanicien fera la grimace au vu de l'accès mécanique.”

MÉDIOCRE VISIBILITÉ VERS L'ARRIÈRE

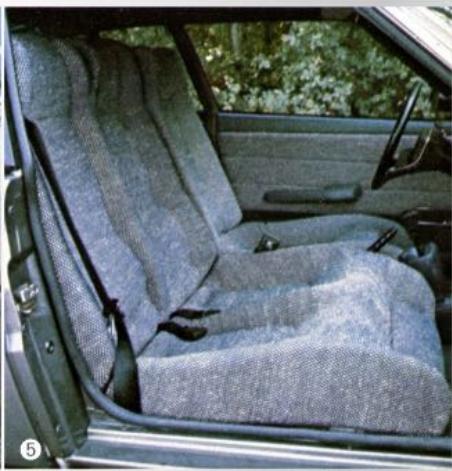
“La vitre arrière s'est allongée mais le regard bute encore lorsqu'il se tourne de trois quarts arrière, avec une lunette arrière quand même très horizontale.”

ESSUIE-GLACES PEU EFFICACES À GRANDE VITESSE

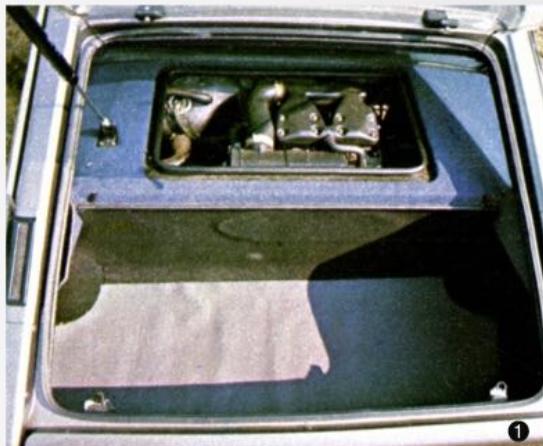
“Il est un domaine où la Bagheera n'a pas progressé depuis ses débuts : celui des essuie-glaces, toujours aussi peu efficaces à grande vitesse.”



❶ Pour l'année 1977, la Bagheera perd ses louvers au niveau des vitres arrière, ce qui allonge la silhouette tout en augmentant la vision périphérique. ❷ L'arrière reçoit un bandeau qui peut semer le trouble en faisant apparaître les marques Matra et Simca, le second se contentant de fournir la mécanique et de distribuer la voiture... ❸ Ces gros feux rectangulaires trouvent leur inspiration dans la nouvelle 1308, fer de lance de Simca. ❹ Comme toute sportive des seventies qui se respecte, la Bagheera hérite de phares escamotables! ❺ La Bagheera est la seule du segment à offrir trois belles places de front!



“La 4^e met assez longtemps à atteindre les altitudes prohibées mais néanmoins légitimes.”



① Implanté transversalement entre l'habitacle et le coffre à bagages, ce moteur est un 4 cylindres de 1442 cm³ emprunté à la Simca 1308 GT. Avec ses deux carburateurs, il délivre 90 ch à 5 800 tr/mn.
② Le petit coffre avant accueille surtout la roue de secours. **③** À l'instar des voitures de rallye, la Bagheera reçoit une lampe baladeuse, utile pour lire les cartes de nuit! **④** La Bagheera reçoit de jolis rétroviseurs profilés. **⑤** Loin d'être égoïste, ce coupé peut engloutir jusqu'à 262 dm³ de bagages!



Extraits...

■ "Je me souviens de la réflexion d'un jeune confrère qui, après avoir récemment envoyé une Bagheera dans un rail de protection, vient très gentiment me conseiller de me méfier de cette voiture « fort vicieuse ». Étant donné qu'il s'agissait d'essayer un pneu nouveau pour la voiture, je me montrais effectivement prudent... avant de me rendre compte que mon prédécesseur au volant manquait tout simplement d'entraînement concernant les survireuses."

■ "Donc, bonne tenue de route et excellente maniabilité dans le cadre d'une école de conduite particulière, mais quand même, les pneumatiques montés actuellement sur la « S » m'ont paru glisser bien volontiers sous la pluie."

■ "Avec ses nouveaux pare-chocs débarrassés de tout chrome superflu, la nouvelle Bagheera s'est allongée de quelques centimètres. L'ensemble ne date pas et les trois places de front sont parfaitement utilisables par des adultes avec un très important volume pour les jambes."

■ "En conclusion, je dirai que la Bagheera S 77 est toujours une jolie et sympathique voiture, même lorsqu'on l'affuble comme ici d'une indicible couleur cuisse de nymphe émue. Sa sécurité générale est satisfaisante et son confort digne d'un véhicule autrement spécialisé."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

À l'orée des années 80, la Bagheera s'efface au profit de la Murena qui, même en reprenant le même concept, ne connaîtra pas un succès similaire. Matra Automobiles, jamais en panne de bonnes idées, devra son salut à la Rancho, sorte de SUV avant l'heure, mais surtout à l'Espace, lancé par Renault en 1984. Le début d'une belle aventure industrielle qui prendra pourtant fin avec la quatrième génération d'Espace, scellant l'arrêt de Matra Automobiles, l'original Avantime ne trouvant jamais son public...

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

“Voici plus de six mois, j'ai envoyé un message au SAV Audi. Aucune réponse. Mon A3 SB e-tron était concernée par les mesures qualité 24CE & 34G6. Il m'a fallu me rendre à Limonest (soit une matinée et 65 km aller-retour) parce que le garage de Villefranche-sur-Saône n'avait, paraît-il, pas la capacité pour ces interventions. L'opération 34G6 n'a pu être effectuée : la pièce (une vis d'une valeur de 0,37 €) n'avait pas été commandée ! Il m'a donc fallu retourner à Limonest. Si la société GVF BYmyCAR Lyon Nord n'a pas les finances pour stocker une pièce de cette valeur, je crains qu'il y ait du souci à se faire...”

J.-F. Germain

Pierre Randuineau nous parle de sa **Peugeot 208 GTi by Peugeot Sport**

**ACHETÉE NEUVE EN AOÛT 2016
26 000 km PARCOURS**



“Je suis toujours très content de ma 208 GTi ! Elle roule toujours sur circuit, les Ecuyers et le Bugatti au Mans. Cette voiture épate par sa tenue de route, sa maniabilité, son freinage à chaque sortie. Et son look (extérieur et intérieur) plait beaucoup aussi ! J'ai eu à changer les disques avant après le Bugatti en raison d'un voilage brutal et gênant dû aux écarts de température violents, hélas non pris en garantie (727 €). Enfin, la consommation moyenne est d'environ 9 l/100 km.”

Jean-Claude Knecht nous parle de son

Citroën C4 Picasso 1.6 HDi 110 BMP6

“Je suis tellement satisfait du C4 Picasso que je viens d'acquérir le nouveau modèle, pour bénéficier des technologies n'existant pas sur mon auto actuelle.”



“Après avoir possédé une quinzaine de voitures (mon permis date de 1965), je suis passé à la transmission automatique il y a sept ans avec ce C4 Picasso. Je ne passerai plus jamais à la boîte mécanique même si la BMP6 n'est pas le top du top dans ce domaine. Quels confort et facilité d'utilisation – qui, à mon avis, correspondent parfaitement à l'esprit de la voiture. Le C4 Picasso est un véhicule confortable sur les longues distances et pratique pour sa capacité de chargement. J'en suis tellement content que je viens encore de commander un C4 Picasso, le nouveau cette fois. Ce sera ma 6^e Citroën ; ma fidélité à la

marque est bien sûr due à ses véhicules mais aussi à l'état d'esprit qui règne à la concession Citroën Oblinger de Saverne (67). L'achat est une chose, mais pendant toute la durée de vie de l'auto, on a affaire au SAV. Là, je tiens à souligner que mes interlocuteurs sont très compétents et ont un esprit commercial qui fait que j'ai entière satisfaction quand j'ai besoin d'eux, notamment pour l'entretien, les pièces d'usure puisque je n'ai pas à me plaindre de pannes depuis bien longtemps. Le relationnel avec les personnes que j'ai en face de moi est un élément important dans le choix du véhicule.”

**ACHETÉE NEUVE EN DÉCEMBRE 2010 ; 84 000 km PARCOURS ; CONSOMMATION MOYENNE : 6 l/100 km. ENTRETIEN : 3 800 € de frais depuis l'achat (révisions et freins)
ACCESOIRIES : attelage et porte-vélos (700 €)**

aj L'avis de Brice Perrin



La meilleure voiture est celle qui convient à son conducteur, fût-elle imparfaite. Le C4 Picasso offre confort, volume et modularité, mais je n'aime guère son comportement indolent et la lenteur de la BMP6, conjuguée à une certaine brutalité, achèvent de m'en détourner. Mais je comprends le choix de Jean-Claude.

Vos autos nous intéressent

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

CLÉMENT CHOULOT



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital



ARNAUD SAUNIER

Quelles roues pour mon CX-5 ?

Nouveau propriétaire d'un Mazda CX-5 2.5 Skyactiv-G 194 ch 4x4 BVA (jantes 19 pouces: P225/55 R 19 99V, pneus: Toyo), je suis très satisfait du véhicule. Mais je le trouve vraiment inconfortable sur les petites routes dégradées. Pour améliorer le niveau de confort sans trop perdre en précision de la direction, serait-il intéressant de faire l'acquisition de quatre jantes en 17 pouces (comme celles qui équipent le G 165 ch et D 150 ch) ? Et quels pneus (été) conseilleriez-vous en 225/65 R 17 ? V.G.

Passer de jantes de 19 pouces à des 18 ou 17 pouces tout en gardant la même circonférence de roulement aura une incidence sur la capacité de filtration de votre CX-5. Pour améliorer le confort, c'est en effet une voie à explorer. Rapprochez-vous de votre concessionnaire pour connaître les tailles homologuées. À partir de là, toutes les grandes marques de pneumatiques ont développé des gammes typées "confort". Dans quelques semaines, Michelin devrait présenter son nouveau Primacy, sans doute très bon dans ce domaine. Enfin, il faut savoir que le changement de taille aura une incidence sur le style, les passages de roue sembleront moins remplis.

Des airbumps inutiles

Vous semblez regretter l'absence d'airbumps sur le C3 Aircross. Ce qui m'étonne car l'utilité de cet accessoire n'est vraiment pas démontrée. Il est difficile sauf en protégeant toute la porte d'empêcher les coups d'une autre voiture. L.B.

Je ne suis pas d'accord avec vous. Je trouve qu'il s'agit d'un élément de style intéressant, par ailleurs utile. Vous avez raison sur un point : sa taille et son positionnement font qu'il ne permet pas d'éviter tous les types de chocs. Mais pour reprendre l'exemple de la C3, même positionné en bas de portière, il est suffisamment épais pour être le premier élément à toucher ou être touché par l'ouverture un peu trop généreuse de la portière d'une voiture voisine.



CHRISTIAN MARTIN



CLÉMENT CHOULOT

Skoda Octavia

Et les berlines, alors ?

J'ai le sentiment que vous parlez beaucoup des françaises, des SUV et du premium mais passez souvent sous silence des berlines étrangères. Je souhaite acheter une berline essence. Que valent les Skoda Octavia 1.8 TSI, Mazda6 2.0 Skyactiv-G ou Opel Insignia 1.5 Ecotec Turbo ? R.R.

Il est vrai que nous avons tendance à suivre l'évolution du marché. Et, comme vous l'avez remarqué, celui-ci est clairement orienté vers les SUV. Ce qui ne nous empêche pas de traiter des nouveautés dans la catégorie des berlines compactes et familiales. Les trois modèles que vous citez ont été essayés avec des motorisations de faible puissance. Cette tendance devrait aussi évoluer à l'avenir. Pour deux raisons : le retour des acheteurs en faveur des moteurs essence et l'arrivée prochaine de la future 508 qui devrait dynamiser la catégorie.

FORD FIESTA

Rares sont les citadines qui peuvent mettre en ballottage les C3, 208 et autres Clio. La Fiesta est de celles-là. Elle mérite donc qu'on s'intéresse à son cas !

Par Pascal Richard Photos Adrien Cortesi

Au même titre que la Polo, la Fiesta fait partie du paysage automobile depuis le milieu des années 70; 1976 pour être précis. Une longévité qui lui a permis de génération en génération (nous en sommes à la 7^e) de peaufiner sa copie. Aujourd'hui, elle propose un package technique tout

à fait à la page comme en témoignent son excellent moteur essence EcoBoost et ses nombreuses aides à la conduite. Ajoutez à cela un rapport prix/prestations très attractif et vous comprendrez pourquoi la petite Ford est capable de tenir tête aux références de la catégorie que sont les Citroën C3, Peugeot 208

et autres Renault Clio. Reste maintenant à trouver la version la plus intéressante de la gamme. Facile ? Pas tant que ça, car la famille Fiesta ne compte pas loin d'une trentaine de membres (en attendant la sportive version ST 200 ch). Une opulence qui ne va pas nous faciliter la tâche...



LA GAMME

	Moteurs/Prix	Essential	Trend	ST-Line	Titanium	Vignale	Malus écologique
Diesel	1.5 TDCi 85 ch	16 950 €	17 750 €	19 050 €	19 050 €	20 500 €	0 €
	1.5 TDCi 120 ch	–	–	20 350 €	20 350 €	21 800 €	0 €
Essence	1.1 - 70 ch	13 950 €	14 750 €	–	–	–	0 €
	1.1 - 85 ch	14 550 €	15 350 €	16 650 €	16 650 €	–	0 €
	1.0 EcoBoost 100 ch	–	16 550 €	17 850 €	17 850 €	19 300 €	0 €
	1.0 EcoBoost 100 ch Auto.	–	18 350 €	19 050 €	19 050 €	20 500 €	0 €
	1.0 EcoBoost 125 ch	–	–	18 650 €	18 650 €	20 100 €	0 €
	1.0 EcoBoost 140 ch	–	–	19 150 €	–	21 200 €	0 €
	Versions 5 portes + 600 €.						



➊ La présentation intérieure est soignée et l'ergonomie ne pose pas de problème. ➋ La Fiesta est bien sûr disponible en version cinq portes moyennant un supplément de 600 €.



➌

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Si le petit 1 100 cm³, qu'il soit en version 70 ou 85 ch, doit se satisfaire d'une boîte de vitesses à 5 rapports, ce qui n'a rien de handicapant vu leur vocation, tous les autres blocs ont eu le droit à une transmission à 6 rapports. Dans tous les cas, l'étagement est correct mais la commande n'est pas toujours parfaitement guidée.

L/I/h/empattement: 4,06/1,78/1,47/2,49 m (3 p.) - 4,04/1,78/1,48/2,49 m (5 p.)

MOTEURS DIESEL

Puissance maxi (ch à tr/mn)

Couple maxi (Nm à tr/mn)

Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en 4° (s)

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

1.5 TDCi 85 ch

85 à 3750

215 à 1750

1.5 TDCi 120 ch

120 à 3 600

270 à 1750

195 *

9,4

8,4

5,5

MOTEURS ESSENCE

1.1 - 70 ch *

70 à 5 000

85 à 6 300

100 à 4 500

125 à 6 000

140 à 6 500

1.1 - 85 ch

85 à 5 000

110 à 3 500

170 à 1 500

170 à 1 400

180 à 1 500

1.0 EcoBoost 100 ch

100 à 5 000

110 à 3 500

13,6 en D

14,1

9,3

1.0 EcoBoost 125 ch

125 à 6 000

170 à 1 400

180 à 1 500

14,1

7,3

1.0 EcoBoost 140 ch

140 à 6 500

180 à 1 500

195 *

188

Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en 4° (s)

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

*Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

1.5 TDCi 85 ch

Ce petit diesel n'affiche pas une puissance délirante mais en ville, sa souplesse est appréciable. Sur route, il manque un peu d'allonge, bien sûr, mais sa sobriété aide à devenir patient...

1.5 TDCi 120 ch

Capable d'affronter les longues étapes, ce bloc revendique de bonnes prestations sur tous les terrains. Son caractère enjoué se marie bien avec l'agilité du châssis et son appétit est toujours contenu.

ESSENCE

1.1 – 70 ch

Ce nouveau 3 cylindres 1 100 cm³, dépourvu de turbo, est dérivé du 1 000 EcoBoost. Dans cette version, il est réservé à un usage strictement urbain. Ce bloc permet aussi à la Fiesta de proposer un "prix plancher" très attractif.

1.1 – 85 ch

Là encore, c'est la ville qui est le terrain de jeu favori de ce bloc. Alors bien sûr, avec 15 ch de plus, la polyvalence d'utilisation progresse mais de là à en faire un moteur parfaitement à son aise sur route et autoroute, il y a un pas...

1.0 EcoBoost 100 ch

Cet excellent 3 cylindres turbo affiche un caractère joyeux. Aussi à l'aise en ville que sur route, ce bloc est assurément un choix pertinent.

1.0 EcoBoost 125 ch

Toujours le même bloc mais cette fois, la puissance passe à 125 ch. Les performances s'améliorent et l'agrément de conduite suit la même voie. À privilégier si vous faites régulièrement de la route.

1.0 EcoBoost 140 ch

Ce bloc ne manque pas de caractère. Il se marie bien avec la finition ST-Line à vocation sportive. Cette alliance ravira les amateurs de petites sportives.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, aide au maintien dans la voie, alerte de franchissement de ligne, banquette AR fractionnable, climatisation manuelle, feux de jour à LED, ensemble audio avec écran de 4,2 pouces et connexion Bluetooth, limiteur de vitesse, ordinateur de bord, vitres avant électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Essential	Trend	ST-Line	Titanium	Vignale
Aide au stationnement semi-automatique	700 €	450 €	-	450 €	450 €
Caméra de recul	-	300 €	300 €	300 €	300 €
Climatisation automatique	250 €	250 €	250 €	série	série
Déclenchement automatique des essuie-glace	150 €	150 €	150 €	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	-	350 €	200 €	200 €	série
Radar de recul	250 €	série	série	série	série
Régulateur de vitesse	150 €	série	série	série	série
Sellerie cuir	-	-	-	-	700 €
Suspension sport	-	-	série	-	-
Toit ouvrant panoramique	-	850 €	850 €	850 €	850 €



➊ Si vous circulez, et donc stationnez souvent en ville, la caméra de recul (300 €) peut s'avérer utile. ➋ La commande de la boîte de vitesses n'est pas parfaitement guidée.

➌ L'écran de l'ordinateur de bord, situé au milieu de l'instrumentation, est un peu petit, ce qui ne facilite pas la lecture des informations.

➍ En matière d'habitabilité, la Fiesta se situe dans la moyenne de la catégorie. Seul petit souci: la garde au toit à l'arrière est un peu juste.

➎ Avec un volume de 298 dm³, le coffre de la Fiesta propose une capacité de chargement un peu juste. Dans la catégorie des citadines, la moyenne est de 319 dm³. ➏ Très accessible et facile à utiliser, l'ensemble multimédia avec son écran de 8 pouces implique un surcoût de 450 €.

LES FINITIONS**ESSENTIAL**

Même en entrée de gamme et pour un prix contenu, la petite Ford revendique une panoplie d'équipements très complète incluant notamment la climatisation, le limiteur de vitesse et l'alerte de franchissement de ligne. Côté moteurs, le petit 1 100 cm³ essence (70 et 85 ch) et le diesel 85 ch sont au programme.

HEART TREND

Passer de la finition Essential à la Trend vous coûtera 800 €, une somme encore raisonnable qui permet d'obtenir un radar de recul, un régulateur de vitesse, des rétroviseurs électriques/dégivrants rabattables électriquement et un ensemble multimédia plus complet, compatible avec Apple CarPlay et Android Auto.

HEART ST-LINE

Cette finition propose une définition plus sportive de la Fiesta. Au programme, une suspension sport, des jantes alliage de 17 pouces, un kit carrosserie spécifique, des sièges sport et un pédalier en alu. Toutes ces attentions impliquent un effort financier de 1 300 € par rapport à la finition Trend.

HEART TITANIUM

Proposée au même tarif que l'exécution ST-Line, la Titanium mise davantage sur le luxe et le confort. Ainsi les jantes repassent à 16 pouces et la climatisation devient automatique tout comme le déclenchement des essuie-glace. La présentation perd ses accents sportifs et devient plus "bourgeoise".

VIGNALE

La plus huppée des finitions propose une présentation soignée qui se traduit notamment par la présence d'une sellerie mixte cuir/tissu et de jantes chromées. L'équipement de série n'oublie rien et même si l'addition augmente de 1 450 €, le rapport prix/équipement reste attractif.



Dans la catégorie des citadines, la Fiesta fait assurément partie des valeurs sûres.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ MULTIMÉDIA (DE 350 À 700 €)

En entrée de gamme (Essential), la Fiesta reçoit un ensemble audio qui inclut un écran couleur de 4,2 pouces. Ce dernier dispose de la fonction Bluetooth. Moyennant 400 € de plus, cet ensemble peut être remplacé par un modèle plus abouti (Sync3) incluant un écran tactile de 6,5 pouces. Ce système est compatible avec les fonctions Apple CarPlay et Android Auto. À noter que le Sync3 équipe de série les finitions Trend, ST-Line, Titanium. La Vignale pour sa part a droit au même système mais avec un écran plus généreux (8 pouces). Ce dernier (+ le GPS) est disponible sur les autres déclinaisons moyennant un surcoût de 450 €. Sur la finition Vignale, le GPS est facturé 350 € et comprend la fonction Info Trafic.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (Sync3 + GPS)

♥ ASSISTANCE À LA CONDUITE (DE 200 À 650 €)

Dans ce domaine, la Fiesta fait figure de bon élève puisque dès l'entrée de gamme, elle propose l'alerte de franchissement de ligne avec aide au maintien dans la voie. À cela, la finition ST-Line peut ajouter la reconnaissance des panneaux et l'alerte de vigilance du conducteur (Pack Assistance, 1 200 €). La surveillance des angles morts

(BLIS) est également disponible à partir de ce niveau de gamme (500 €).

Le Pack Assistance 2 pour sa part reprend les éléments du Pack Assistance 1 auxquels il ajoute le système de prévention de collision et le régulateur de vitesse adaptatif. Ce pack est facturé 650 € sur Trend et ST-Line ; 250 € sur Titanium et Vignale. Enfin, le Pack Assistance 3 (400 €) proposé sur la finition Trend, regroupe : un régulateur de vitesse (non adaptatif), l'alerte de vigilance du conducteur, le passage automatique feux de route/feux de croisement et la surveillance des angles morts.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PRÉSENTATION (DE 150 À 1 150 €)

À l'instar de ses rivales, la Fiesta propose plusieurs possibilités de personnalisations. Parmi elles, on trouve une peinture biton qui est associée à des jantes spécifiques ou des coques de rétroviseurs assorties.

Les prix varient de 250 à 650 €. L'habitacle peut lui aussi être "redécoré" via différents packs qui proposent une mise en couleur des aératateurs, de la sellerie, des tapis de sol... Ici, les prix pratiqués s'échelonnent de 150 à 1 150 €.

LES GOÛTS ET LES COULEURS...

LES TEINTES

Teintes opaques gratuites



Blanc
Glacier



Bleu
Abyss

Teintes métallisées



Bleu Impact
(500 €)



Gris Lunaire
(500 €)



Gris Magnetic
(500 €)



Rouge Racing
(500 €)



Noir Shadow
(Mica - 500 €)



Milano Grigio
(Vignale - 750 €)



Cooper
(Fashion - 625 €)



Bohal Bay Mint
(Fashion - 625 €)



Bleu Wave
(Premium - 750 €)



Rouge Candy
(Premium - 750 €)

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Essential et Trend.



Jantes alliage de série sur ST Line.



Jantes alliage de série sur Vignale.



Jantes alliage en option 600 € sur Vignale.



Jantes alliage en option 300 € sur Titanium.



Jantes alliage en option, 250 €, sur Vignale.

NOTRE CHOIX

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium

18 650 € hors options - Malus écologique : 0 €

Forte d'une longue expérience dans la catégorie, la Fiesta nous rend ici une copie très sérieuse. Un beau contenu technologique, de bonnes qualités dynamiques et un tarif bien calibré : tels sont ses principaux atouts. Côté moteurs, ceux qui roulent le plus souvent en ville pourront se tourner vers le 1.0 EcoBoost 100 ch, mais pour plus de polyvalence, nous optons pour notre part pour la version 125 ch associée à la finition Titanium.

HONDA HR-V

Avec le HR-V, Honda propose un SUV taillé pour la ville doté de nombreux équipements technologiques. Dommage que le choix des motorisations soit aussi limité. Par Pascal Serres Photos Arnaud Saunier

Cette deuxième génération de HR-V place la barre vraiment très haut en matière de fiabilité. C'est le point fort de ce SUV qui ne connaît pratiquement aucun problème dans ce domaine. Dommage que la même attention n'ait pas été portée à la finition. En effet, certains plastiques rigides et sensibles aux rayures, notamment en partie inférieure de la planche de bord, ne sont pas du plus bel effet et se situent en dessous de la concurrence. Sur route, le confort et la tenue de route sont appréciables. Dommage encore que le constructeur ne propose qu'une boîte de vitesses automatique de type CVT (à variation continue) qui s'avère vraiment désagréable à l'usage. Ce modèle est donc déconseillé à l'achat. Côté motorisations, le choix ne peut se faire qu'entre deux blocs : un essence de 130 ch et un diesel de 120 ch. Tous deux s'avèrent agréables à l'usage et ne posent aucun souci particulier.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence 1.5 i-VTEC	130	7	À éviter en version CVT, ce bloc est très agréable avec une boîte manuelle.
Diesel 1.6 i-DTEC	120	5,2	Un diesel sobre, rond et agréable malgré un couple placé un peu haut dans les tours.



LES INFOS CLÉS

- Essence : à partir de 18 900 €
- Diesel : à partir de 17 900 €
- Génération : actuelle (2^e)
- Commercialisation : depuis 2015
- Restylage : aucun
- Carrosserie : SUV
- Modèles en circulation : 6 420





NOTRE CHOIX

1.6 i-DTEC EXCLUSIVE NAVI

de 2015

1^{er} prix prospecté: 18 690 €
43 123 km



NOS MESURES

Moteur / Transmission

Puissance maxi	120 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 597 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,29 / 1,77 / 1,60 / 2,61 m
Poids / tractable freiné	1 404 / 1 400 kg

Performances

1000 m d. a.	32,6 s
0 à 100 km	10,7 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9,6 / 11,4 / 13,8 s
Vitesse maxi	188 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	32 / 68 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	33 cm
Largeur aux coudes AV / AR	150 / 142 cm
Volume de coffre	548 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 1 100 €	Carte grise**: 199,80 €
---------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	5,2 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	5,3 / 5,2 / 5,2 l/100 km
Autonomie / Réservoir	962 km / 50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	280 €	Kit de distribution chaîne	
Amortisseurs AR	282 €	Embrayage	415 €
Disques AV	171 €	FAP	547 €
Disques AR	141 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	100 €	Feu AV	781 €
Plaquettes AR	75 €	Feu AR	200 €
Filtre à air	32 €	Bouclier AV	558 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	222 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LES PANNEES

PANNES IMMOBILISANTES / PÉNALISANTES

ÉLECTRICITÉ

Le capteur de tension de batterie peut être défectueux et ne plus informer les différents systèmes d'une chute de tension au risque de décharger la batterie et d'empêcher le démarrage du véhicule.

AUTRES DÉFAILLANCES

FREINAGE

Bruit (siffllement, grincement) au freinage, notamment à l'avant, sans aucune solution.

ÉLECTRONIQUE

Des cas de défaillance du micro du kit mains-libres. Son remplacement est nécessaire. Dysfonctionnement du système de navigation sur certains modèles de début de production (mise à jour).

CARROSSERIE

Fragilité de certaines teintes (surtout le rouge) et apparitions de taches. Pas de solution proposée. Défaut de fonctionnement de l'ouverture du coffre. La serrure peut être à remplacer.

LES RAPPELS

MAJEURS

Aucun rappel majeur

& MINEURS

PNEUMATIQUES (SEPTEMBRE 2015)

Sur certains véhicules fabriqués entre janvier et mai 2015, l'étiquette d'information de la pression des pneus peut manquer.

LE BILAN FIABILITÉ

Fidèle à sa réputation, Honda propose un SUV exemplaire en termes de fiabilité. Les gros soucis sont quasi inexistant, que ce soit sur les organes mécaniques ou électroniques.



Le nouveau
Science & Vie

SCIENCE & VIE

SCIENCE & VIE

LISEZ
LE NOUVEAU
SCIENCE & VIE

N° 1205
FÉVRIER 2018

RÉVÉLATIONS SUR LA BIBLE

Génomique, big data,
archéométrie...



Feuilletetez-le
en scannant
cette page
à partir de
l'application
gratuite
SnapPress



GLYPHOSATE

Les solutions
pour s'en passer



MINERAIS

La ruée vers
les abysses

INFLAMMATION

La mère de toutes
les maladies

SUPERNOVA

L'étoile qui
défie la mort

Le mensuel le plus lu en France*!

* Soit 4 510 000 lecteurs, source ONE 2016/2017

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	25 690
1.3 JTDm 95 ch Super	4	0	20 790
Surcoût Super : "base" + 1 900 €			
Surcoût Luxe : Super + 1 800 €			
GUILIETTA			
1.4 Jet 120 ch	7	1 480	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	24 290
2.0 JTDm 150 ch	7	0	26 990
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	9	0	32 800
Surcoût Super : "base" + 2 050 €			
Surcoût Luxe : 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	39 390
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	11	60	51 390
Surcoût Super : "base" + 4 300 €			
Surcoût Sport : Super + 4 600 €			
Surcoût Luxe : Sport + 300 €			
NOUVEAU STELVIO			
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	4 253	43 700
2.0T 280 ch Super Q4 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 Q4 Auto.	11	173	49 600
Surcoût Super : "base" + 4 000 €			
Surcoût Luxe : Super + 4 500 €			
Surcoût Sport Edition : Luxe + 0 €			
4C			
Standard Edition	14	3 473	63 200
Surcoût Carbon Edition : Standard Edition + 4 300 €			
4C SPYDER			
Surcoût : coupé + 9 800 €			

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage AMR Coupé	NC	10 500	128 052
V8 Vantage 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	264 368
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^e
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	4 460	35 770
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	20 200
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 550
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambiente : Ambiente + 600 €			
Surcoût S Line : Ambiente + 2 800 €			
Surcoût : Ambiente Luxe : S Line + 700 €			
A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 800 €			
Q2			
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	35 510
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €			

Surcoût Design : Sport + 0 €	Surcoût S Line : Design + 3 400 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 400 €	Surcoût 2.0 TFSI 252 ch S tronic	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût SQ7 TDI Tiptronic	Surcoût e-tron	Surcoût S Line : "base" + 4 400 € à + 6 900 €	Surcoût Ambition Luxe : S Line + 900 €	Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €	Surcoût Avus Extended : Avus + 5 500 € à 6 100 €	R8										
Surcoût Sportback (4 portes)			Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : Sport + 0 €	Surcoût S Line : Design + 3 400 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 400 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Sportback											
Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Sportback		Surcoût 1.0 TFSI 190 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : Sport + 0 €	Surcoût S Line : Design + 3 400 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 400 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Sportback	
Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Sportback		Surcoût 1.0 TFSI 190 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : Sport + 0 €	Surcoût S Line : Design + 3 400 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 400 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Sportback	
Surcoût Sportback (5 portes)			Surcoût e-tron	Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Sportback										
Surcoût Cabriolet			Surcoût e-tron	Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet										
Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet		Surcoût 1.0 TFSI 190 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : Sport + 0 €	Surcoût S Line : Design + 3 400 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 400 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet	
Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet		Surcoût 1.0 TFSI 190 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : Sport + 0 €	Surcoût S Line : Design + 3 400 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 400 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet	
Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet		Surcoût 1.0 TFSI 190 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : Sport + 0 €	Surcoût S Line : Design + 3 400 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 400 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet	
Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet		Surcoût 1.0 TFSI 190 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : Sport + 0 €	Surcoût S Line : Design + 3 400 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 400 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet	
Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet		Surcoût 1.0 TFSI 190 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : Sport + 0 €	Surcoût S Line : Design + 3 400 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 400 €	Surcoût Avus : Design Luxe + 3 280 €	Surcoût Nouvelle A5 Cabriolet	
Surcoût 1.0 TFSI 115 ch	Surcoût 1.5 TFSI COD 150 ch	Surcoût 2.0 TFSI 190 ch S tronic	Surcoût S3 Quattro S tronic	Surcoût RS3 Quattro S tronic	Surcoût 1.6 TDI 116 ch	Surcoût 2.0 TDI 150 ch	Surcoût 2.0 TDI 190 ch	Surcoût 3.0 TDI 218 ch S tronic	Surcoût 3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	Surcoût Design : "base" + 1 450 €	Surcoût S Line : Design + 3 900 €	Surcoût Design Luxe : S Line + 2 800 €	Surcoût Avus															

sDrive16d Première	6	0	32 350
sDrive18d Lounge	7	0	36 200
sDrive20d Lounge	8	0	39 550
xDrive25d Lounge Auto.	13	140	45 950
Surcoût Lounge : Première + 1 800 €			
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 + 1 800 €

Surcoût Sport : Lounge + 6 700 €

Surcoût M Sport : X-Line + 0 €

SÉRIE 3 BERLINE

318i Lounge	7	0	34 300
320i Lounge	10	210	37 750
330i xDrive Lounge Auto.	15	860	48 300
340i Lounge Plus	21	5100	49 300
M3	32	10 500	65 950
M3 Pack Compétition	34	10 500	92 650
330e Lounge	8	0	46 500
316d Lounge	6	0	34 300
316d Lounge	7	0	36 900
320e EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	40 350
320e Lounge	10	0	40 350
330e Lounge Auto.	12	253	49 400
335e xDrive Lounge Auto.	20	1 373	56 100
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury : Sport + 6 650 €			
Surcoût M Sport : Sport + 3 250 €			

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Surcoût berline + 1 350 € à + 1 850 €

SÉRIE 3 GRAN TURISMO

320i Lounge Auto.	10	410	42 250
330i Lounge xDrive Auto.	15	1 613	50 150
340i Lounge xDrive Auto.	21	5 810	56 350
318d Lounge	8	0	39 350
320d Lounge	10	50	42 800
330d Lounge Auto.	15	1 260	51 850
335d Lounge xDrive Auto.	20	2 010	57 950
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury : Sport + 5 350 €			
Surcoût M Sport : Sport + 3 450 €			

NOUVELLE SÉRIE 4 COUPÉ

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

NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcoût : coupé + 0 €

NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 6 900 € à + 850 €

NOUVEAU X3

xDrive20i Lounge Auto.	11	4 673	47 700
xDrive30i Lounge Auto.	15	4 890	53 400
M40i Auto.	25	10 500	72 900
xDrive20d Lounge Auto.	10	410	51 900
xDrive30d Lounge Auto.	16	2 153	58 400
Surcoût X-Line : Lounge + 5 650 €			
Surcoût Luxury : Lounge + 3 500 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 2 400 €			

X4

xDrive26i Lounge Plus Auto.	15	4 460	58 550
M40i Auto.	25	10 500	71 100
xDrive20d Lounge Plus	10	613	53 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	2 153	62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	3 473	66 450
Surcoût X-Line : Lounge Plus + 4 300 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €			

NOUVELLE SÉRIE 5

Surcoût Lounge : Lounge + 900 €

Surcoût Lounge : Lounge + 1 400 €

Surcoût Lounge : Lounge + 2 400 €

NOUVEAU X3

520i Lounge Auto.	10	90	48 400
530i Lounge	14	140	55 800
540i Lounge Auto.	22	2 153	62 400
M550i xDrive Auto.	35	10 500	92 300
M5 Auto.	52	10 500	126 500
530e Lounge	13	0	56 800
520d Lounge	10	0	47 100
520d EfficientDynamics Auto.	10	0	49 900
530d Lounge Auto.	15	0	59 850
540d Lounge xDrive Auto.	20	860	67 500
M550d xDrive Auto.	28	2 940	90 050
Surcoût Sport : Lounge + 4 400 € à + 4 800 €			
Surcoût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 450 € à + 1 950 €			

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING

Surcoût berline + 1 600 € à + 2 600 €

NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO

630i Lounge Auto.	16	1 260	63 900
640i Lounge Auto.	23	3 853	70 950
630d Lounge Auto.	16	253	68 150
640d Lounge xDrive Auto.	20	2 773	76 050
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €			
Surcoût Luxury : Sport + 1 150 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 1 200 €			

			SÉRIE 6 GRAN COUPÉ
640i Lounge Plus Auto.	21	7 340	88 950
650i Lounge Plus Auto.	34	10 500	102 600
M6 DKG	47	10 500	144 000
M6 Pack Compétition DKG	52	10 500	152 900
640d Lounge Plus Auto.	20	1 373	91 600
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €			

SERIE 6 CABRIOLET

Surcoût : Gran Coupé + 1 510 € à + 7 950 €			
			X5
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 500	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	10 500	87 850
M Auto.	49	10 500	129 800
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 150
xDrive25d Lounge Auto.	13	953	56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	3 290	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	3 473	75 150
M50d Auto.	26	7 073	98 800
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surcoût Lounge : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €			
Surcoût Exclusive : Lounge + 5 000 € à + 5 900 €			
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €			

SÉRIE 6 CABRIOLET

			X5
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 500	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	10 500	87 850
M Auto.	49	10 500	129 800
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 150
xDrive25d Lounge Auto.	13	953	56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	3 290	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	3 473	75 150
M50d Auto.	26	7 073	98 800
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surcoût Lounge : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €			
Surcoût Exclusive : Lounge + 5 000 € à + 5 900 €			
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €			

SÉRIE 6 CABRIOLET

			X5
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 500	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	10 500	87 850
M Auto.	49	10 500	129 800
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 150
xDrive25d Lounge Auto.	13	953	56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	3 290	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	3 473	75 150
M50d Auto.	26	7 073	98 800
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surcoût Lounge : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €			
Surcoût Exclusive : Lounge + 5 000 € à + 5 900 €			
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €			

SÉRIE 6 CABRIOLET

			X5
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 500	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	10 500	87 850
M Auto.	49	10 500	129 800
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 150
xDrive25d Lounge Auto.	13	953	56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	3 290	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	3 473	75 150
M50d Auto.	26	7 073	98 800
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surcoût Lounge : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €			
Surcoût Exclusive : Lounge + 5 000 € à + 5 900 €			
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €			

SÉRIE 6 CABRIOLET

			X5
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 500	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	10 500	87 850
M Auto.	49	10 500	129 800
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 150
xDrive25d Lounge Auto.	13	953	56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	3 290	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	3 473	75 150
M50d Auto.	26	7 073	98 800
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surcoût Lounge : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €			
Surcoût Exclusive : Lounge + 5 000 € à + 5 900 €			

124 SPIDER								
1.4 MultiAir 140 ch	8	■	2 010	26 290				
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €								
ABARTH 124 SPIDER								
1.4 Turbo 170 ch Scorpione	9	■	2 010	37 000				
Surcoût "base" : Scorpione + 3 000 €								
QUOLO								
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	0	16 140					
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	0	16 640					
DOBLO								
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	■	90	20 490				
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	■	90	20 990				
Surcoût Trekking : Lounge + 1 000 €								
DOBLO MAXI								
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	■	300	21 790				
FORD								
TYPE	CV	B/M*	PRIX					
KA +								
1.2 Ti-VCT 70 ch Essential	4	0	10 150					
1.2 Ti-VCT 85 ch Ultimate	5	0	11 850					
Surcoût White Edition : Ultimate + 500 €								
Surcoût Black Edition : Ultimate + 600 €								
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	16 650					
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line	6	0	18 650					
1.5 TDCi 85 ch Essential	4	0	16 950					
1.5 TDCi 120 ch ST-Line	6	0	20 350					
Surcoût Trend : Essential + 800 €								
Surcoût ST-Line : Trend + 1 300 €								
Surcoût Titanium : ST-Line + 0 €								
Surcoût Vignale : Titanium + 1 450 €								
FIESTA (5 PORTES)								
Surcoût : berline 3 portes + 600 €								
NOUVEL ECOSPORT								
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7	0	18 900					
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	0	24 000					
1.5 TDCi 100 ch Trend	5	0	20 900					
1.5 TDCi 125 ch Executive 4x4	7	■	113	26 200				
Surcoût Executive : Trend + 2 400 € à + 3 300 €								
Surcoût ST-Line : Executive + 1 300 €								
Surcoût 800 Play Edition : ST-Line + 600 €								
FOCUS								
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	■	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	■	173	25 700				
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	■	3 853	29 200				
Surcoût Executive : Trend + 2 400 € à + 3 300 €								
Surcoût ST-Line : Executive + 1 300 €								
Surcoût RS : ST-Line + 600 €								
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	■	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	■	173	25 700				
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	■	3 853	29 200				
Surcoût Executive : Trend + 1 250 €								
Surcoût Titanium : Executive + 1 450 €								
Surcoût ST-Line : Titanium + 0 €								
FOCUS SW (BREAK)								
Surcoût : berline + 600 €								
C-MAX								
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	23 500					
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	24 700					
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	■	1 490	28 200				
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	25 500					
1.5 TDCi 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	■	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	■	1 373	23 050				
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	■	1 373	25 250				
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	■	6 553	33 100				
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	0	26 500					
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	■	60	28 750				
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	10	■	613	35 000				
Surcoût Titanium : Trend + 3 050 €								
Surcoût Titanium X : Titanium + 1 900 €								
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €								
MONDEO								
Surcoût : berline + 1 000 €								
MONDEO SW								
Surcoût : berline + 1 000 €								
S-MAX								
2.0 TDCi 150 ch Executive	8	■	253	38 200				
2.0 TDCi 180 ch Executive	10	■	253	39 700				
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch ST-Line Powershift	12	■	1 490	44 500				
Surcoût ST-Line : Executive + 1 600 €								
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €								

FORD					
GALAXY					
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	■	2 153	40 350	
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	■	300	38 150	
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	■	300	39 650	
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	■	300	45 050	
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	■	1 490	47 050	
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €					
EDGE					
2.0 TDCi 180 Titanium	10	■	2 153	45 900	
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12	■	2 153	49 400	
Surcoût ST-Line : Titanium + 3 400 €					
Surcoût Vignale : Sport + 3 300 €					
MUSTANG FASTBACK					
2.3 EcoBoost 317 ch	21	■	10 290	38 900	
5.0 GT 418 ch	33	■	10 500	43 900	
MUSTANG CONVERTIBLE					
Surcoût : Fastback + 4 400 €					
TOURNEO COURIER					
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	■	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					
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	■	253	20 725	
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	5	■	90	21 225	
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	■	90	21 825	
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	24 325	
Surcoût Trend : Ambiente + 1 400 €					
Surcoût Titanium : Trend + 2 100 €					
GRAND TOURNEO CONNECT					
Surcoût : "court" + 600 €					
HONDA					
GARAGE DU CLOS					
 91 LINAS	01 69 80 72 80				
2 avenue Ettore Bugatti					
91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00				
47 avenue du Général de Gaulle					
www.honda-montlhery.com					
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	■	473	19 940	
Surcoût X-Road Elegance : Elegance + 1 380 €					
Surcoût Executive : Elegance + 1 400 €					
Surcoût X-Road Executive : Executive + 1 380 €					
Surcoût Exclusive : Executive + 1 600 €					
Surcoût X-Road Exclusive : Exclusive + 1 380 €					
NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)					
1.0 i-VTEC Elegance	6	0	23 190		
1.5 i-VTEC Sport	10	■	410	27 590	
Type-R GT	NC	■	7 690	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	■	300	25 900	
Surcoût Exclusive : Elegance + 4 300 €					
HR-V					
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	■	300	22 280	
1.6 -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	■	5 810	30 320	
1.6 -DTEC 120 ch Confort	6		0	28 610	
1.6 -DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	■	300	36 790	
Surcoût Elegance : Confort + 2 700 €					
Surcoût Executive Navi : Elegance Navi + 2 250 € à + 6 800 €					
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 2 100 €					
Surcoût Innova : Exclusive Navi + 3 740 €					
NSX					
3.5	41	■	10 500	197 500	
HYUNDAI					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
i10					
1.0 66 ch i10a	4	0	10 950		
1.2 87 ch i10b	5	0	12 900		
Surcoût i10a : i10a + 1 350 €					
Surcoût Creative : i10b + 2 000 €					
i20 (5 PORTES)					
1.2 84 ch i10b	4	0	15 200		
1.0 7-GDI 100 ch i10b	5	0	16 050		
1.0 7-GDI 120 ch Creative	6	0	19 400		

1.1 CRDI 75 ch Intuitive	4	0	17 100
1.4 CRDI 90 ch Intuitive	4	0	17 800
Surcoût Creative : Intuitive + 2 750 €			
I20 COUPE			
Surcoût : berline + 0 €			
I20 ACTIVE			
1.0 T-GDI 100	6	0	18 850
1.4 CRDI 90	NC	0	20 600
ix20			
1.4 90 ch Intuitive	5	■	300 18 700
1.6 125 ch Intuitive	7	■	953 19 950
1.6 CRDI 115 ch Intuitive	6	0	21 500
Surcoût Executive : Intuitive + 3 300 €			
NOUVEAU KONA			
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	NC	■	113 21 400
1.6 T-GDI 177 ch Executive 4WD DCT	NC	■	2 773 29 900
Surcoût Executive : Intuitive + 4 500 €			
i30			
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	6	0	22 550
1.4 T-GDI 140 ch Creative N	7	■	90 27 950
1.6 CRDI 110 Intuitive	5	0	24 650
1.6 CRDI 136 ch Creative	7	0	29 850
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €			
NOUVELLE i30 SW			
1.4 T-GDI 140 Creative	7	■	253 28 650
1.6 CRDI 136 Creative	7	0	30 550
IONIQ			
Hybrid Intuitive	5	0	26 100
Electric Creative	NC	■	6 000 35 850
Surcoût Creative : Intuitive + 3 200 €			
Surcoût Executive : Creative + 1 500 €			
i40			
1.7 CRDI 141 ch Creative	7	■	73 34 800
i40 SPORT WAGON (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 200 €			
Surcoût Executive : Creative + 3 400 €			
TUCSON			
1.6 GDI 132 ch Initia	7	■	1 873 22 950
1.6 T-GDI 177 ch Executive DCT	10	■	5 113 37 400
1.7 CRDI 115 ch Initia	6	0	25 450
2.0 CRDI 136 ch Creative	8	■	173 32 400
1.7 CRDI 141 ch Intuitive DCT	7	■	253 30 500
2.0 CRDI 185 ch Executive 4WD Auto.	11	■	6 300 42 350
Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 500 €			
Surcoût Executive : Creative + 3 250 € à + 3 800 €			
SANTA FE			
2.2 CRDI 200 ch Creative	11	■	2 153 45 350
Surcoût Executive : Creative + 7 450 €			
INFINITI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Q30			
1.6l	7	■	473 26 300
2.0t Sport AWD DCT	12	■	3 290 41 030
1.5d	5	0	27 650
2.2d DCT	9	0	31 800
Surcoût Premium : "base" + 2 950 €			
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 750 €			
Surcoût Sport : Premium + 3 600 €			
QX30			
2.0t Premium AWD DCT	NC	■	3 113 40 350
2.2d Premium AWD DCT	9	■	210 39 800
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 570 €			
Q50			
2.0t Premium Auto.	12	■	1 740 44 900
3.0t Sport Auto.	29	■	10 500 58 750
Hybrid Premium	19	■	1 490 49 580
2.2d 170 ch	9	0	38 900
Surcoût Premium : "base" + 3 800 €			
Surcoût Sport : Premium + 4 000 €			
Surcoût Sport Tech : Sport + 5 200 €			
NOUVEAU Q60			
2.0t Premium Auto.	12	■	3 290 44 390
3.0t Sport Auto. AWD	29	■	10 500 56 950
Surcoût Premium Tech : Premium + 6 500 €			
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €			
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 500 €			
Q70			
3.7 Sport Tech	22	■	10 500 62 400
Hybrid Premium	19	■	1 613 58 300
2.2d	NC	■	90 46 400
Surcoût Premium : "base" + 3 450 €			
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 200 €			
Surcoût Sport : Premium + 4 150 €			
Surcoût Sport Tech : Sport + 3 000 €			
QX70			
3.7 GT	23	■	10 500 55 150
5.0 S Premium	30	■	10 500 74 810
Surcoût GT Premium : GT + 5 720 €			
Surcoût S : GT + 3 010 €			
Surcoût S : Premium : GT + 5 720 €			
Surcoût Design : S Premium + 900 €			

JAGUAR



Marne La Vallée

Véhicules Neufs et Occasions

Tél : 01 64 68 40 00

www.jaguar-marne-la-vallee.fr

TYPE	XE	CV	B/M*	PRIX
2.0 200 ch Pure Auto.	12	1 490	37 360	
2.0 250 ch Pure Auto.	15	1 490	43 060	
2.0 300 ch Pure AWD Auto.	19	3 473	50 300	
S Auto.	23	10 500	64 550	
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	8	0	37 460	
2.0 D 180 ch Pure	10	0	37 460	
2.0 D 240 ch Pure AWD Auto.	14	773	47 100	
Suroxi® Prestige : Pure + 4 300 € à + 4 600 €				
Suroxi® Portfolio : Prestige + 3 000 € à + 3 700 €				
Suroxi® R-Sport : Prestige + 1 550 € à + 2 250 €				

NOUVEL E-PACE

P250 AWD Auto.	NC	7 340	43 200
P300 S AWD Auto.	NC	9 353	53 750
D150	NC	90	35 700
D180 AWD	NC	773	40 350
D240 S AWD Auto.	NC	4 460	53 400
Surplus R-Dynamic: "base" + 3 000 € à + 3 050 €			

850 €

Surooltı S R-Dynamic : S + 3 050 €
Surooltı SE : S + 3 250 € à + 3850 €
Surooltı SE R-Dynamic : SE + 3 050 € à + 3 250 €
Surooltı HSE : SE + 3 900 € à + 3 950 €
Surooltı HSE R-Dynamic : HSE + 3 000 €

XF

2.0 200 ch Pure Auto.	12	■	2 940	46 540
2.0 250 ch Pure Auto.	15	■	2 940	50 070
2.0 300 ch Prestige AWD Auto.	NC	■	4 673	61 990
3.0 380 ch S Auto.	27	■	10 500	84 840
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	8		0	41 820
2.0 D 180 ch Pure	9		0	44 120
2.0 D 240 ch Pure Auto	15	■	953	50 880

19

Suroùit Prestige : Pure + 4 760 € à + 5 150 €
 Suroùit Portfolio : Prestige + 8 960 €
 Suroùit R-Sport : Prestige + 2 920 €
 Suroùit S : R-Sport + 5 950 €

NOUVELLE XF SPORTBRAKE

Demandé : 69 500 €

NOUVELLE E-TYPE COUPÉ

NOUVELLE F-TYPE COUPE				
2.0 300 ch Auto.	19	□	4 673	57 680
3.0 340 ch	24	□	10 500	66 770
3.0 380 ch	28	□	10 500	81 080
400 Sport Auto.	29	□	10 500	100 190
R Auto.	46	□	10 500	117 190
SVR AWD Auto	50	□	10 500	140 580

30 □ 1

NOUVELLE F-TYPE CABRIOLET				
Succès : coupé + 7 050 € à + 7 060 €				
F-PACE				
2.0 250 ch Pure AWD Auto.	NC	6 300	52 060	
2.0 300 ch Pure AWD Auto.	NC	3 853	55 620	
3.0 380 ch S AWD Auto	27	10 500	83 508	

163 ch Pure

2.0 D 180 ch Pure AWD	10	<input type="checkbox"/>	540	47 010
2.0 D 240 ch Pure AWD Auto.	NC	<input type="checkbox"/>	2 773	53 760
3.0 D 300 ch Pure AWD Auto.	19	<input type="checkbox"/>	3 853	59 810
Suroox! Prestige : Pure + 5 200 €				
Suroox! Portfolio : Prestige + 7 748 € à 8 296 €				
Suroox! B-Sport : Prestige + 4 300 € à 4 350 €				

898 €

	XJ
3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto.	NC □ 10 500 93 260
R Auto.	NC □ 10 500 144 250
3.0 D 300 ch Luxe Auto.	NC □ 2 153 83 100
Survol Luxe Premium : Luxe + 5 000 €	
Survol Portfolio : Luxe Premium + 6 800 € à + 7 450 €	

Portfolio + 17.050 € à + 1%

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 E.torQ Evo 110 ch Sport	6	1 153	18 950
1.4 MultiAir 140 ch 16v intellisite	8	1 050	22 600

limited 4x4 Auto.

1.6 MultiJet 95 ch Brooklyn Edition	6	0	23 400
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	173	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	540	30 900
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	2 453	33 850
Survol Longitude : Sport + 2 150 €			

ude + 4 200 €

NOUVEAU COMPASS					
1.4 MultiAir 140 ch Sport	8	■	1 373	24 950	
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10	■	4 050	37 250	
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	■	27 250		
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	■	860	32 600	

100 [LE PRIX DU NEUF]

2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto. 9 □ 2 010 40 750

Surcoût Longitude : Sport + 2150 €

Surcoût Limited : Longitude + 3 850 €

Surcoût Trailhawk : Limited + 900 €

WRANGLER (2 PORTES)

3.6 284 ch Sahara Auto. 20 □ 10 500 40 000

2.8 CRD Sport Auto. 13 □ 10 500 33 400

Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €

Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

Surcoût : Wrangler + 2 500 €

CHEROKEE

2.0 MultiJet 140 ch Longitude 8 □ 953 36 950

2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude 10 □ 2 153 42 650

2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited 12 □ 2 153 47 450

Surcoût Overland : Limited + 5 500 €

GRAND CHEROKEE

5.7 Hemi 352 ch Overland Auto. 27 □ 10 500 68 400

SRT Auto. 39 □ 10 500 84 700

3.0 CRD 250 ch Limited Auto. 16 □ 10 290 56 900

Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €

Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €

Surcoût Summit : Overland + 4 000 €

Surcoût Summit Signature : Summit + 4 000 €

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 €

Surcoût X-Line : GT Line + 0 €

RIO

1.2 84 ch Motion 4 0 13 490

1.0 70 GDI 100 ch Active 5 0 16 190

1.4 100 ch Active Auto. 6 □ 1 050 16 590

1.4 CRDI 90 ch Motion 4 0 15 890

Surcoût Active : Motion + 1 700 €

Surcoût Premium : Active + 3 400 €

NOUVEAU STONIC

1.4 100 ch Motion 5 □ 113 16 990

1.0 70 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 □ 2 010 20 800

Sport GT 12 000 27 600

1.6 CRDI 136 ch Active 7 □ 173 23 100

Surcoût Premium : Active + 3 000 €

SOUL EV

EV 1 □ 6 000 36 400

Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €

PRO CEE'D

1.0 T-GDI 120 ch GT Line 6 0 23 690

GT 12 □ 6 300 29 290

1.6 CRDI 136 ch GT Line 7 0 24 990

CEE'D

1.4 100 ch Motion 6 □ 860 17 990

1.0 70 GDI 100 ch Active 5 0 21 290

1.0 70 GDI 120 ch Active 6 0 22 290

1.6 GDI 135 Active DCT 7 □ 680 23 290

1.4 CRDI 90 ch Motion 5 0 19 990

1.6 CRDI 110 ch Active 5 0 23 590

1.6 CRDI 136 ch Active 7 0 23 590

Surcoût GT Line : Active + 1 700 €

Surcoût 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 □ 1 373 22 490

1.7 CRDI 115 ch Motion 6 □ 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 □ 1 873 23 090

1.6 T-GDI 177 ch GT Line Pk 4x4 DCT 10 □ 7 613 37 590

1.7 CRDI 115 ch Motion 6 0 25 590

2.0 CRDI 136 ch GT Line 7 □ 173 32 990

1.7 CRDI 141 Active DCT 7 □ 253 30 990

2.0 CRDI 185 ch GT Line Pk Premium 4x4 Auto. 11 □ 5 340 40 790

Surcoût Active : Motion + 3 900 €

Surcoût GT Line : Active + 1 800 €

Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €

Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €

OPTIMA

Hybride Rechargeable Premium 0 39 990

1.7 CRDI 141 ch Premium 7 0 32 990

Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €

Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €

OPTIMA SW

Surcoût : berline + 1 500 €

GT Auto. 7 □ 10 500 42 990

NOUVEAU SORENTO				
2.2 CRDI 200 ch Active	11	□ 2 153	41 000	
Surcoût GT-Line : Active + 6 000 €				
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 000 €				
NOUVELLE STINGER				
2.0 GTDI 255 ch GT Line Pack Premium	16	□ 10 500	49 800	
GT	27	□ 10 500	59 900	
2.2 CRDI 200 ch GT Line	11	□ 1 873	44 400	
Surcoût GT-Line Premium : GT-Line + 3 900 €				

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

LAND ROVER				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	□ 5 113	45 150	
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC	□ 7 073	63 650	
2.2 d 150 ch Pure	9	0	36 000	
2.2 TD4 180 ch Pure	12	□ 113	40 800	
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	□ 2 773	53 200	
Surcoût SE : Pure + 3 900 €				
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 600 €				
Surcoût iSE : SE Dynamic + 3 850 €				
Surcoût iSE Dynamic : HSE Dynamic + 2 600 €				
EVOCUE CABRIOLET				
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	□ 10 500	58 850	
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9	□ 2 153	49 550	
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	□ 2 153	57 850	
Surcoût SE Dynamic : Pure + 5 100 €				
Surcoût iSE Dynamic : SE Dynamic + 5 850 €				
DISCOVERY				
2.0 Si4 300 ch S	NC	□ 10 500	55 500	
3.0 Si6 340 ch S	NC	□ 10 500	62 700	
2.0 TD4 180 ch S	NC	□ 4 673	52 800	
2.0 SD4 240 ch S	NC	□ 5 810	56 700	
3.0 TD6 258 ch S	NC	□ 10 500	61 700	
Surcoût SE : S + 3 000 €				
Surcoût iSE : S + 8 700 € à + 8 800 €				
Surcoût iSE Luxury : HSE + 6 600 €				
DISCOVERY SPORT				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	□ 9 660	41 800	
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	□ 10 500	53 500	
2.0 d 150 ch Pure	8	□ 73	34 700	
2.0 TD4 180 ch Pure	10	□ 540	39 400	
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	□ 6 053	51 900	
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €				
Surcoût SE : HSE + 5 600 € à + 4 800 €				
Surcoût iSE : HSE + 6 200 €				
Surcoût iSE Luxury : HSE + 6 200 €				
NOUVEAU RANGE ROVER VELAR				
P250 Auto.	NC	□ 7 073	57 500	
P380 Auto.	NC	□ 10 500	68 300	
D180 Auto.	NC	□ 1 260	57 500	
D240 Auto.	NC	□ 2 940	61 700	
D300 Auto.	NC	□ 5 573	67 600	
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €				
Surcoût R-Dynamic : S + 3 800 €				
Surcoût R-Dynamic : S + 3 400 €				
Surcoût SE : R-Dynamic S + 1 700 €				
Surcoût SE : R-Dynamic SE : S + 3 400 €				
Surcoût SE : R-Dynamic SE : E + 4 800 €				
Surcoût SE : R-Dynamic HSE : S + 3 400 €				
Surcoût SE : R-Dynamic HSE : E + 4 800 €				
Surcoût SE : R-Dynamic HSE : SE + 6 000 €				
Surcoût SE : R-Dynamic HSE : S + 2 900 €				
Surcoût SE : R-Dynamic HSE : E + 2 900 €				
Surcoût SE : R-Dynamic HSE : SE + 12 000 € à + 13 200 €				
NOUVEAU RANGE ROVER				
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	NC	□ 10 500	124 900	
P400e Vogue	NC	0	122 100	
3.0 TDV6 258 ch HSE	NC	□ 9 660	100 800	
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	NC	□ 10 500	118 800	
SVAutobiography Dynamic	NC	□ 10 500	177 100	
Surcoût Vogue : HSE + 9 100 €				
Surcoût Vogue : Vogue + 17 500 €				
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 33 300 €				

LEXUS				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CT	5	0	30 090	
200h	5	0	30 090	
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €				
Surcoût Luxe : Pack + 5 300 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 7 400 €				
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 0 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 7 400 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €				
Surcoût Executive : Executive + 3 300 €				
Surcoût RC				

MAZDA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
IS	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 €				
Surcoût RC				

|--|

250 Auto.	12	300	44 400
300 Executive Auto.	14	1 373	51 800
400 Executive 4Matic Auto.	22	6 810	59 850
43 AMG 4Matic Auto.	25	8 460	68 800
63 AMG Auto.	36	10 500	93 250
63 AMG S Auto.	40	10 500	101 600
250 d Auto.	9	0	41 100
250 d Auto.	11	0	46 650

Surcoût Executive : "base" + 4 100 €

Surcoût Sportline : Executive + 2 650 €

Surcoût Fascination : Sportline + 4 650 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 450 €

SLC			
180	8	410	36 100
200	10	1 260	41 000
300 Auto.	14	540	48 900
43 AMG Auto.	25	8 460	66 000
250 d Auto.	11	0	45 200

Surcoût Executive : "base" + 4 700 €

Surcoût Sportline : Executive + 3 000 €

Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €

GLC			
250 4Matic Auto.	12	2 610	45 050
300 Executive 4Matic Auto.	15	4 673	55 150
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 500	66 750
63 AMG 4Matic Auto.	NC	10 500	97 800
63 AMG S 4Matic Auto.	NC	10 500	106 150
350 e Executive 4Matic	10	0	56 550
220 d 4Matic Auto.	9	253	47 200
250 d 4Matic Auto.	11	253	48 550
350 d Executive 4Matic Auto.	16	3 853	56 500

Surcoût Executive : "base" + 4 700 €

Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €

Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €

NOUVEAU GLC COUPE

250 Executive 4Matic Auto.	12	3 853	53 600
300 Executive 4Matic Auto.	15	6 053	59 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 500	70 800
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC	10 500	100 900
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC	10 500	109 250
350 e Executive 4Matic	10	0	60 400
220 d Executive 4Matic Auto.	9	353	55 750
250 d Executive 4Matic Auto.	11	353	57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16	4 253	60 350

Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €

Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €

CLASSE E

200	10	410	45 500
250 Auto.	12	1 260	50 250
300 Executive Auto.	14	1 260	57 250
400 Executive 4Matic Auto.	22	8 753	68 650
43 AMG 4Matic Auto.	29	10 500	82 000
63 AMG 4Matic+ Auto.	48	10 500	119 300
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	10 500	131 200
350 e Executive 4Matic	10	0	66 450
200 d Auto.	7	0	45 850
220 d Auto.	10	0	49 950
350 d Executive Auto.	15	1 050	63 250

Surcoût Executive : "base" + 4 400 €

Surcoût Sportline : Executive + 2 350 €

Surcoût Fascination : Sportline + 7 050 €

CLASSE E BREAK

Surcoût : berline + 2 800 €			
Surcoût : break + 2 800 €			
Surcoût : berline + 2 800 €			
Surcoût : break + 2 800 €			
Surcoût : berline + 2 800 €			

CLASSE E ALL-TERRAIN

220 d 4Matic Auto.	11	773	63 200
350 d 4Matic Auto.	16	8 173	72 100
Surcoût : CLASSE E COUPÉ			
200 Executive Auto.	10	953	53 150
300 Executive Auto.	15	2 300	57 900
400 Executive 4Matic Auto.	22	9 973	69 300
220 d Executive Auto.	10	0	55 000
350 d Executive 4Matic Auto.	NC	5 113	66 300

Surcoût Sportline : Executive + 6 300 €

Surcoût Fascination : Sportline + 7 400 €

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcoût : coupé + 6 400 €

NOUVELLE CLASSE S

450 Executive 4Matic Auto.	25	3 853	102 100
560 Fascination 4Matic Auto.	36	10 500	124 800
63 AMG 4Matic+ Limousine Auto.	53	10 500	186 000
65 AMG Limousine Auto.	57	10 500	238 000
650 Maybach Auto.	36	10 500	215 200
350 d Executive Auto.	17	613	91 500
400 d Executive 4Matic Auto.	22	1 873	98 700

Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €

Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €

NOUVELLE CLASSE S COUPE

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

Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €

NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET

560 Executive	NC	10 500	157 400
63 AMG 4Matic+	NC	10 500	210 700
65 AMG Auto.	NC	10 500	271 000
Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €			

SL

400 Auto.	25	7 613	105 700
500 Executive Auto.	35	10 500	135 600
63 AMG Auto.	50	10 500	161 400
65 AMG Auto.	56	10 500	256 900

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

NOUVELLE AMG GT ROADSTER

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

GLE

400 4Matic Auto.	23	10 500	68 100
43 AMG 4Matic Auto.	26	10 500	84 300
500 Executive 4Matic Auto.	34	10 500	91 300
63 AMG 4Matic Auto.	48	10 500	131 350
63 AMG S 4Matic Auto.	51	10 500	141 150
500 e Executive 4Matic	20	0	83 450
250 d 4Matic Auto.	12	1 050	58 300
350 d 4Matic Auto.	16	6 053	65 800

Surcoût Executive : "base" + 5 300 €

Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €

Surcoût Fascination : Sportline + 3 200 €

GLE COUPE

400 4Matic Auto.	23	10 500	73 500
43 AMG 4Matic Auto.	26	10 500	90 200
500 Executive 4Matic Auto.	35	10 500	97 500
63 AMG 4Matic Auto.	48	10 500	133 100
63 AMG S 4Matic Auto.	51	10 500	143 800
350 d 4Matic Auto.	16	9 050	71 300

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €

Surcoût Fascination : Sportline + 4 400 €

CITAN TOURER LONG

112 Pure	NC	1 050	22 728
108 CDI Pure	NC	0	22 416
109 CDI Pure	NC	0	22 824
111 CDI Pure	NC	0	23 940
Surcoût : Pure : Plus + 2 886 €			
Surcoût : Prime : Plus + 3 918 €			

CITAN TOURER EXTRA-LONG

111 CDI Pure	NC	0	26 916
Surcoût : Pure : Plus + 1 962 €			
Surcoût : Prime : Plus + 2 796 €			

MINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MINI 3 PORTES			
One 75 ch	4	0	16 700
One 102 ch	5	0	18 150
Cooper 136 ch	7	0	21 000
Cooper S 192 ch	11	473	26 000
John Cooper Works	13	1 873	33 100
One 95 ch	4</td		

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

NOUVELLE 308 SW

Surcoût berline + 850 € à + 950 €			
308			

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

NOUVEAU 5008

1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 700
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	473	36 050
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	28 200
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	32 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	32 700
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	37 250
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	10	90	44 050
Surcoût Active : Access + 3 300 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €			

508

1.6 THP 165 ch Allure	9	253	33 050
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	30 800
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	35 550
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9	0	41 600
Surcoût Allure : Active + 2 900 €			
Surcoût GT Line : Active + 2 050 €			
Surcoût Feline : Allure + 3 450 €			

508 SW (BREAK)

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

2.0 BlueHDi 180 ch RXH	9	0	44 050
PARTNER TEPEE			

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

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			

2.0	19	5 810	55 040
S	24	10 290	67 790
GTS	NC	10 500	78 830

718 BOXSTER

2.0	19	5 810	57 080
S	24	10 290	69 830
GTS	NC	10 500	80 870

911 COUPE (TYPE 991 II)

Carrera	25	10 500	100 295
Carrera T	NC	10 500	110 015
Carrera S	31	10 500	114 575
Carrera GTS	NC	10 500	128 375
Targa 4	26	10 500	120 935
Targa 4S	31	10 500	135 215
Turbo	44	10 500	179 975
Turbo S	49	10 500	208 415
GT3	NC	10 500	155 255
GT2 RS	66	10 500	289 175

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

Surcoût : coupé + 13 200 €			
NOUVELLE PANAMERA			

3.0	22	NC	93 407
4S	32	10 500	118 007
Turbo	46	10 500	159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	NC	189 062
4S Diesel	31	8 460	121 977

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO

Surcoût : berline + 2 880 € à + 5 040 €			
MAGAN			

2.0	15	6 810	58 835
S	23	10 500	64 355
GTS	25	10 500	77 565
Turbo	29	10 500	87 350
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

ESPACE

1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC

11 2 610 41 100

1.6 Energy dCi 130 ch Life

7 0 36 400

1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC

8 50 41 600

Surcoût Intens : Zen + 3 600 €

Surcoût Intiale Paris : Intens + 4 000 €

KANGOO

1.2 Energy TCe 115 ch Life

6 1 050 20 350

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 : Life + 1 350 €

Surcoût Intens : Zen + 1 000 €

ROLLS-ROYCE

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 + 1 200 €

Surcoût Intens : Zen + 800 €

GRAND KANGOO

1.5 Energy dCi 80 ch Life

5 0 22 750

1.5 Energy dCi 110 ch Zen

6 0 24 700

Surcoût Zen : Life + 1 200 €

Surcoût Intens : Zen + 800 €

SEAT

TYPE CV B/M* PRIX

CLIO

1.2 75 ch Life

4 173 14 100

1.2 Energy TCe 120 Intens

6 0 19 850

RS EDC

11 473 26 900

RS Trophy

12 613 29 900

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 €

SEAT

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE IBIZA

1.0 60 ch Reference

3 0 9 765

1.0 60 ch Mii (3 PORTES)

3 0 9 765

1.0 60 ch Mii (5 PORTES)

3 0 9 765

Surcoût 3 portes + 490 €

ROLLS-ROYCE (5 PORTES)

TYPE CV B/M* PRIX

GRAND KANGOO

1.5 Energy dCi 80 ch Life

5 0 22 750

1.5 Energy dCi 110 ch Zen

6 0 24 700

Surcoût Zen : Life + 1 200 €

TIVOLI XLV		TYPE	CV	B/M*	PRIX
160 e-XDI Sport Bi-ton	6	53	23 990		
Surcoût Sport Bi-ton Safety Pack: Sport Bi-ton + 650 €					
NOUVEAU KORANDO		10	953	25 990	
RODIUS					
220 e-XDI	11	10 500	30 690		
SUBARU					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
NOUVELLE IMPREZA					
1.6 114 ch Access Lineartronic	6	1 050	23 990		
Surcoût Premium : Access + 1 500 €					
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €					
NOUVELLE XV					
1.6i 114 ch Premium GPS Lineartronic	6	1 613	27 990		
2.0i 150 ch Exclusive Lineartronic	9	3 113	31 990		
Surcoût Luxury: Premium GPS + 2 000 €					
WRX STI					
S'Aller	21	10 500	44 990		
Surcoût S Club Aller : S'Aller + 5 000 €					
FORESTER					
2.0i 150 ch Premium	8	4 050	32 990		
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	10 500	44 990		
2.0D 147 ch	8	2 010	31 990		
Surcoût Premium : "base" + 3 000 €					
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €					
Surcoût Exclusive : Luxury + 1 000 €					
LEVORG					
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineartr.	10	4 890	39 990		
OUTBACK					
2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	4 253	49 990		
2.0D 150 ch Premium	9	1 613	41 990		
Surcoût Luxury Eyesight: Premium + 5 000 €					
Surcoût Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 3 000 €					
BRZ					
2.0i 200 ch	12	9 050	32 990		
SUZUKI					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
CELÉRIO (5 PORTES)					
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990		
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290		
Surcoût Privilège: Avantage +1700 €					
Surcoût Pack: Privilège + 800 €					
NOUVELLE IGNIS					
1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 790		
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 390		
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €					
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €					
NOUVELLE SWIFT					
1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 190		
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 690		
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 690		
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	17 890		
Surcoût Privilège : Avantage + 1 300 €					
BALENO					
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 590		
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250		
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490		
Surcoût Pack: Privilège + 1 700 €					
JIMNY					
1.3 VVT JK	6	3 113	13 860		
Surcoût JJK: JK + 1 750 €					
VITARA					
1.6 VVT 120 ch Avantage	6	73	17 590		
S	7	53	22 990		
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	21 790		
Surcoût Privilège: Avantage + 1 900 €					
Surcoût Pack: Privilège + 1 900 €					
NOUVEAU S-CROSS					
1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490		
1.0 Boosterjet Style	7	50	25 390		
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	23 990		
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €					
Surcoût Style: Privilège + 4 300 €					
TESLA					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
MODEL S					
75	1	6 000	75 700		
1000	1	6 000	106 800		
MODEL X					
75D	1	6 000	91 550		
1000	1	6 000	109 950		
TOYOTA					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
AYGO (3 PORTES)					
1.0 WT 68 ch x	3	0	10 900		
Surcoût x-play: x + 1500 €					
AYGO (5 PORTES)					
Surcoût 3 portes + 400 €					
NOUVELLE YARIS (3 PORTES)					
1.0 VVT-i 69 ch Active	4	0	14 150		
1.5 VVT-i 110 ch France	4	0	16 200		
Surcoût France: Active + 800 €					
YARIS (5 PORTES)					
100h France	5	0	19 650		
Surcoût 3 portes + 600 €					
Surcoût Dynamic: France + 750 €					

Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €					
Surcoût Chic : Collection + 0 €					
C-HR					
1.2 Turbo 116 ch Active	7	613	23 400		
120h Dynamic	6	0	29 000		
Surcoût Dynamic: Active + 3 000 €					
Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €					
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €					
AURIS (5 PORTES)					
1.3 WT-i 100 ch Tendance	5	210	20 700		
1.2 Turbo 116 ch Design	6	113	23 950		
136h Tendance	4	0	25 900		
Surcoût Design: Tendance + 2 250 €					
Surcoût Lounge: Design + 2 200 €					
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)					
Surcoût: design p + 1 100 €					
VERSO					
1.6 WT-i 132 ch Tendance	8	2 940	24 300		
1.8 WT-i 147 ch Dynamic CVT	8	2 773	26 300		
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7	0	27 000		
Surcoût Dynamic: Tendance + 500 €					
PRIUS					
Dynamic	4	0	30 600		
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3	0	39 300		
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 200 €					
Surcoût Lounge: Dynamic Pack Premium + 2 200 € à + 2 300 €					
PRIUS +					
136h Active	4	0	33 000		
Surcoût Dynamic: Active + 1 500 €					
Surcoût Lounge: Dynamic + 1 000 €					
Surcoût SkyView: Dynamic + 2 550 €					
AVENIS					
1.6 WT-i 132 ch Dynamic	8	1 260	29 400		
1.8 WT-i 147 ch Dynamic	9	1 050	30 700		
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	31 300		
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7	0	32 300		
Surcoût Executive: Dynamic + 400 €					
Surcoût Lounge: Executive + 1 500 €					
AVENIS TOURING SPORTS (BREAK)					
Surcoût: + 1 000 €					
RAV4					
2.0 WT-i 151 ch Active AWD	9	3 113	31 000		
Hybride Tendance	9	0	34 100		
2.0 D-4D 143 ch Active	7	73	30 000		
Surcoût Dynamic: Active + 2 200 €					
Surcoût Design: Dynamic + 3 000 € à + 3 200 €					
Surcoût Lounge: Design + 2 100 € à + 2 500 €					
COCCINELLE					
1.2 TSI 105 ch Design	6	140	22 090		
1.4 TSI 150 ch Design	8	410	25 260		
2.0 TSI 220 ch Dune	13	2 773	32 860		
2.0 TDI 110 ch Design	6	0	25 590		
2.0 TDI 150 ch Design	8	0	28 160		
Surcoût Dune : Design + 4 680 €					
COCCINELLE CABRIOLET					
Surcoût : Coccinelle + 3 680 € à + 4 200 €					
TOURAN					
1.2 TSI 110 ch Tendance	6	210	25 270		
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	410	30 560		
1.6 TDI 115 ch Tendance	6	0	28 830		
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	33 720		
Surcoût Confortline: Tendance + 3 170 €					
Surcoût Confortline + 2 520 €					
Surcoût Lounge: Confortline + 700 €					
TIGUAN					
1.4 TSI 125 ch Tendance	7	73	25 990		
1.4 TSI 150 ch Confortline 4Motion DSG	8	2 773	37 260		
2.0 TSI 180 ch Confortline 4Motion DSG	11	6 303	42 450		
2.0 TDI 110 ch Tendance	7	73	30 170		
2.0 TDI 150 ch Tendance	8	73	33 310		
2.0 TDI 190 ch Confortline 4Motion DSG	11	50	42 170		
2.0 BTDi 240 ch Confortline 4Mot. DSG	13	1 490	50 350		
Surcoût Confortline: Tendance + 2 620 €					
Surcoût Confortline + 2 520 €					
Surcoût Confortline: Carat + 950 €					
PASSAT SW (BREAK)					
Surcoût berline : + 2 900 € à + 1 570 €					
PASSAT ALLTRACK					
2.0 TFSI 220 ch DSG	13	4 460	45 510		
2.0 TDI 190 ch DSG	11	860	45 850		
2.0 TDI Biturbo 240 ch DSG	14	2 300	49 450		
PASSAT SW (BREAK)					
1.5 TSI 150 ch	8	0	38 250		
2.0 TSI 190 ch Elegance DSG	11	613	46 700		
2.0 TSI 280 ch Elegance 4Motion DSG	14	8 490	54 140		
2.0 TDI 150 ch	8	0	41 030		
2.0 TDI 190 ch Elegance DSG	11	60	49 730		
2.0 BTDi 240 ch Elegance 4Motion DSG	15	2 610	58 840		
Surcoût Elegance: "base" + 4 420 €					
Surcoût Elegance + 240 €					
Surcoût Elegance Exclusive: R-Line + 4 150 € à + 4 350 €					
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 3 700 €					
SHARAN					
1.4 TSI 85 ch Tendance	5	0	18 060		
1.0 TSI 125 ch Tendance	6	0	21 300		
1.4 TSI 125 ch Confortline	6	50	24 820		
1.5 TSI 190 ch BlueMotion Confortline	11	2 773	33 890		
1.5 TSI 150 ch Confortline	7	0	25 670		
1.5 TSI 150 ch Confortline	8	0	29 490		
GTi Performance	14	2 010	36 300		
R	20	9 050	41 380		
NOUVELLE VITO CROSS COUNTRY					
1.6 TDI 115 ch Confortline	6	0	24 240		
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 580		
GTD	10	0	35 800		
Surcoût Confortline: Confortline + 2 520 €					
CADDY					
1.2 TSI 84 ch Conceptine	5	0	953	16 740	
1.4 TSI 125 ch Tendance	7	0	473	22 140	
2.0 TDI 125 ch Conceptine	4	0	140	18 430	
2.0 TDI 102 ch Tendance	5	0	140	23 640	
2.0 TDI 122 ch Conceptine 4Motion	7	0	2 300	24 390	
2.0 TDI 150 ch Tendance	8	0	35 350	26 850	
CADDY MAXI					
Surcoût: Caddy + 2 130 €					
VOLVO					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
V40					
1.2 TSI Kinetic	6	0	173	24 440	
1.2 TDI Momentum	8	0	173	28 700	
T5 R-Design Geartronic	14	0	773	39 350	

l'auto-journal

VOUS PRÉSENTE SA NOUVELLE

Croisière Capitales de la Baltique

du 16 au 23 juin 2018

Un concert privé de l'orchestre philharmonique de St Petersbourg à la plus belle des saisons : les nuits blanches !

Stockholm

Saint Pétersbourg

Helsinki

Tallinn

LES POINTS FORTS DE VOTRE CROISIÈRE

- Un itinéraire spectaculaire de 8 jours à la découverte des splendeurs du Nord : Saint Pétersbourg, Stockholm, Helsinki et Tallinn
- Des excursions élaborées spécialement pour nos lecteurs
- Des escales longues pour profiter au maximum de chaque ville : avec même une nuit à St Petersbourg et deux nuits à Stockholm !
- Le Costa Magica, votre navire à l'élegance italienne, qui vous ravira par ses nombreux espaces chaleureux et diverses ambiances



LE COSTA MAGICA

* Sauf cas de force majeure

Téléchargez la documentation complète sur

www.croisieres-lecteurs.com/aj

ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

Informations & réservations

01 41 33 57 05

en précisant le code AUTO-JOURNAL

Du lundi au vendredi de 9h30 à 12h00 et de 14h00 à 18h00.

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à L'AUTO-JOURNAL - Croisière Les capitales de la Baltique - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de la croisière Les capitales de la Baltique proposée par L'AUTO-JOURNAL.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél : Email :

Oui je souhaite bénéficier des offres de SCIENCE&VIE et de ses partenaires. Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) OUI NON

Conformément à la loi "Informatique et liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de ces données par simple courrier. Crédits photos ©ISTOCK. Cette croisière est organisée en partenariat avec SELECTEUR Bleu Voyages (Neige et Soleil Voyages SAS). IMMATRICULATION IMO3812003 - RC Bourgoin Jallieu B 398 629 766. L'AUTO-JOURNAL est une publication du groupe Mondadori France - B rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex.

CB18BALP

l'auto-journal

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

PRIME À LA
CONVERSION
JUSQU'À 2000€*

GARANTIE
CONSTRUCTEUR

REPRISE DE
VOTRE OCCASION

FINANCEMENT
PERSONNALISÉ

GARANTIE DU
PRIX LE PLUS BAS

AUDINCOURT : 03 72 83 17 90
PESSAC : 05 56 52 46 46

BÉNÉFICIEZ DE
-40% SUR VOTRE
VÉHICULE NEUF

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE



Mandataire et importateur de véhicules neufs provenant de l'Union Européenne. www.autojm.fr

RCS Montbéliard B420 464 950 - Photos non contractuelles | *Voir conditions sur site www.autojm.fr - **Remise maximum constatée au 25/01/ 2018



Audi A3 Midnight Series.

Modèle présenté :

320€/mois⁽¹⁾ avec apport.



Offre de location longue durée sur 36 mois et 45 000 km avec Garantie⁽²⁾, Entretien avec pièce d'usures⁽³⁾ et Assistance inclus. 1^{er} loyer de 4 800 € suivi de 35 loyers de 320 €.

Offre valable du 1^{er} janvier au 30 avril 2018. (1) Exemple pour une Audi A3 Midnight Series 1.0 TFSI 115 ch BVM 6 en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/01/2018 au 30/04/2018 livrée avant le 30/04/2018, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 av de la Dernière Lune 95700 Rueil-Malmaison – RCS Pontoise 491 618 904 – ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 24/11/2017. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France S.A. - 11 avenue de Bourdonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Gamme Audi A3 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,7 - 8,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 38 - 192.

Journées Découverte & Essai les vendredi 2 et samedi 3 février 2018

www.aliantis.com

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

Aliantis Porte d'Orléans
44-46 avenue Aristide Briand
92 Montrouge
Tél. 01 58 35 17 70

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

Espace Paris Sud
91 avenue du Général de Gaulle
91 Viry-Châtillon
Tel : 01 69 12 12 12



www.kia-paris-suffren.com

EXCLUSIVITÉ

➤ Suffren, Boulogne et Grande Armée

Jusqu'à
7 120 €⁽¹⁾
de remise immédiate

SPORTAGE

Offre valable sur 20 Sportage neufs disponibles immédiatement.

ILE DE FRANCE AUTOMOBILES

CENTRES D'ESSAIS PERMANENTS

Automobiles Paris Suffren
76 bis avenue de Suffren
Paris . 01 53 58 56 00

Korauto Grande Armée
27 avenue de la Grande armée
Paris . 01 53 64 09 69

Korauto Boulogne
3 route de la Reine
Boulogne-Billancourt . 01 48 25 00 01



Le Pouvoir de Surprendre

Consommations mixtes et émissions de CO₂ du nouveau Kia Sportage : rde 4.8 à 9.2 L/100 km ; de 119 à 175 g/km.

*Garantie 7 ans ou 150 000 km (1^{er} des deux termes échéu) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les Etats membres de l'UE ainsi qu'en Norvège, Suisse, Islande et à Gibraltar.⁽¹⁾ Exemple de remise immédiate sur 4 stocks disponibles. Sportage 2.0 CRDI 136 ch Premium 4x2, tarif du 15/09/2016 : 36 110 € (peinture métallisée noire ou gris dark gun) incluse, hors écotaxe et frais de mise à la route, garantie constructeur jusqu'au 29/09/2023 ou 150 000 km. Modèle présenté : Nouveau Kia Sportage 2.0 CRDI 136 CH GT LINE, 2 roues motrices avec options peinture métallisée et toit ouvrant panoramique, prix au tarif du 04/01/2018 de 34 420 €.

OPÉRATION DÉSTOCKAGE
13 VÉHICULES DISPONIBLES !



MAZDA CX-5

Jusqu'à
9 160 €⁽¹⁾ d'avantage client⁽¹⁾
Sans condition de reprise



MAZDA RÉPUBLIQUE

32 avenue de la République
PARIS 11^e
01 43 14 38 45

MAZDA COURBEVOIE

102 boulevard de Verdun
92400 COURBEVOIE
01 41 88 90 10

MAZDA PORTE DE SAINT CLOUD

Après-vente
147 boulevard Murat
PARIS 16^e
01 41 88 90 10

Plus d'informations sur
www.mazda-paris.fr

⁽¹⁾ Tarif N°25 / 7 ex 21/09/2017. Exemple pour un CX-5 2.2L SKYACTIV-D 175 CH BV6 SELECTION options : Couleur JET BLACK MICA et sellerie + PURE WHITE à au prix catalogue de 42 150€, peinture mica et option incuse, hors frais d'immatriculation et déduction faite d'une remise Austerlitz Automobiles de 9 160€ soit 21,73%. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur Mazda CX-5 immatriculée le 26/06/2017, ayant parcouru au maximum 50 km. Offre valable jusqu'au 31/03/2018 chez Austerlitz Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Photo non contractuelle. Consommations mixtes gamme CX-5 : 4,6 à 6,7 L/100 km - Emissions de CO₂ gamme CX-5 : 119 à 156 g/km.

Gardez la tête haute.



**AFFICHAGE TÊTE HAUTE
ET 'ACTIVE INFO DISPLAY'
POUR PERSONNALISER
VOTRE TABLEAU DE BORD.**

Découvrez sur volkswagen.fr tout ce qui fait du Tiguan l'un des véhicules les plus innovants de sa génération.



Tiguan.
Jouez sur tous les terrains.



Volkswagen

Modèle présenté : Tiguan Carat 2.0 TDI 150 BVM6 avec options pack 'R-Line', jantes alliage léger 20" 'Suzuka' et peinture Blanc Oryx. Cycle mixte (l/100 km) : 4,8. Rejets de CO₂ (g/km) : 125.

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B 602 025 538 - Professionnels, découvrez la version Business de ce véhicule sur volkswagen.fr/professionnels

ESPACE SUFFREN
40 ter av de Suffren
75015 PARIS
01 53 58 10 00

MICHEL ANGE
97 rue Michel Ange
75016 PARIS
01 40 71 12 12

VILLAGE NEUBAUER
227 boulevard Anatole France
93200 SAINT DENIS
01 49 22 12 40

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 réservée 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 66 000 000 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 Euromix (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

86, AVENUE DE L'EUROPE

8, ROUTE DE ST GERMAIN

45/47, RUE DES CHANTIERS

ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER

ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

ACTENA
AUTOMOBILES

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

PRIOD

© VICTORPARIS

Banner

THE POWER COMPANY

Banner VOTRE SOURCE D'ENERGIE



CAMPING-CARS & LOISIRS



SPECIFIQUE START&STOP



PL, TP & BUS



VL & VUL



TRACTION &
STATIONNAIRE



MOTOS, QUADS &
MICRO-TRACTEURS

A CHAQUE APPLICATION LA PUISSANCE MAXI
Banner, EQUIPEMENTIER DE 1ÈRE MONTE



Aston
Martin



Audi



BMW



VW



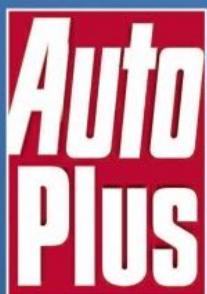
Porsche



Mercedes

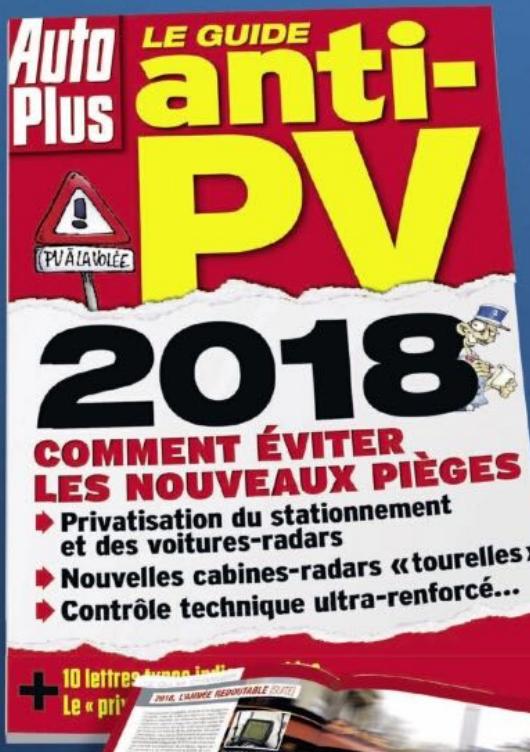


Seat



LE GUIDE ANTI-PV

TOUT CE QUI VA CHANGER EN 2018



**100 PAGES
DE CONSEILS
INDISPENSABLES**

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

↔ GRAND FORMAT ↔



EN VENTE ACTUELLEMENT

Le premier **journal** qui se met à la place du **conducteur**

**Auto
Plus**

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



CAT : Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue La Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 094 046 - N° ORIAS : 07 001 752 - www.cat.fr

Diminuez votre budget carburant. À partir de **299€.**

www.kitpower.fr

Tél. **06.60.17.68.58**

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : **-12%**



KIT POWER®
OPTIMISATION MOTEUR
SPÉIALISTE DE LA PRÉPARATION
ET OPTIMISATION DES MOTEURS
ESSENCE ET DIESEL DEPUIS 1995.

Satisfait ou remboursé 1 mois après l'achat si non satisfait. Garantie 8 ans
Connecteurs d'origine. Plus de 50 centres de montage.

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLAS



FIAT 500 1.3 JTD	75 CH 195 Nm
KITPOWER.....	100 CH 247 Nm
AUDI A3 1.6 TDI	105 CH 250 Nm
KITPOWER.....	130 CH 310 Nm
BMW X6 30D	245 CH 530 Nm
KITPOWER.....	302 CH 645 Nm
RENAULT MEGANE 1.5 DCI	110 CH 240 Nm
KITPOWER.....	140 CH 300 Nm
MERCEDES C250 BLUE EFFIC.....	204 CH 500 Nm
KITPOWER.....	258 CH 630 Nm
DACIA SANDERO 0,9 TCE.....	90 CH 140 Nm
KITPOWER.....	124 CH 184 Nm
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R.....	265 CH 350 Nm
KITPOWER.....	304 CH 415 Nm

**DISTRIBUTEUR OFFICIEL
SUR L'ÎLE DE LA RÉUNION
TÉL 06.92.09.42.76**

**GAIN
DE COUPLE
GAIN DE
PUISSEANCE
DÉCOUVREZ DE
NOUVELLES
SENSATIONS**

**NOS ADDITIFS SUR LE SITE :
WWW.SILUB.FR**

À découvrir dans notre prochain numéro

N°1009

du 15 février 2018



YANN LEFEBVRE

Le Dacia Duster face au Renault Captur

Peut-on hésiter entre un Renault Captur et un Dacia Duster ? La réponse est oui, à condition d'opter pour des puissances moteur différentes.

Le moteur Peugeot BlueHDI 130

Après la 308, c'est au tour du 3008 d'accueillir sous son capot le nouveau moteur 1.5 BlueHDI de 130 ch. Dossier complet pour situer la nouveauté dans sa gamme, face à l'essence et à ses principaux rivaux.



YANN LEFEBVRE



BMW X2

Comme vous avez pu le noter page 12 de notre dossier spécial BMW, le X2 se veut plus dynamique que le X1. Nous n'avons pas mis longtemps pour le vérifier *in situ*. Premier essai près de Lisbonne.

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

A MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Hans Hamer

RÉDACTION

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

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (55 94)

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

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

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

Essais: Mélina Priami (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

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

A collaboré à ce numéro: Robert Buisson

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haitaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Christophe Chantrel

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54),

Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

Trafic: Stéphane Durand (53 12)

Service Opérations spéciales: 01 46 48 19 23

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53),

Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service presse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Cogérants: Carmine Perna et Hans Hamer

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur: Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN : 0005-0768

Commission paritaire: 0318 K 82833

Dépôt légal: février 2018

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0 %

Certification PEFC

Impact sur l'eau Ptot 0,016 kg/tonne



DIFFUSION

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

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 aussi... En kiosque



VOLVO XC90

À découvrir chez vos concessionnaires.



Disponible
avec la technologie
hybride rechargeable
Twin Engine.

Volvo gamme XC90 : Consommation Euromix (L/100 km) : 2.1-8.1 - CO₂ rejeté (g/km) : 49-184.

VOLVOCARS.FR

ABVV AUTOMOBILES

60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 GONESSE - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11^e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

*La Confiance en Mouvement.

AKAOKI & YS | crédits photos : Shutterstock



DANS CHAQUE SUBARU,
IL Y A UN PILOTE
QUI SOMMEILLE...



*Confidence in Motion**

OUTBACK EyeSight Driver Assist Technology

TAILLÉ POUR LA ROUTE,
EN TOUTE SÉRÉNITÉ

À PARTIR DE
38 990€⁽¹⁾



L'Outback met tous les atouts de son côté pour rendre optimale la connexion entre le conducteur et la route. Son moteur boxer, ses 4 roues motrices permanentes, son châssis optimisé lui assurent une souplesse et une stabilité exceptionnelles. Et pour toujours plus de maîtrise, les deux caméras de son système EyeSight surveillent la route en amont, comme une deuxième paire d'yeux.

La sécurité est depuis toujours au cœur de la philosophie de SUBARU. Les nombreux tests d'évaluation menés partout dans le monde (Euro NCAP, Top Safety Pick) confirment l'excellence Subaru en matière de sécurité active et passive.



(1) Gamme Outback à partir de 38 990 € (prix de l'Outback 2.5i Premium EyeSight). **Modèle présenté :** Outback 2.5i Exclusive EyeSight 45 600 € (PM incluse). Tarifs TTC publics au 1^{er} janvier 2018. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 2 287 500 €. RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Ouen-l'Aumône - 95005 Cergy-Pontoise Cedex.

Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) : de 5,6 à 7,3 l/100 km et de 145 à 166 g/km.



RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU SUR SUBARU.FR | REJOIGNEZ-NOUS SUR [FACEBOOK](#)



SUBARU XV



FORESTER



OUTBACK



LEVORG



IMPREZA



WRX STI



SUBARU BRZ