

The image features the large yellow 'VW' logo on the left. To the right of the logo, there are three cars displayed against a blue background: a red Volkswagen Atlas Cross Sport at the top, a red Volkswagen ID. CROZZ in the center, and a silver Volkswagen T-ROC THARU below it. The text 'MISE TOUT SUR LES SUV!' is overlaid across the bottom right of the image.

D'ici à 2020, 10 modèles dévoilés!



TIGUAN CC



T-CROSS



DOSSIER ESSAIS

Quelles sont les voitures les plus confortables ?

AVEC SA NOUVELLE SUSPENSION, LA CITROËN C4 CACTUS REDÉFINIT-ELLE LE CONFORT ?

► Grand test de 10 compactes pour le savoir ► Nos meilleurs choix, toutes catégories confondues



FACE-À-FACE

RENAULT MÉGANE R.S. / PEUGEOT 308 GTI

Un combat franco-français, toutes griffes dehors!

REPORTAGE



UNE 2CV DANS LA COURSE

EN COURSE
Se frotter aux
Ferrari? Même
pas peur!

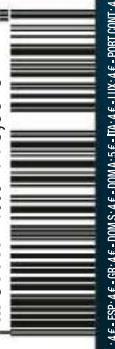


DOSSIER DEUX-ROUES

Pour redécouvrir la ville en liberté !



M 01117 - 1008 - F: 3,90 €



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

LES MEILLEURES CHOSES ONT UNE SUITE.

Nouvelle Audi RS 4 : la plus sportive des familiales.

Découvrez l'ensemble de la gamme RS sur [Audi.fr](#)
#LeagueofPerformance*



Volkswagen Group France S.A. - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.
Audi recommande Castrol EDGE Professional. *Ligue de la performance

Audi RS 4 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 8,8. Rejets de CO₂ (g/km) : 199 à 200.



 Audi Sport



INSPIRÉE PAR

PAU!
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 (15090 € déduction faite d'une remise de 1310 €, d'une aide à la reprise Citroën de 800 € et de la prime reprise Eco Inspired de 1300 €). [1] 1 800 € TTC pour l'achat d'une Citroën C3 neuve, composés d'une remise de 1 000 € sur le tarif Citroën conseillé au 03/04/18, d'une aide reprise Citroën de 800 € sous condition de reprise d'un véhicule, de 300 € de prime reprise Eco Inspired ajoutés pour la reprise d'un véhicule immatriculé avant le 01/01/06 et de 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale pour la reprise de votre véhicule diesel immatriculé avant le 01/01/01 ou essence immatriculé avant le 01/01/97, 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 31/05/18, 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



Volkswagen, à fond sur les SUV/P.12



Suzuki Swift Sport 1.4 Boosterjet/P.48



Mercedes Classe G 500 AMG Line/P.44



Dossier deux-roues/P.105



Renault Mégane R.S. EDC6/
Peugeot 308 GTi/P.34

SOMMAIRE

Découvrir

12 Volkswagen mise tout sur les SUV

T-Cross, T-Roc Cabriolet, Tharu, Tiguan CC,

I.D. Crozz, Tayron, Touareg III, Atlas Cross

Sport, Atlas Tanoak

22 Salon de Pékin

Comprendre

26 Audi, BMW, Mercedes: qui est le roi du premium ?

Conduire

34 Renault Mégane R.S. EDC6/Peugeot 308 GTi

42 Opel Grandland X

44 Mercedes Classe G 500 AMG Line

48 Suzuki Swift Sport 1.4 Boosterjet

52 Dossier confort

Le grand comparatif des compactes

Suspension - insonorisation - sièges

Catégorie par catégorie, le tiercé gagnant

Citroën DS La référence

68 BMW i8 Roadster

74 Les Experts: **Volkswagen T-Roc** 2.0 TSI

76 Ford Mustang Fastback GT V8

81 Dernier essai: **Audi A6**

Vibrer

82 Reportage: en 2CV au Tour Auto

88 Formule 1: des allures de casino

90 Rétro: **Simca Horizon GLS**

Partager

94 La vie de vos autos

96 Le chef des essais vous répond

S'offrir

98 Configurateur: **Opel Insignia**

102 Occasion: **Renault Talisman**

105 Dossier deux-roues

115 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves

123 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAI

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

Encart multi-éditeurs ME7 2018 jeté en 4^e de couverture sur la diffusion abonnés France métropolitaine en défaillance. Encart multiréf ADL jeté en 4^e de couverture sur la diffusion abonnés France métropolitaine en défaillance.



Ford Mustang Fastback GT V8/P.76



BMW i8 Roadster/P.68



en 2CV au Tour Auto/P.82



Formule 1: des allures de casino/P.88





*En Location Longue Durée. Exemple : Nouvelle Classe A 180 d BA Style Line avec un 1^{er} loyer de **3 300 €^{TTC}** suivi de 36 loyers mensuels de **349 €^{TTC**}**.

Modèle présenté : Classe A 180 d BA AMG Line avec Multibeam LED, toit ouvrant panoramique, Pack Sport Black, Pack cuir AMG, sièges avant chauffants, peinture métallisée et jantes alliage AMG 19" multibranches avec un 1^{er} loyer de **3 300 €^{TTC}** suivi de 36 loyers mensuels de **531 €^{TTC**}**. **Au prix tarif remisé du

Nouvelle Classe A avec Mercedes me

C'est bien plus qu'une voiture. Elle vous connaît, vous écoute, vous comprend et vous parle. Elle apprend à vous connaître pour anticiper vos besoins. Comment ? Découvrez-le sur www.mercedes-benz.fr ou en scannant le QR code ci-dessous.

A partir de **349 €^{TTC}** /mois*
En LLD 37 mois - 60 000 km - 1^{er} loyer de **3 300 €^{TTC}**



05/03/2018. Offre valable dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 17/04/2018 au 30/06/2018 et livraison au 30/09/2018 chez les Distributeurs participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financement - RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177, N° ICS FR77ZZZ149071. Consommations mixtes de la Classe A hors AMG : 4,1-5,6 l/100 km - CO₂ : 108-128 g/km.



Demandez plus, elle l'a déjà.

**Start
moving.**

Nouvelle
Ibiza URBAN
à partir de **159 €/mois.**^[1]

- Aide au stationnement arrière
- Écran tactile 8" avec Technologie Full Link[®]
- Jantes alliage 16"



Start moving. Bougez. Avancez. Vivez.

^[1]Regroupement des principales plateformes de connectivité: Apple CarPlay®, Android Auto® et MirrorLink®. Apple CarPlay® est une marque d'Apple Inc. enregistrée aux États-Unis et dans d'autres pays. MirrorLink est une marque du Car Connectivity Consortium LLC.

Modèle présenté : Nouvelle SEAT Ibiza Urban MPI 1.075 ch avec option peinture personnalisée à 16 935 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 1 000 € suivi

de 36 loyers de **178 €** pour 30 000 km maximum au tarif 2018.1.2 au 13.03.2018 sous condition de reprise.

^[2]Location longue durée sur 37 mois sous condition de reprise. 1^{er} loyer de 1 000 € suivi de 36 loyers de 159 €. Exemple pour une Nouvelle SEAT Ibiza Urban MPI 1.075 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT France métropolitaine présentant ce financement et valable jusqu'au 30/06/2018 pour toute commande d'une Nouvelle SEAT Ibiza Urban MPI 1.075 ch passée avant le 30/06/2018 et livrée avant le 30/09/2018. Offre sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904. Mondiaire d'assurance et mondiaire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 04 0267 [www.orias.fr].

Nouvelle SEAT Ibiza Urban MPI 1.075 ch : consommation mixte (l/100 km) : 4,9. Emissions de CO₂ (g/km) : 112.



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

CLÉMENT CHOULOT



PLUMES D'OIE ET NOYAUX DE PÊCHE

C'est quoi le confort ? *A priori*, voilà un concept pas trop délicat à définir. Jusqu'à ce que l'on entre dans le détail et que l'on interroge les uns et les autres. C'est à cet exercice que nous nous sommes livrés pour notre grand dossier de ce numéro, destiné à vérifier si la nouvelle Citroën C4 Cactus maîtrisait aussi bien le sujet qu'elle le prétend. Et là, les surprises commencent. Bien sûr, la douceur des suspensions, leur capacité à absorber les irrégularités de la route en toutes conditions figure en tête de liste. Mais à ce moelleux attendu s'adjoint une kyrielle d'autres

considérations, plus ou moins essentielles selon les cobayes interrogés. L'espace, par exemple. On conviendra que la meilleure suspension du monde ne vous aidera pas à voyager confortablement si vous ne pouvez pas déplier vos jambes. Le silence, également. Sur longue distance, le bruit vous fatiguerai au moins autant qu'un amortissement trop rigoureux. Mais quel bruit ? La mélodie d'un 6 cylindres en pleine vocalise, ou les claquements d'un diesel malmené ? Le souffle de l'air sur la carrosserie, ou les percussions de trains roulants mal filtrés ? Or, nos sonomètres sont incapables de toutes ces nuances. Même chose pour la forme et le rembourrage des sièges. Les accéléromètres vont mesurer l'amplitude et la fréquence des mouvements, étant entendu que plus les courbes seront douces, plus la combinaison sièges-suspensions sera jugée réussie. Pourtant, cela ne dit rien du confort du siège lui-même, de son soutien, de son ergonomie, éléments essentiels à des trajets reposants. Sans compter que certains détestent la souplesse et jugent une suspension un peu raide, qui tient mieux la caisse en courbe, plus agréable sur les longs trajets. Nous voilà bien...

À ce point du débat, nous sommes donc obligés de réintroduire de l'humain, donc du subjectif. Face aux courbes des machines, le ressenti d'un essayeur redevient essentiel. Critiquable, aussi, puisque c'est sa propre conception du confort qui va permettre d'établir une hiérarchie. Mais après tout, que l'objectivité absolue soit une chimère lorsqu'il s'agit de juger un objet aussi passionnel qu'une automobile, cela n'a rien de si choquant.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raveau

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je retrouve dans votre édito du dernier numéro des expériences vécues dans presque chacune de vos phrases. En effet, passionné d'automobiles depuis mon plus jeune âge, nos réflexions avec mon père, alors que je n'avais que 12 ans, tournaient souvent autour du fait que les voitures, en France, ne sont pas vendues par les vendeurs, mais que ce sont les amateurs qui viennent les acheter. Plusieurs fois, en nous rendant dans les concessions, nous devions attendre pour qu'un vendeur daigne venir nous voir pour échanger sur un modèle. Je trouve que M. Tavares a bien fait de partager cet avis au moment où il recevait son prix. Enfin, vous avez mille fois raison à la fin de votre édito en évoquant les questionnaires de satisfaction. On m'a même conseillé de ne répondre rien d'autre que 10/10 ! À quoi cela rime-t-il ?

Aristide Cadart

Il serait très judicieux de préciser lors de vos essais si le véhicule est équipé d'une courroie ou d'une chaîne de distribution. Cette information peut être très utile lors de l'achat.

Claude Dumont

L'espace disponible nous oblige à faire des choix dans la présentation des caractéristiques techniques. Nous faisons figurer le mode de distribution dans la fiche occasion, avec le coût du kit de distribution lorsqu'il s'agit d'une courroie. Mais, en effet, si vous souhaitez conserver votre véhicule au-delà de cinq ans ou 100 000 km, échéance moyenne du remplacement de la courroie, cette information peut être pertinente.

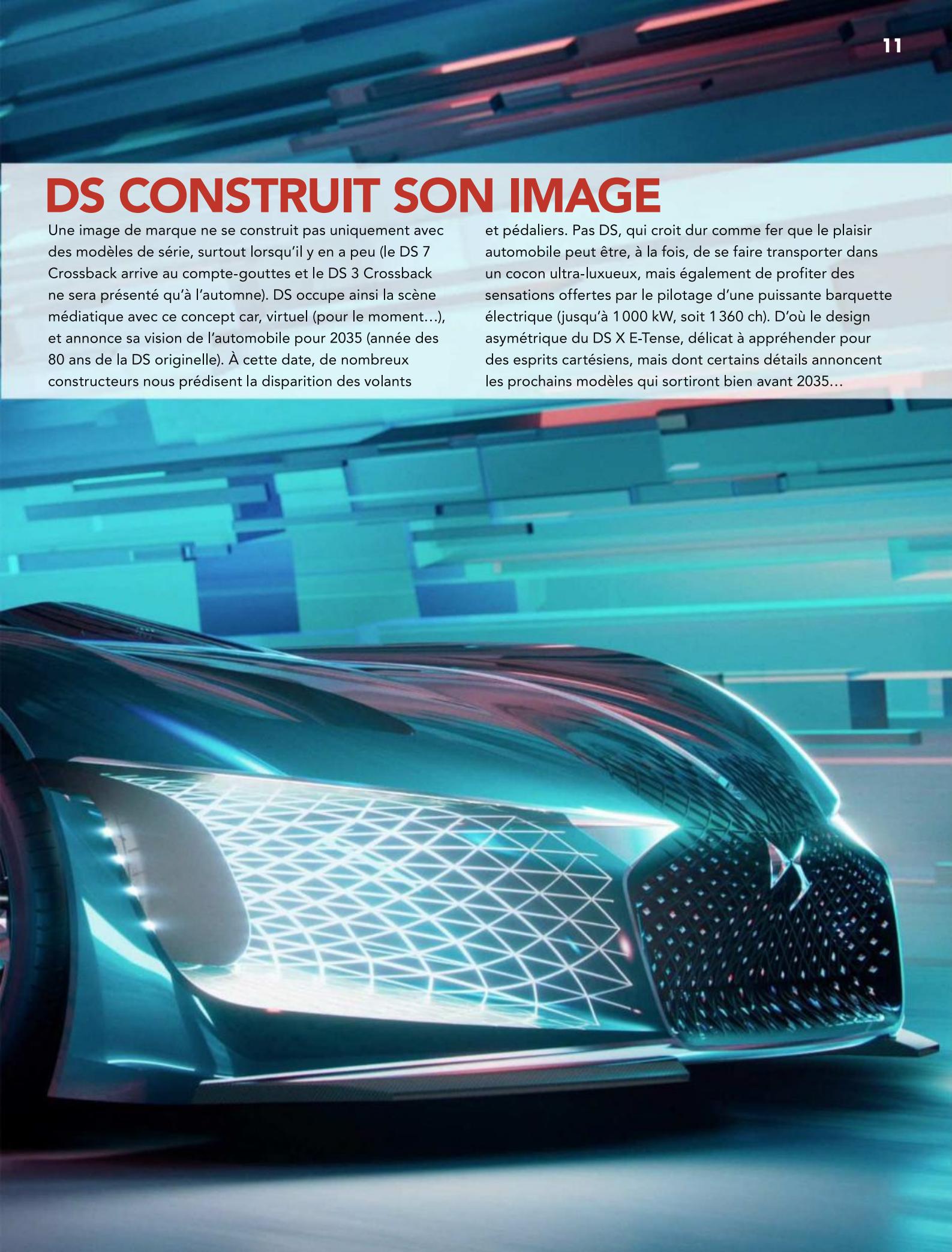
ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



DS CONSTRUIT SON IMAGE

Une image de marque ne se construit pas uniquement avec des modèles de série, surtout lorsqu'il y en a peu (le DS 7 Crossback arrive au compte-gouttes et le DS 3 Crossback ne sera présenté qu'à l'automne). DS occupe ainsi la scène médiatique avec ce concept car, virtuel (pour le moment...), et annonce sa vision de l'automobile pour 2035 (année des 80 ans de la DS originelle). À cette date, de nombreux constructeurs nous prédisent la disparition des volants

et pédaliers. Pas DS, qui croit dur comme fer que le plaisir automobile peut être, à la fois, de se faire transporter dans un cocon ultra-luxueux, mais également de profiter des sensations offertes par le pilotage d'une puissante barquette électrique (jusqu'à 1 000 kW, soit 1 360 ch). D'où le design asymétrique du DS X E-Tense, délicat à appréhender pour des esprits cartésiens, mais dont certains détails annoncent les prochains modèles qui sortiront bien avant 2035...



À FOND SUR LES SUV

« Nous sommes une marque très “berline”, et nous allons devenir un acteur majeur sur le marché des SUV. »

Jürgen Stackmann, responsable marketing et ventes de Volkswagen, a annoncé clairement la voie à l'occasion de la présentation du Touareg III à Pékin. La Chine sera d'ailleurs la locomotive de ce grand plan SUV qui aboutira localement, d'ici 2020, à 12 nouveaux modèles dans la catégorie sur les 38 lancements prévus. Le reste du monde suivra la même orientation avec des déclinaisons inédites.

LES
URBAINS

T-CROSS

Le chaînon manquant

Le T-Roc se situant entre deux eaux considérant sa taille, il manque un petit SUV dans la gamme VW. Il arrive.

La chaîne s'allonge, mais à cette heure, il lui manque toujours un chaînon. Le premier. De fait, le T-Roc est trop imposant, et trop cher, pour prétendre concurrencer les ambassadeurs d'un genre automobile prolifique, celui des SUV de petites tailles dits urbains. Par petites tailles, entendez 4,15 m en longueur, voire en dessous. Volkswagen entend investir ce segment à brève échéance, avec un ou deux trains de retard certes mais, comme on dit, il n'est jamais trop tard pour bien faire. Et cela sera bien fait, personne n'en doute. En l'occurrence, Volkswagen n'a pas à chercher loin pour se procurer la matière première. Le Seat Arona fournit au T-Cross en



phase d'approche le gros œuvre, à commencer par la plate-forme dite MQB A0. Malgré la présence d'un tunnel de servitude, il ne devrait pas recevoir de transmission 4x4. L'article est peu répandu dans le secteur, notez bien. Le gros œuvre en question retient les moteurs, du 3 cylindres essence 1.0 TSI de 95 ch au 1.6 TDI de 115 ch du côté des diesels en se référant à la gamme actuelle de l'Arona. Le T-Roc n'est pas un clone. Ce n'est pas le genre de la maison. L'engin fait sienne, dans les grandes lignes, la face avant du concept car T-Cross Breeze (un cabriolet dans sa forme originelle), en tout point conforme à la signature visuelle de la maison mentionnée. L'habitacle sera traité sur le "mode Polo", un mode gai et riant. Débauche de haute technologie, comme attendu – instrumentation numérique, écran central façon cinémascope... la totale. Prometteur.

Le rival à abattre **RENAULT CAPTUR**

C'est tout simplement le maître de la catégorie, aussi bien en France qu'en Europe. La nouvelle version, prévue pour 2020, capitalisera sur les atouts de l'actuelle (couleurs chatoyantes, modularité pensée...) et ajoutera une nouvelle base technique (CMF-B) permettant d'embarquer une offre hybride rechargeable en plus des motorisations thermiques standard. À noter que l'instrumentation passera à l'ère du numérique.



YANN LEFEUVRE

À PARTIR DE 17 000 €* - COURANT 2019

*Prix estimé



T-ROC CABRIOLET

Le goût du risque

Volkswagen s'aventure sur un terrain glissant, limite "casse-gueule". C'est le risque avec les SUV découvrables.

Volkswagen tente le coup. C'est officiel, le T-Roc donnera naissance, dans deux ans, à une variante découvrable sobrement baptisée T-Roc Cabriolet. Capote en toile et carrosserie trois portes pour la circonstance, comme quoi l'effort industriel consenti n'est pas négligeable – le T-Roc trois portes, cela n'existe pas à l'heure où nous parlons.

À PARTIR DE 28 000 €* - 2020

*Prix estimé



Il y a pourtant matière à se méfier au vu du contexte. Jusqu'à présent, la mayonnaise n'a pas pris. Les rares tentatives de transformer un SUV en cabriolet se sont soldées par des échecs, et cela se vérifie à nouveau avec le Range Rover Evoque Cabriolet, dont les ventes sont confinées aux marges de la marge. Volkswagen, qui n'est pas aveugle, entend mettre toutes les chances de son côté en accordant un profil haut de gamme à son produit. Rien en dessous de 150 ch en ce qui concerne les motorisations, à titre d'exemple. À voir si Volkswagen saura sortir ce sous-genre automobile des catacombes.



Le rival à abattre LAND ROVER RANGE ROVER EVOQUE CABRIOLET

Au vu des ventes plutôt marginales de sa version Cabriolet, Land Rover tentera-t-il à nouveau l'expérience sur sa prochaine génération d'Evoque ? L'investissement consenti pour renforcer la rigidité de la caisse est important, mais pas exorbitant : la base technique du futur Range Rover Evoque, prévu dans sa version 5 portes pour 2019, sera, en effet, toujours l'antédiluvienne plate-forme euCD, largement amortie.

THARU Ateca badgé VW

En piochant dans sa banque d'organes internationale, Volkswagen proposera sous son propre label, et uniquement pour la Chine, un produit à partir d'un modèle Seat.

Les modèles imposants ont la cote en Chine, et pour vendre un véhicule plus compact, les services marketing des constructeurs se chargent de mettre l'accent sur la capacité d'accueil. Il en va ainsi du Tharu, présenté à Pékin, fin mars, sous l'appellation Powerful Family SUV. Peu conventionnelle mais très imagée, elle donne l'impression qu'il s'agit d'un mastodonte de 5 m de longueur. Que nenni ! L'engin affiche, peu ou prou, la taille d'un Seat Ateca (4,36 m). Nous sommes assez loin des 5,04 m du Teramont déjà disponible sur le marché local. Pourtant, les deux modèles ont certains points communs, à commencer par une calandre massive et verticale qui donne au Tharu sa prestance. Et surtout la plate-forme technique MQB qui sert de base aux deux modèles.



NON VENDU EN EUROPE - FIN 2018 EN CHINE



Le rival à abattre CITROËN C4 AIRCROSS CHINE

Cette version, qui ne sera produite qu'en Chine, dans l'usine de Wuhan, se distingue de notre C3 Aircross par l'intégration des fameux airbumps. Les portières ont, en effet, été entièrement remodelées du fait de l'agrandissement du modèle : + 12 cm à 4,27 m.



RENAULT
La vie, avec passion

Tout le monde va passer à l'électrique.

Renault ZOE
d'occasion
3 ans, 25 000 km

A partir de

9 600 €_{TTC}⁽¹⁾

Crédit photo : DINGO



Renault OCCASIONS

5 semaines de location Renault Rent pour 1€⁽²⁾

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 2017 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2016. (1) Prix de vente conseillé pour l'achat d'une ZOE Life entre 36 et 48 mois, de 20 000 à 30 000 km, de seconde main, hors options, hors accessoires, remise en état standard et sans condition de reprise, hors loyer mensuel de location de la batterie de 59 € TTC/mois pour 7 500 km annuels. Pour tout kilométrage annuel supérieur, voir barème en points de vente. (2) Pour 1 € en plus du montant d'achat du véhicule, bénéficiez d'une carte Rent+ Liberty créditez de l'équivalent de 5 semaines isolées de location, dans la limite de 1 500 km/semaine, d'une MEGANE Berline Catégorie C, soit l'équivalent de 1 530 € TTC sur la base de la grille Renault Rent basse saison valable depuis le 1^{er} juin 2017. Crédit utilisable sur l'ensemble des véhicules Renault Rent, sous réserve de disponibilité en agence. Crédit valable 3 ans à partir de l'émission de la carte Rent+ Liberty. Avantage non cumulable avec les autres avantages de la carte Rent+ et les offres Renault Rent en cours, voir conditions générales de location dans les agences Renault Rent. Offre réservée aux particuliers, valable du 1^{er} Février au 30 Juin et prolongée jusqu'au 31 Décembre 2018. (1)(2) L'offre comprend la Green Up™ Access de Legrand et son installation par Proxiserve sur la base d'un montant maximum de 500 € HT. Plus d'informations sur renault-occasions.fr. Retrouvez les véhicules éligibles à l'offre dans votre concession Renault OCCASIONS.

BMW



Le rival à abattre BMW X4 II

Présenté à l'occasion du Salon de Genève, le X4 deuxième génération adopte la même recette que son aîné : il reprend la base technique du X3 et adapte une ligne de pavillon digne d'une Série 4 GC. Grâce à la nouvelle plate-forme CLAR, les dimensions ont été agrandies, ce qui améliore quelque peu les proportions de l'engin. Au rayon mécanique, les moteurs vont de 184 à 326 ch, boîte automatique à 8 rapports et transmission intégrale obligatoire. Les essais sont prévus pour juin.



TIGUAN CC Recombinaison génétique

Le SUV façon coupé, c'est tendance. Volkswagen applique cette recette génétiquement modifiée au Tiguan.

Pour être franc, l'auteur de ces lignes n'est pas fan des SUV déguisés en coupés. Une certaine lourdeur dans le propos, peut-être... Volkswagen n'a cure de l'avis de l'auteur de ces lignes, guère partagé semble-t-il considérant les succès commerciaux rencontrés par les tenants du genre. Concentrés pour la plupart chez BMW et Mercedes. Le Tiguan emboîte le pas des pionniers en se pliant à leurs lois. Lesdites lois se résument à ceci : cinq portes, une lunette fortement inclinée et un faciès remanié. Le Tiguan CC, appelons-le comme ça pour l'instant, ne déroge pas à ces règles gravées dans le marbre.

Dans son cas, la mutation génétique semble assez réussie à en juger par les images qui circulent sur le net. Ces dernières montrent un véhicule athlétique, moins "lourdaud" qu'attendu vu de dos. De fait, les designers ont gardé la partie basse de la poupe du Tiguan, feux en boomerang inclus, toute en angles vifs et lignes tendues. Il était permis d'espérer plus d'audace, mais ce parti pris esthétique conservateur a pour effet bénéfique d'atténuer l'impression de massivité. L'un dans l'autre... À l'avant, le Tiguan se remaquille quand il épouse la forme coupée. Le capot plonge, les optiques rétrécissent et la calandre s'affine. Joli coup de crayon.

Pour le reste, le Tiguan CC fait profil haut. Les motorisations les moins puissantes (en dessous de 150 ch) du Tiguan standard ne seront pas invitées à la fête, en décodé.



LES
FAMILIAUX

À PARTIR DE 30 000 €* - FIN 2019

*Prix estimé



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT



TIGUAN HYBRIDE RECHARGEABLE

C'était annoncé, dès 2015, par le concept car Tiguan GTE. C'est désormais une réalité. Une poignée de Tiguan PHEV (c'est ce qui est écrit sur la calandre) circule en ce moment même dans le Grand Nord suédois à visage découvert, comme quoi la commercialisation est imminente. Sur le fond, nous en sommes encore au stade de la conjecture. L'engin unirait deux électromoteurs (l'un à l'avant, l'autre à l'arrière) à un 4 cylindres 2.0 développant 148 ch, pour une puissance cumulée de 220 ch. 50 km d'autonomie en mode électrique. Confirmation au prochain épisode.

I.D. CROZZ

Idée fixe

Volkswagen fait une fixette sur la locomotion électrique. En la matière, son fer de lance est un SUV.

Valse à deux temps. Premier temps, Volkswagen présente à Shanghai, l'an dernier, un concept car répondant aux lois du genre, c'est-à-dire futuriste dans son apparence physique. Il s'agit d'un SUV 100 % électrique baptisé I.D. Crozz. Deuxième temps, le même concept car, alias I.D. Crozz 2, refait surface quelques mois plus tard à Francfort sous une forme beaucoup plus réaliste, se rapprochant de la production en série – vu de l'extérieur... Selon nos informations, le

véhicule final affichera une silhouette plus massive. On l'aura compris, Volkswagen insiste. C'est du sérieux. Message reçu cinq sur cinq.

Ce faisant, il y aura dans un avenir proche un SUV électrique siglé Volkswagen, lequel se tiendra à l'avant-garde d'une vaste campagne d'électrification de la gamme. En partant du concept car I.D. Crozz, l'engin devrait recevoir deux électromoteurs (l'un à l'avant, l'autre à l'arrière) pour une puissance totale de 306 ch. L'autonomie annoncée est de 500 km en cycle NEDC. Un mode de conduite autonome figure au programme, comme il sied désormais à tout véhicule électrique à ce niveau de gamme.



BMW

Le rival à abattre BMW iX3

La gamme du X3 gagnera, à l'horizon 2020, une version 100 % électrique annoncée sous les traits du concept iX3. L'engin mélange les lignes du SUV familial à des éléments esthétiques apparus sur le concept i Vision Dynamics (Francfort 2017). Sur le plan technique, le SUV reçoit une batterie de 70 kWh permettant une autonomie de 400 km en cycle WLTP et un électromoteur de 270 ch.



À PARTIR DE 50 000 €* - 2020

*Prix estimé



LES
GROS

NON VENDU EN EUROPE - FIN 2018 EN CHINE

TAYRON Il y en a un peu plus...

Entre un Tiguan et un Tiguan Allspace, l'écart est de 20 cm. Largement de quoi placer un nouveau modèle. Volkswagen ne s'en prive pas avec le Tayron...

En Chine, comme en Europe, l'appellation Mid-Size désigne les véhicules familiaux (aux États-Unis, ce sont des modèles plus gros). Ainsi, l'Advanced Mid-Size SUV, l'autre nom du Tayron, présenté fin mars à Pékin, se positionne, en termes de taille, entre le Tiguan (4,49 m) et le Tiguan Allspace, baptisé Tiguan L

en Chine (4,70 m). Il reprend de nombreux attributs stylistiques apparus sur les Atlas (États-Unis) et Teramont (Chine), notamment dans le modelé des ailes. Mais sa lunette arrière inclinée lui confère une silhouette plus dynamique. Comme ces deux SUV imposants, le Tayron repose sur la plate-forme MQB (celle du Tiguan). Spécialement adapté au marché chinois, il sera fabriqué par la joint-venture FAW-VW et disposera uniquement de motorisations essence 4 cylindres pouvant être associées à la transmission intégrale et couplées d'office à la boîte DSG. Il ne sera pas vendu en Europe.



CITROËN

Le rival potentiel **CITROËN C5 AIRCROSS (CHINE)**

Commercialisé depuis septembre 2017 en Chine, le C5 Aircross reprend la base technique EMP2 du Peugeot 3008, mais offre une philosophie toute différente. Cela se traduit par un intérieur spécifique et un toucher de route qui devrait s'orienter à fond sur le confort. L'engin peut recevoir la nouvelle technologie d'amortissement aperçue sur le récent C4 Cactus restylé.

TOUAREG III C'est du lourd

Volkswagen renouvelle son Touareg en repartant des éléments techniques de l'Audi Q7. À bord, c'est la révolution.

Le Touareg troisième du nom est en phase d'atterrissement, pour une commercialisation fin juin. Avant de faire plus ample connaissance

volant en mains, on retiendra du spécimen son style anguleux, marqué par une impressionnante calandre verticale. Le côté premium format XXL n'échappe pas à l'œil averti. Et pour ceux qui n'auraient pas reçu le message, il n'y aura pas de 4 cylindres pour animer le Touareg. V6 à coup sûr, peut-être bien V8, hybride rechargeable assurément, voilà le programme.

À PARTIR DE 60 000 €* - JUIN

*Prix estimé



ILLUST. J.-F. HUBERT

Le rival à abattre **BMW X5 IV**

Quels changements attendre du futur X5? Côté style, pas de bouleversement. En revanche, côté technique, le SUV reposera sur la plate-forme CLAR, ce qui lui permettra d'adopter les roues arrière directrices ainsi qu'une offre hybride rechargeable. Il devrait disposer d'une nouvelle interface homme-machine avec un écran tactile agrandi et des compteurs 100% numériques. Il sera révélé début juin.

LES GROS



**NON VENDU EN EUROPE
FIN 2018 (ÉTATS-UNIS)**

ATLAS CROSS SPORT

Le remplaçant

Aux États-Unis, Volkswagen doublera son offre sur le marché des grands SUV en proposant une version coupé de l'Atlas.

Certes, les Américains ne disposeront pas de la troisième génération du Touareg (*voir p. 19*), mais ils pourront compter sur un véhicule de taille équivalente (environ 4,85 m de long) : l'Atlas Cross Sport. L'engin reposera, comme le grand Atlas (5,04 m de long), déjà présent outre-Atlantique, sur la plate-forme MQB,

ce qui le privera des roues arrière directrices, mais pas des blocs V6, comme en atteste l'implantation, sous le capot du concept, de ce genre d'architecture associée à un module électrique pour offrir un système hybride rechargeable développant 360 ch. À l'intérieur, l'instrumentation 100 % numérique sera au rendez-vous, tout comme l'écran tactile de 10,1 pouces pour l'infodivertissement. Il n'aura donc pas droit à la version 15 pouces qui équipera le Touareg... Ce SUV ne sera pas disponible en Europe.



**Le rival à abattre
FORD EDGE**

Affichant près de 4,80 m, le SUV Ford s'est offert un restylage au début du printemps. Au rayon mécanique, on note l'arrivée d'un nouveau bloc 2.0 diesel biturbo de 238 ch venant chapeauter une gamme de 150 et 190 ch. La boîte automatique à 8 rapports fait son apparition.

NON VENDU EN EUROPE - 2019

ATLAS TANOAK

Sa part du gâteau

Absent du marché des pick-up en Amérique du Nord, Volkswagen tentera de remédier à cette situation avec le Tanoak.

La plate-forme MQB est un véritable couteau suisse pour Volkswagen. Elle sert, en effet, de base à toutes les gammes disponibles au catalogue du constructeur allemand : citadine,

compacte, berline, SUV de toute taille et maintenant pick-up. L'Atlas Tanoak reprend ainsi les éléments techniques de l'Atlas (moteur V6 de 280 ch, transmission intégrale, boîte automatique à 8 rapports). Avec ses 5,44 m de long, l'engin affiche 20 cm de mieux que le vieillissant Amarok, mais il a peu de chances de venir sur nos routes, sa production restant programmée dans l'usine de Chattanooga (Tennessee).



**Le rival à abattre
MERCEDES CLASSE X**

Développé à partir d'une base de Nissan Navara (tout comme le Renault Alaskan), le Classe X propose un esprit plus haut de gamme. Pour cela, l'intérieur a été repensé pour adopter les canons esthétiques de la marque allemande : aérateurs ronds, écran (non tactile) trônant sur la console... Outre les blocs 4 cylindres 2,3 l de la maison Renault-Nissan, le Classe X devrait adopter un V6 diesel de 258 ch.

FORD

MERCEDES

Suzuki **IGNIS**

CHANGEZ DE POINT DE VUE

À PARTIR DE
9 890€⁽¹⁾

PRIME À LA CONVERSION
DÉDUITE



SUZUKI IGNIS, le SUV ultra compact.



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

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

Retrouvez d'autres expériences Ignis et réservez votre essai sur www.suzuki.fr

Équipements selon version. (1) Prix TTC de la Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Avantage, hors peinture métallisée, après déduction d'une remise de 2 100 € offerte par votre concessionnaire et d'une prime à la conversion de 1 000 € **. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une Suzuki Ignis neuve du 01/04/2018 au 30/06/2018, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participants. Modèle présenté : Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Pack : 12 940 €, remise de 1 800 € déduite et d'une prime à la conversion de 1 000 € ** + peinture métallisée : 500 €. Tarifs TTC clés en main au 08/01/2018. Consommations mixtes CEE gamme Suzuki Ignis (l/100 km) : 4,3 - 5,0. Émissions CO₂ (g/km) : 97 - 114. (2) Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. *Un style de vie ! ** 1 000 € de prime à la conversion déduite pour la mise au rebut de votre véhicule particulier diesel immatriculé pour la première fois avant 2001, ou essence immatriculé avant 1997, selon dispositions fixées par le Code de l'Energie.

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu.



MERCEDES FAIT LE SPECTACLE

Pour cette édition 2018 du Salon de Pékin, les constructeurs français sont restés en retrait. À l'exception d'un C4 Aircross (voir p. 14), rien de neuf sous le soleil. Du coup, ce sont les allemands, notamment Mercedes, qui en ont profité pour attirer les lumières sur leurs nouveautés. Avec l'ES, Lexus s'est invité à la fête.



Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury

Drôle de croisement

Le mélange des genres est, certes, devenu une marotte des centres de design automobile. Toutefois, il arrive un moment où il faut savoir faire un choix...

Avec le concept Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury, présenté à l'occasion du Salon de Pékin 2018, les designers ont choisi de... ne pas choisir. C'est une tendance qui s'est répandue ces dernières années avec la mode des

crossovers: pourquoi choisir entre un break et un SUV, ou bien entre un coupé et un SUV... Aujourd'hui, il s'agit de mélanger les genres d'une berline tricorps et, une fois encore, d'un SUV. Ce croisement n'est pas le premier du genre, Volvo s'était déjà essayé à l'exercice avec la S60 CrossCountry diffusée dans certains pays, mais c'est assurément le plus incongru. Sous prétexte de ne pas faire un SUV comme tout le monde, Mercedes-Maybach a versé dans la caricature dans laquelle sont déjà tombés Bentley avec son concept EXP 9 F (qui donnera plus tard le Bentayga) ou Aston Martin avec le Lagonda SUV concept (qui ne donnera rien, et c'est heureux...). L'engin affiche des dimensions hors du commun (5,26 m de longueur, 2,11 m de largeur, 1,76 m de hauteur), mais l'équilibre de ses proportions est précaire en raison d'une partie arrière trop

courte au regard des autres cotés. À bord, ambiance bling-bling à souhait notamment portée par l'or rose intégré un peu partout autour d'un cuir nappa immaculé recouvrant les quatre sièges indépendants aux multiples réglages. On retrouve les deux larges écrans de 12,3 pouces chers à Mercedes trônant sur la planche de bord. Pour la partie technique, l'engin se dote de quatre électromoteurs offrant une puissance de 550 kW (750 ch) délivrée aux quatre roues et d'une batterie proposant une capacité de 80 kWh pour une autonomie NEDC qui devrait avoisiner les 500 km. Mercedes annonce fièrement la possibilité de recharger jusqu'à 350 kW... À ce niveau de puissance, il faudra prévoir une section de prise de recharge au moins aussi importante que la taille d'une jante de ce concept (24 pouces).



MERCEDES

À l'intérieur, ça brille. Il se dit que les milliardaires chinois apprécient...

Lexus ES Nouvelle vision

Il aura fallu attendre la septième génération pour voir arriver l'ES en Europe. Destinée à remplacer la GS, la nouvelle berline affiche 4,98 m de longueur, ce qui lui permettra de rivaliser avec les Audi A6, BMW Série 5 et Mercedes Classe E, en insufflant un peu d'originalité sur le segment. Cela passe par un design bien particulier mais aussi par une élégante silhouette de coupé 4 portes. À l'intérieur, l'ES adopte un agencement proche de celui de la limousine LS avec un large écran tactile trônant sur la planche de bord. L'auto adopte une instrumen-

tation 100 % numérique. À l'arrière, les passagers peuvent disposer de réglages électriques des dossier. Pour la France, seule la proposition hybride (ES 300h) sera retenue avec son bloc essence 2,5 l associé à un électromoteur proposant une puissance cumulée de 218 ch. Le changement par rapport à la GS, c'est l'architecture de l'auto qui passe d'une propulsion à une traction : l'ES repose désormais sur la plate-forme modulaire GA (baptisée TNGA chez Toyota), déjà adoptée par les LS (limousine) et UX (SUV compact).

À PARTIR DE 52 000 €* - AUTOMNE 2018

*Prix estimé



LEXUS

Mercedes Classe A Sedan L Que demande le peuple ?

À PARTIR DE 26 000 €* - FIN 2018

*Prix estimé



MERCEDES

La nouvelle génération de la Classe A avait bel et bien grandi par rapport à sa devancière avec 30 mm de plus, gagnés sur l'empattement. Mais une compacte en Chine, cela reste trop petit... Aussi, Mercedes proposera-t-il, à l'automne prochain, une inédite carrosserie berline tricorps sur la base de la Classe A. Avec 19 cm de mieux, cela fait plus sérieux. Et pour mieux séduire la clientèle locale, l'empattement de l'auto a encore

été rallongé (+ 60 mm). Par rapport à un CLA qui peut apparaître dégoulinant, cette berline affiche plus d'équilibre dans ses proportions. Sous le capot, elle disposera, au lancement, du 1.3 turbo, développé en partenariat avec Renault, affichant 136 et 163 ch. Le 2,0 l de 190 ch arrivera plus tard. Une version plus courte de cette tricorps sera proposée à la fin de l'année en Europe pour venir taquiner l'Audi A3 Berline.

Et aussi...

AUDI Q5 L



AUDI

C'est la première fois qu'Audi rallonge l'un de ses SUV. Le Q5 gagne ainsi 88 mm en empattement, ce qui bénéficie directement aux passagers arrière (le volume du coffre est inchangé à 550 dm³). Il ne sera présent qu'en Chine avec le 2.0 TFSI disponible en 190 et 252 ch.

SKODA KAMIQ



SKODA

Étant donné qu'en Chine, le Karoq mesure 4,43 m de longueur (4,38 m en Europe) pour un empattement de 2,69 m, il fallait un SUV (un peu) plus petit sur ce marché. Le Kamiq affiche ainsi 4,39 m pour un empattement de 2,61 m. La base technique est toujours la plate-forme MQB et seul un moteur essence a été annoncé, à savoir le 1.5 TSI 110.

VENUCIA "THE X"



NISSAN

Joint-Venture créée entre Nissan et Dongfeng, cette marque présente à Pékin le concept "The X", un SUV à la silhouette massive, aux lignes imposantes et à la calandre très verticale. Rien sur la motorisation ou sur le dessin de l'habitacle...

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Hyundai Kona

Hyundai

Kona La gamme du SUV Kona s'étoffe sensiblement. Du côté des finitions, on enregistre l'arrivée de la livrée intermédiaire Creative, laquelle s'intercale, donc, entre les finitions Intuitive et Executive. Du côté des motorisations, les deux blocs essence présents dès le début de l'aventure sont maintenus au catalogue. Seul changement, le moins puissant d'entre eux n'est désormais couvert que par la finition d'entrée de gamme Intuitive. Enfin, les diesels entrent en lice. Il s'agit des deux variantes de 115 et 136 ch du 4 cylindres 1.6 CRDi, la seconde se passant des services de la BVM6. Boîte robotisée DCT-7 (sept rapports, donc) dans son cas, sans ou avec la transmission 4x4. Cette dernière devrait être sanctionnée par un malus – émissions de CO₂ non communiquées à cette heure. Intuitive: clim automatique, caméra de recul, détecteurs de pluie et de luminosité, détecteur de fatigue,

support lombaires électrique côté conducteur, volant cuir réglable sur les deux plans, régulateur-limiteur de vitesse, jantes alliage 17 pouces. Audio : écran tactile 7 pouces, Bluetooth, port USB, interface smartphone (Apple CarPlay/Android Auto). Assistance : aide au maintien dans la voie de circulation. Creative : accès et démarrage mains libres, affichage tête haute, rétroviseur central jour/nuit automatique, rétroviseurs rabattables électriquement, vitres arrière et lunette surteintées. Écran tactile 8 pouces, radios numériques DAB, GPS, chargeur smartphone par induction, antenne requin. Surveillance des angles morts, alerte de circulation latérale en marche arrière. Executive : sellerie cuir, sièges électriques et chauffants, ordinateur de bord écran TFT 4,2 pouces couleur, projecteurs bi-LED, éclairage statique d'intersection, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, jantes 18 pouces deux tons.

Par Daniel Carroux

de
à
Za

Polestar

Polestar 1 Devenue marque à part entière, l'ex-division sportive de Volvo donne le prix du premier modèle commercialisé sous son label. Soit 155 000 € en Europe. Pour rappel, le coupé Polestar 1 recourt à un module hybride rechargeable pour se déplacer, composé d'un 4 cylindres essence 2.0 placé à l'avant et de deux électromoteurs regroupés à hauteur du train arrière. L'ensemble libère 600 ch et 1 000 Nm de couple. Polestar annonce une autonomie de 150 km en mode électrique.

Polestar Polestar 1



LA GAMME HYUNDAI KONA

Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Ess.	NC	Intuitive	21 400 €
1.0 T-GDi 120 ch BVM6	NC	Executive	30 000 €
1.6 T-GDi 177 ch BVR7 4x4	NC	Intuitive/Creative	23 500 / 25 600 €
1.6 CRDi 115 ch BVM6	NC	Creative/Executive	27 100 / 29 600 €
1.6 CRDi 136 ch BVR7	NC		
1.6 CRDi 136 ch BVR7 4x4	NC	Executive	31 200 €

Renault

Zoe Le nouvel électromoteur dit R110 intègre la gamme de la Zoe. Forte de 108 ch, cette unité anime la Zoe "des champs", partant du constat qu'elle offre de meilleures performances, dans les relances et en reprise, que ses homologues baptisées R90 et Q90 – respectivement 92 et 88 ch. Logique. La vitesse maximale reste limitée à 135 km/h toutes motorisations confondues. De son côté, l'électromoteur Q90 déplace la Zoe au "long cours".

Dans son cas, les temps de recharge se limitent à 65 minutes, à raison de 80 % de la capacité de la batterie, sur les bornes de recharge rapides dites Corri-door (43 kW), celles qui poussent comme des champignons sur les aires d'autoroute. Les prix mentionnés ci-contre le sont avant déduction du bonus de 6 000 € et sans la location de la batterie. Rajoutez 8 900 € si vous avez dans l'idée d'acheter ladite batterie.



Renault Zoe

A TAQUET/PRODIGIOUS / RENAULT

LA GAMME RENAULT ZOE

Électromoteurs	Autonomie réelle été/hiver	Finition	Prix
R90 68 kW (92 ch)	300/200 km	Life/Zen	23 700/25 100 €
R110 80 kW (108 ch)	300/200 km	Intens/Edition One	26 400/28 600 €
Q90 65 kW(88 ch)	280/180 km	les 4	de 24 200 à 28 800 €

Volkswagen

Golf Volkswagen purge l'offre moteurs de la Golf septième du nom. L'heure de la retraite approche, ceci expliquant cela. Du côté des essence, sont éliminés le 4 cylindres 1.4 TSI de 125 ch, la bicarburation essence/éthanol Multifuel qui en était extrapolée et le 2.0 TSI de 310 ch qui animait la Golf R. La Golf GTE (hybride rechargeable) est elle aussi remerciée. Du côté des diesels, le 2.0 TDI de 184 ch, alias GTD, s'en va. La triplette TDI 150/BVM6/transmission 4x4 4Motion ne se voit pas renouveler sa carte de séjour. Faut-il le préciser, la Golf 3 portes est "dégraissée" sur le même schéma et calque sa gamme sur celle de la 5 portes telle que définie ci-dessous, la triplette TDI 150/BVR7/4Motion en moins. Soustrayez 850 €. Rajoutez 1 000 € pour le break SW, la version GTI Performance en moins. Enfin, la Golf break déguisée en SUV dite Alltrack n'a dorénavant droit qu'au 2.0 TDI de 150 ch – DSG7 et transmission 4Motion. Prix : 38 600 €. Rajoutez 540 € pour le malus.

Amarok Volkswagen remanie la gamme du pick-up Amarok. En premier lieu, la version de 163 ch du V6 diesel 3.0 TDI fait son apparition – BVM6, transmission 4x4 enclenchable avec réducteur et freins arrière à tambours dans son cas. Prix : 35 160 et 38 676 € sous les finitions Trendline (typée utilitaire) et Confortline. À l'autre extrémité de la gamme, la variante de 258 ch du même V6 3.0 TDI remplace la précédente variante de 224 ch – BVA8, transmission 4x4



VOLKSWAGEN

permanente sans réducteur et freins à disques à l'arrière. Prix : 51 624 et 57 960 € sous les finitions Carat et Aventura. Au milieu se tient la variante de 204 ch. Prix avec la BVM6 (4x4 enclenchable mais freins à disques à l'arrière) : 48 832 € sous les finitions Canyon

(typée tout-terrain) et Carat, vendues au même prix, donc. Prix avec la BVA8 (4x4 permanent – faut suivre...) : 42 456 et 49 932 € sous les finitions Confortline et la paire Canyon/Carat. Pas de malus, les pick-up étant rangés parmi les utilitaires.

LA GAMME VOLKSWAGEN GOLF

Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
1.0 TSI 85 ch BVM5	0 €	Trendline	19 940 €
1.0 TSI 110 ch BVM6	0 €	Trendline/Confortline	22 730/24 950 €
1.0 TSI 110 ch BVR7	0 €	Confortline	26 900 €
1.5 TSI 130 ch BVM6	0 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	26 830/29 230/33 180 €
1.5 TSI 130 ch BVR7	0 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	28 780/31 180/35 130 €
1.5 TSI 150 ch BVM6	0 €	Carat/Carat Exclusive	30 700/34 650 €
1.5 TSI 150 ch BVR7	0 €	Carat/Carat Exclusive	32 320/36 270 €
2.0 TSI 245 ch BVM6	2 300 €	GTI Performance	37 550 €
2.0 TSI 245 ch BVR7	1 490 €	GTI Performance	39 170 €
1.6 TDI 115 ch BVM5	0 €	Trendline/Confortline/Carat/Carat Exclusive	25 970/28 190/30 590/34 540 €
1.6 TDI 115 ch BVR7	0 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	30 140/32 540/36 490 €
2.0 TDI 150 ch BVM6	0 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	31 060/33 460/37 410 €
2.0 TDI 150 ch BVR7	0 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	32 680/35 080/39 030 €
2.0 TDI 150 ch BVR7 4x4	173 ou 253 €	Carat/Carat Exclusive	37 000/40 950 €

L'AN DERNIER, LES MARQUES PREMIUM ONT VENDU PRÈS DE 8 MILLIONS DE VOITURES DANS LE MONDE. CE SEGMENT EST DOMINÉ PAR LES TROIS GRANDS CONSTRUCTEURS ALLEMANDS, AVEC PRÈS DE 6 MILLIONS DE VOITURES VENDUES EN 2017. **BMW ET AUDI LIVRENT UN MATCH SANS MERCI POUR DÉTRÔNER MERCEDES.**

Par Bertrand Gay

QUI EST LE ROI

RÉSULTATS FINANCIERS

Près de 10% de marge

L'entité Mercedes-Benz Cars, marques Mercedes et Smart mais aussi les utilitaires légers Mercedes, a réalisé un chiffre d'affaires de 94,7 milliards d'euros en 2017 et une marge opérationnelle de 9,2 milliards d'euros. Si l'on estime que le groupe ne gagne pas d'argent avec Smart, ce dernier chiffre concerne donc la marque Mercedes seule.

Les activités automobiles du groupe BMW, sous les marques BMW, Mini et Rolls-Royce, ont réalisé un chiffre d'affaires de 88,5 milliards d'euros avec une marge opérationnelle de 7,9 milliards d'euros.

Le groupe Audi, en incluant Lamborghini, Ducati et Ital Design, a réalisé un chiffre d'affaires de 60,1 milliards d'euros avec une marge opérationnelle, avant éléments exceptionnels, de 5,1 milliards d'euros.

Au-delà des effets de taille, les trois constructeurs réalisent des marges opérationnelles comprises entre 8,2 %, pour Audi et 9,8 % pour Mercedes.

AVANTAGE 



VENTES

À couteaux tirés

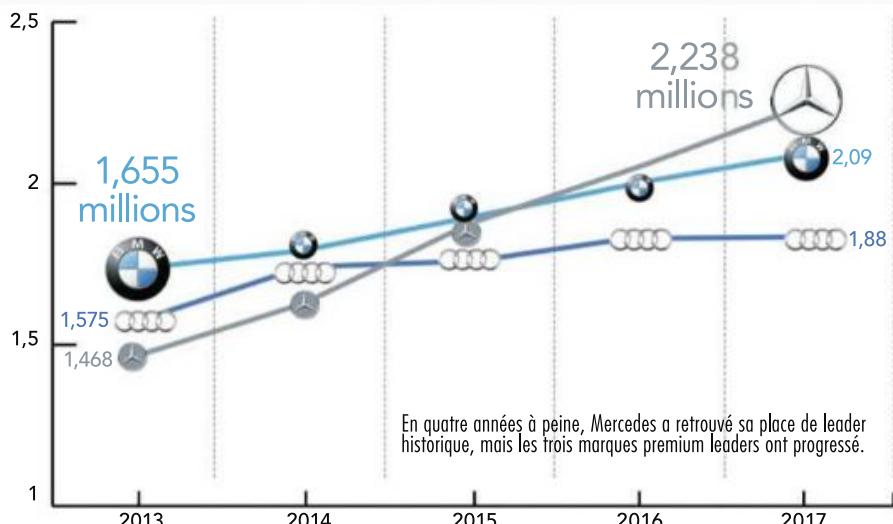
En 2017, Mercedes a vendu 2,24 millions de voitures particulières. Avec 493 000 unités, la Classe C est la Mercedes la plus vendue. Les ventes de Mercedes sont assez équilibrées avec 893 000 voitures en Europe et 330 000 aux États-Unis.

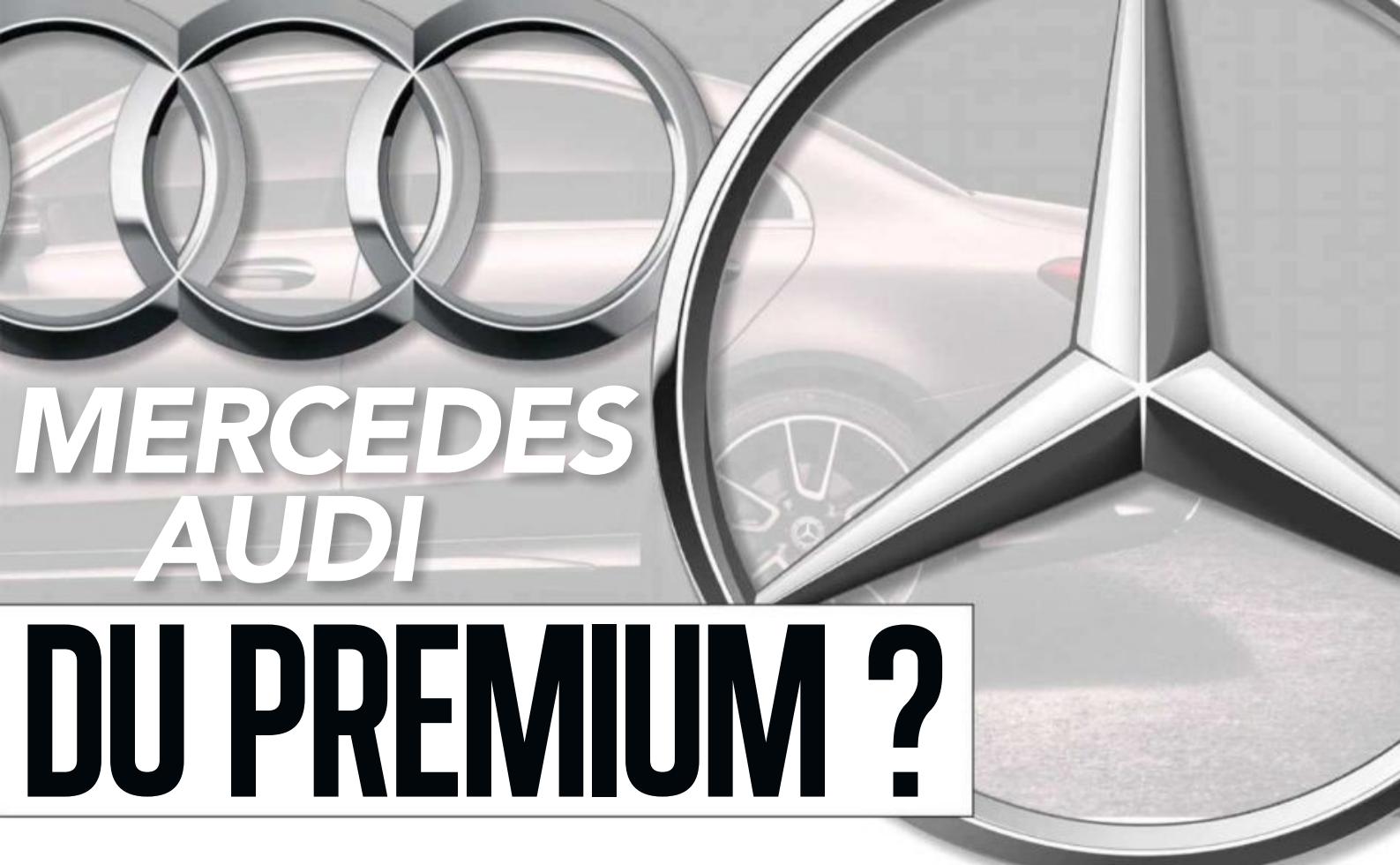
Pour la seconde année consécutive, les ventes de la marque BMW ont dépassé les deux millions d'unités, avec 2,088 millions de voitures. Cette croissance repose notamment sur l'ensemble des SUV de famille X, dont les volumes ont progressé de 9,6 %. La marque attend également beaucoup de la Série 5 dont la gamme est désormais complète. BMW a vendu 827 000 voitures en Europe l'an dernier.

Audi a vendu 1,88 million de voitures en 2017, un peu plus donc que ses deux concurrents. En Europe, la marque d'Ingolstadt a écoulé 826 000 unités et progresse significativement : + 7,8 %, mais reste loin de ses rivaux aux États-Unis, avec 226 500 unités.

AVANTAGE 

VENTES DE VÉHICULES DANS LE MONDE (EN MILLIONS D'EXEMPLAIRES)





MERCEDES AUDI

DU PREMIUM ?

STRATÉGIE ET INNOVATION

Démonstration de force

En 2018 et en 2019, Daimler, la maison mère de Mercedes, investira chaque année 16,3 milliards d'euros, dont 8,9 dans le domaine de la recherche et du développement des véhicules. Nous estimons que les trois quarts de ces chiffres concernent les voitures particulières Mercedes.

En 2017, BMW a investi 10,8 milliards d'euros dont 6,1 pour la recherche et le développement. Chez Audi, en pleine réorganisation, les investissements d'un montant annuel proche de 10 milliards d'euros s'appuient sur un programme d'économies dans de nombreux domaines tels la production, les achats, l'organisation générale et la gouvernance.

De façon générale, les budgets de R&D ont fortement augmenté ces dernières années en raison des coûts de développement liés aux véhicules électriques et à la voiture autonome. Ces montants constituent un indicateur, qui ne doit pas être le seul élément d'appréciation.

ÉGALITÉ

Groupe	Investissement*	R&D*
Daimler (Mercedes)	16,3	8,9
BMW	10,8	6,1
Audi	10	-



*En milliards d'euros



CHINE

Un match dans le match

Premier marché automobile mondial avec 24,5 millions de voitures vendues en 2017, la Chine constitue une cible de choix. Mercedes y a vite comblé son retard en vendant 619 000 voitures en 2017, deux fois plus qu'en 2014. En Chine, BMW a vendu 595 000 voitures l'an dernier. Le groupe bavarois dispose de deux sites d'assemblage de véhicules et d'une unité de production de moteurs. La co-entreprise entre Brilliance et BMW lancera la production de la BMW X3 à la mi-2018.

Naguère numéro un du premium en Chine, Audi est désormais rattrapé par ses rivaux. La marque d'Ingolstadt a vendu 597 800 voitures dans le pays en 2017, soit une progression de 1,1% par rapport à 2016. Avec son partenaire FAW, l'entreprise prévoit de développer considérablement sa gamme de modèles. Audi vient de présenter une version longue du Q5 (*voir p. 22*), spécifiquement développée pour le marché chinois.

AVANTAGE

CHASSÉS-CROISÉS SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS

Sur le marché français, Mercedes, Audi et BMW sont également au coude à coude, aux alentours des 3% du marché. L'an dernier, Mercedes a pris la première place avec **68 007** unités devant Audi avec **65 690** unités et BMW avec **61 309** voitures vendues.

La marque à l'Etoile place la Mercedes Classe A à la 36^e position du classement des ventes avec **13 459** unités, alors que les Classe C, GLA, GLC, Classe B, Classe E et GLA figurent parmi les 100 premiers modèles vendus. Audi y place six voitures et BMW en place trois. Chez les trois constructeurs, les voitures les plus vendues sont les modèles de gamme basse, telle la Classe A, les Audi A3, Q2 et A1 ou la BMW X1. Elles reposent toutes sur la petite architecture technique de chaque constructeur avec le moteur transversal. Seul Mercedes, avec la Classe C et le GLC, place deux voitures à architecture traditionnelle parmi les 100 premières ventes. Mais la concurrence est vive, car au cours des trois premiers mois, BMW vient de ravir la première place du marché français à Mercedes pour 213 voitures avec **14 323** unités contre **14 120**. Audi reste en léger retrait avec **13 124** unités. Le X2 devrait permettre à BMW de conforter cette première place mais Mercedes compte sur la nouvelle Classe A pour ne pas se faire distancer. Audi répondra fin 2018 avec la nouvelle génération d'A3.

CONDUITE AUTONOME

Niveau 3, et après ?

Dans ce domaine, le match est très serré avec une concurrence de tous les instants. Les grands fournisseurs de systèmes radars et d'automatisation de la conduite sont sous pression pour implanter leurs toutes dernières technologies sur les nouveaux modèles. À ce petit jeu, Audi vient de prendre la tête avec sa nouvelle A8 capable de conduire toute seule dans certaines conditions et sous la surveillance du conducteur. Il s'agit de la conduite déléguée telle que définie par le "Level 3" de la classification allant de 0 à 5. Mercedes a rafraîchi sa Classe S l'an dernier pour améliorer les prestations dans ce domaine. Et BMW franchira une nouvelle étape au moment où le constructeur relancera sa Série 7.

AVANTAGE 

AUDI

AUDI

**ÉLECTRIFICATION****L'enjeu du siècle**

L'électrification des motorisations est un sujet majeur pour les trois constructeurs. Outre les nombreuses déclinaisons hybrides rechargeables de leurs modèles, ils préparent le lancement de nombreux véhicules électriques. Mercedes devrait commercialiser huit voitures totalement électriques en 2022. De plus, l'Étoile mettra sur le marché son GLC F-Cell à hydrogène dès la fin de l'année 2018. BMW a pris de l'avance avec son programme i, i3 et i8, mais les résultats commerciaux sont, jusqu'à présent, en demi-teinte. BMW prévoit de mettre sur le marché 25 véhicules électrifiés, hybrides rechargeables et électriques purs, d'ici 2025.

Chez Audi, l'électrification se matérialisera par la présentation à l'automne du SUV tout électrique, connu actuellement sous le nom d'e-tron. Le constructeur indique avoir reçu plus de 4 000 commandes pour ce véhicule. En 2025, Audi affirme que la marque proposera plus de 20 modèles électriques et que ceux-ci représenteront un tiers des ventes.

AVANTAGE 

Chez Mercedes, nous tirons avantage des opportunités qui naissent du changement, voici pourquoi nous occupons la première place.

Dieter Zetsche,
président du directoire
de Daimler.



BRITTA PEDERSEN/AFP

VENTES SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS EN 2017

36 ^e Mercedes Classe A	13459
41 ^e BMW X1	12090
42 ^e Audi A3	12013
46 ^e BMW Série 1	10898
53 ^e Mercedes Classe C	10160
55 ^e Audi Q2	9752
58 ^e Audi A1	9523
61 ^e Mercedes GLA	8981
71 ^e Audi A4	7690
74 ^e Mercedes GLC	7235
75 ^e Audi Q3	7189
80 ^e Mercedes Classe B	6857
85 ^e BMW Serie 2 Active Tourer	6149
92 ^e Audi Q5	5782
93 ^e Mercedes Classe E	5599
95 ^e Mercedes CLA	5556

PLANS PRODUITS**Des gammes idéalement segmentées**

Les gammes des constructeurs premium regorgent de modèles et de variantes de carrosseries sur tous les segments moyens et supérieurs; ils sont 26 chez BMW, 23 chez Audi et 24 chez Mercedes. Et chacun complète sa gamme après avoir constaté les succès des deux autres avec une variante dont ils ne disposent pas. Une tendance générale néanmoins, celle des SUV plus bas et plus aérodynamiques, tels le BMW X4 ou l'Audi Q8.

Chez Mercedes, la nouvelle famille Classe A comprendra sept carrosseries, soit deux de plus, GLB et Berline A (sous deux empattements différents), que la famille actuelle. En 2018, Mercedes prévoit de lancer onze modèles nouveaux ou restylés, telle la famille Classe C.

De son côté, BMW complète cette année son offre en haut de gamme avec le X7 et la Série 8. Audi lancera en 2018 une quinzaine de nouveaux modèles, dont l'A6 en berline et Avant, mais également le Q8 et le SUV électrique e-tron aperçu camouflé en mars dans les rues de Genève.

AVANTAGE 

BMW Série 8

BMW

ET LE VAINQUEUR EST...

Avec trois premières places contre deux à Audi et une à BMW, Mercedes reste le leader du premium. Mais ce classement peut rapidement évoluer tant les trois marques sont proches les unes des autres et déroulent des stratégies similaires: gammes foisonnantes de variantes de carrosseries et de motorisations, développement sur les marchés extra-européens et copieux budgets de R&D et d'investissements industriels. Il s'agit pour chacun des trois leaders du premium d'augmenter leurs ventes en gagnant des clients. Et le dernier des trois maintient ainsi à distance respectable les autres marques premium que sont Volvo, Lexus et Jaguar.

AVEC 3 POINTS,
CONTRE 2 POUR AUDI
ET 1 POUR BMW,
**MERCEDES
REMporte
LE MATCH!**



IL Y EN A FORCÉMENT UN FAIT POUR VOUS !



**VOTRE SCOOTER 125
À PARTIR DE 59€/MOIS⁽¹⁾
JUSQU'AU 31 JUILLET**

peugeotscooters.fr

PEUGEOT SCOOTERS RECOMMANDÉ TOTAL

(1) Location Longue Durée de 36 mois et 15 000 Km*

*Exemple : Location Longue Durée de 58,75€ par mois sur 36 mois et 15 000 Km, pour un scooter Peugeot Citystar 125 SBC. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état et des kilométrages supplémentaires.

- comprenant la perte financière

Offre réservée aux particuliers, vous disposez d'un droit de rétractation, sous réserve d'acceptation du dossier par CA Consumer Finance, SA au capital de 554 482 422 € , Siège social : 1 Rue Victor Basch – CS 70001 – 91068 MASSY CEDEX, 542 097 522 RCS Evry. Intermédiaire d'assurance inscrite à l'ORIAS (organisme pour le registre des intermédiaires d'assurance) sous le n° 07.008.079 www.orias.fr.

Cette publicité est diffusée par votre concessionnaire Peugeot Scooters qui agit en tant qu'intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance. Cet intermédiaire apporte son concours à la réalisation d'opération de crédit sans agir en qualité de prêteur.

Ce financement en Location Longue Durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation.

PERTE FINANCIÈRE : Assureur : MMA IARD Société anonyme au capital de 537 052 368 euros, immatriculée au RCS du Mans sous le numéro 440 048 882. Sièges sociaux : 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon - 72030 Le Mans CEDEX 9. Entreprise régie par le code des assurances. Courtier : Cabinet SOGEPA, 1, boulevard Charles de Gaulle, 92707 COLOMBES CEDEX, immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 026 506.



**PEUGEOT
SCOOTERS**

MOTION & EMOTION



L'A1 de deuxième génération gagne une dizaine de centimètres et l'empattement rallongé profitera à l'habitabilité.



La version 3 portes ne sera pas renouvelée, et la découpe de hayon sera plus classique. Les feux seront désormais séparés en deux parties.

PHOTOS SB MEDIEN

LA FUTURE AUDI A1 DÉBUSQUÉE !

Pour la première fois, la remplaçante de l'actuelle puce des villes Audi sort sans camouflage. Si le concept de la citadine premium demeure, le reste change.

Pour la première fois, la production annuelle de la petite citadine Audi est tombée sous les 100 000 exemplaires annuels (95 346 pour être précis). Il faut dire que la carrière de l'A1 a débuté voici huit ans déjà, et le segment des citadines polyvalentes ne manque pas de concurrence: Renault Clio, Peugeot 208, Ford Fiesta, sans compter les "sœurs ennemis" au sein du groupe, les Volkswagen Polo et Seat Ibiza récemment renouvelées. L'A1 joue certes sur un chapitre plus haut de gamme, mais son âge commençait à se faire sentir. La deuxième génération, qui sera présentée fin juin,

change ainsi de base technique et adopte la nouvelle plate-forme MQB A0 étrennée par les Polo et Ibiza susmentionnées. Elle gagnera ainsi une dizaine de centimètres d'empattement, ce qui profitera en premier lieu à l'habitabilité. Et elle abandonne la version 3 portes, qui ne représentait plus que 20 % des ventes; seule l'A1 Sportback à 5 portes subsistera. Les lignes générales conservent le même esprit mais – ça saute aux yeux –, l'A1 adopte à son tour l'immense calandre aperçue sur les dernières productions aux anneaux.

L'Audi A1 doit reconquérir son titre de citadine la plus premium. Outre ses prestations routières, elle soignera donc son habitacle.

L'équipement s'enrichira du tableau de bord à affichage numérique (Virtual Cockpit). À l'extérieur, les optiques passent aux LED et, sous le capot, Audi implantera les 3 et 4 cylindres thermiques, accolés à une transmission manuelle ou pilotée (S tronic à 7 rapports) et pouvant recevoir une hybridation 48 V. Enfin, la version sportive S1 sera maintenue et conservera sa transmission intégrale:

les observateurs attentifs auront ainsi observé le maintien d'un tunnel de servitude pour les véhicules assemblés sur la plate-forme MQB A0... Notez enfin que cette future citadine Audi changera de site de production: l'actuelle A1 était assemblée à Bruxelles (Belgique), sa remplaçante sera fabriquée à l'usine Seat de Martorell... aux côtés des Seat Ibiza et Audi Q3.



Aperçue quasiment sans camouflage, cette A1 masquait encore son logo, que l'on devine au sein d'une vaste calandre.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation:
fin 2018

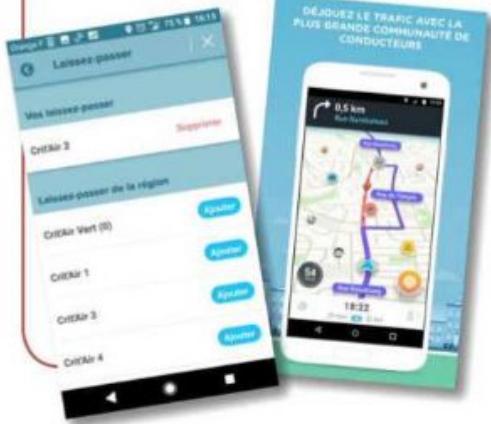
Prix: à partir de 19 000 €

Concurrente des
Volkswagen Polo,
Mini 5 portes...

NAVIGATION

Un GPS "Crit'Air compatible"

Les zones à circulation restreinte (ZCR), Paris et Grenoble en tête, imposent de posséder une vignette Crit'Air pour pouvoir circuler. Mais les conditions de circulation peuvent être durcies lors des pics de pollution. Or il n'est pas toujours facile de connaître la zone où votre véhicule a le droit de circuler, et quand. Avec l'application de navigation gratuite Waze, rien de plus simple : vous entrez le chiffre de votre certificat (de 1 à 5), et Waze vous indique les limites de la zone restreinte (qu'elle soit permanente ou temporaire) et vous propose un itinéraire alternatif pour l'éviter et ainsi respecter la règle. Malin et utile, d'autant que l'appli vous préviendra dès la veille en cas de pic de pollution.



LES 2 ET 3 JUIN AUTODROME HERITAGE FESTIVAL

www.parisautoevents.com



Quel meilleur cadre qu'un circuit séculaire pour accueillir les plus remarquables anciennes ?

La compétition sera mise en avant pour cette édition 2018, avec la célébration des 50 ans de la Formule France, ou encore un hommage aux 80 ans du record de vitesse en Juvaquatre.

L'entrée est à 15 €.

INDUSTRIE

PSA bat encore des records

Des ventes mondiales qui bondissent de 44% et un chiffre d'affaires qui augmente de 42% (à 18,2 milliards d'euros) : l'intégration de la marque Opel par le groupe PSA contribue évidemment aux résultats spectaculaires de ce dernier au premier trimestre 2018. Mais ça ne fait pas tout. Même en ne tenant compte que de Peugeot, Citroën et DS, le chiffre

d'affaires de la division automobile de PSA progresse de 13,3%, soit 10,2 milliards d'euros. Mais grâce à Opel, PSA a battu son record d'immatriculations avec 1,05 million d'unités vendues au premier trimestre 2018, dont 771 000 en Europe, et PSA en profite pour glisser que Peugeot est la marque qui vend le plus de SUV en Europe.



La division automobile de PSA, aidée par l'intégration d'Opel, a connu un record d'immatriculations au premier trimestre.

GROUPE PSA

Les chiffres du marché européen au premier trimestre 2018



+ 0,7 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport au premier trimestre 2017.

+ 10,5 %

C'est la hausse des ventes de voitures neuves en Espagne au premier trimestre (340 311 unités), contre + 4% en Allemagne (878 611 voitures), et + 2,9% en France (556 842 autos).

1 792 599

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois de mars (en baisse de 5,3% par rapport à mars 2017), soit 4,17 millions depuis le début de l'année.

986 759

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées par le groupe VW en Europe au premier trimestre (+5,4%). Le million est raté de peu! PSA est deuxième sur le podium, avec 687 390 unités.

ZONE ROUGE

THOMAS FENETRE/DPI



“ La pile à combustible, nous y travaillons très activement, vous verrez l'année prochaine des initiatives très visibles de la part de notre groupe. Nous considérons que c'est une technologie très intéressante.

Carlos Tavares,
président du directoire
du groupe PSA,
lors de l'assemblée générale
du 24 avril.

RENAULT



Renault a tardé à convaincre ses clients de procéder à une mise à jour sur les diesels concernés.

DIESELGATE

Des Renault qui émettent encore trop de NOx

En 2016, la marque au losange avait promis de mettre à jour les systèmes de dépollution de ses modèles en circulation accusés d'émettre des quantités importantes d'oxydes d'azote (NOx) en conditions réelles – problème révélé suite au scandale qui avait touché les diesels Volkswagen. Or l'AFP révèle que seuls 5% des moteurs incriminés ont été "mis à jour", et ce lorsqu'un client se rend en atelier. Renault espère atteindre 25% en fin d'année, 50% mi-2019 et 90% mi-2020. Un laps de temps étonnamment important pour un problème qui touche directement la santé des clients concernés et de celles et ceux qui respireront près de ces véhicules.

PUB

Quand Volkswagen rime avec timoré...

Un cycliste qui vient de percuter un arbre, poursuivi par un essaim d'abeilles et qui s'apprête à se jeter dans un cours d'eau envahi de crocodiles : la métaphore employée par Volkswagen pour vanter les mérites de son système de freinage automatique post-accident, accompagnée du message "un accident est suffisant", est inutilement alambiquée. Mais ça permet d'éviter de montrer de la tôle froissée...



INSOLITE

Peugeot relance d'anciens modèles... à 2 roues !

La première voiture ornée du lion fut lancée en 1891... soit neuf ans après la présentation du premier vélo de la marque. Qui n'a, depuis, jamais cessé de fabriquer des vélos, même si la production est aujourd'hui sous-traitée à Cycleurope. Peugeot profite de la mode actuelle pour les produits vintage pour sortir une gamme Legend, qui s'inspire des modèles célèbres de la marque. La présentation est soignée, mais les tarifs un peu élevés (de 499 € à 749 €), d'autant que l'équipement se contente de références d'entrée de gamme pour la plupart des pièces.



AUTOMOBILES PEUGEOT





ÉTUDE

Les Français en ont ras le bouchon !

Dans les bouchons, "8 Français sur 10 perdent patience au bout de 30 minutes". C'est ce que révèle une étude réalisée par le loueur Enterprise auprès de 1000 conducteurs. Mais la moitié d'entre eux commence déjà à trouver le temps long au bout d'un quart d'heure à peine. Pour passer le temps, 77 % des conducteurs écoutent la radio, 51 % discutent avec leur passager... et seulement 46 % des personnes engluées dans un bouchon cherchent un itinéraire alternatif. Enfin, 1 sur 10 change de file pour tenter (illusoirement) d'aller plus vite.

LES 9 ET 10 JUIN ROCK & CARS À LAVAUR

www.facebook.com/rockandcarslavaur



C'est déjà la 11^e édition de ce festival unique en son genre qui associe culture américaine et musique: vous pourrez admirer voitures et motos de collection et assister à des concerts de rock et de blues, tout en vous restaurant sur place. Et l'entrée est gratuite pour le public!

Pour des trajets moins monotones

Tous les enfants ont déjà tenté de faire passer le temps, sur l'interminable route des vacances, en devinant le prochain panneau ou en étant le premier de la fratrie à déceler une voiture verte. L'application *Vul*, gratuite et disponible sur smartphones et tablettes (iOS et Android), part du même principe: seul ou à plusieurs, il faut être le premier à trouver les éléments affichés pour marquer des points: station-service, éolienne, voiture bleue, taxi, radar...

Elle sera disponible le 30 juin.

La Renault Twingo bientôt restylée

Le lancement de la Twingo III remonte déjà à quatre ans. Actuellement à la 9^e place du marché français, la petite citadine propulsion à 4 portes va bientôt bénéficier d'un restylage. Sans surprise, les modifications seront légères et toucheront les boucliers et les optiques, surtout à l'arrière. La Twingo va gagner des entrées d'air plus marquées. Rendez-vous dans quelques mois...

Une variante SUV pour la Nissan Leaf

La voiture électrique la plus diffusée dans le monde bénéficiera d'une déclinaison SUV – logique vu le succès de ce segment de carrosserie. Il partagera la même plate-forme que la compacte, mais devrait recevoir une batterie de plus grande capacité, et ses lignes seront inspirées par le concept IMx dévoilé fin 2017 au Salon de Tokyo. Il faudra attendre 2020 pour commencer à l'apercevoir.

Une Golf VIII très électrifiée

En dépit d'une carrière timide – du fait notamment d'un tarif élevé –, la version électrique de la Golf sera renouvelée sur la 8^e génération du modèle compact Volkswagen. Et la Golf gagnera également l'hybridation 48 volts, avec un alternodémarrleur qui permettra un fonctionnement stop/start évolutif et silencieux, et qui viendra assister le moteur thermique.





Cocori... Go !

L'Hexagone comptant deux des meilleures compactes sportives du moment, il aurait été dommage de ne pas les réunir. Pour se faire plaisir, mais aussi savoir, de la Renault Mégane R.S. ou de la Peugeot 308 GTi, laquelle inspire le plus fort sentiment de fierté nationale. Par Romain Vannier Photos Clément Choulot



Comme en témoigne, une fois encore, un printemps social agité, la grève s'élève au rang de sport national en France. Mais, amis Gaulois, ce savoir-faire protestataire ne doit pas rester notre seul motif de fierté. Les "GTI" sont une autre des spécialités hexagonales. La Renault Mégane R.S. en est notamment la preuve. Précédée d'une réputation qui dépasse largement nos frontières, elle fait régulièrement l'objet des spéculations les plus folles. Ce fut une énième fois le cas les mois pré-

cédant l'apparition de ce troisième opus. Et l'attente ne fut pas déçue, en tout cas sur le papier. Nouveau 4 cylindres turbo à injection directe de 280 ch, châssis quatre roues directrices, amortisseurs à butées hydrauliques, boîte robotisée à double embrayage en option... La française fait enfin preuve d'une sophistication digne de son aura sur les circuits. De quoi même faire passer une autre référence tricolore, la Peugeot 308 GTi, pour une antiquité. Bien que restylée à l'été 2017, la sochalienne n'a connu aucune évolution technique depuis son lancement, il y

a bientôt trois ans. Mais ne vendons pas la peau de la lionne avant de l'avoir tuée...

SUR LA ROUTE

La Mégane R.S. se targue d'opter pour le 1.8 turbo de la désirable Alpine A110. Certes, mais c'est aussi le moteur d'un bien plus banal Espace. Étrenné par l'illustre monospace maison, celui-ci ne peut d'ailleurs nier ses origines utilitaires. Son caractère quelconque ne lui permet nullement de se distinguer du 1.6 THP de la 308. Du moins dans deux des cinq (!) modes ➤

**308 GTi****PLUS**

Tranchant du train avant
Moteur volontaire
Coffre vaste

MOINS

Ambiance intérieure
austère
Comportement très sage
Habitabilité comptée

de conduite proposés. Que ce soit en Confort ou en Neutre, ce 1798 cm³, alliant suralimentation et injection directe, se contente de faire étalage de sa souplesse, en toute discréction, tandis que la boîte robotisée EDC, proposée comme alternative à la boîte mécanique, se charge d'égrener ses 6 vitesses avec une certaine nonchalance. Ce qui n'est pas forcément contrariant. À l'instar de la Peugeot, reconnue pour son sens aiguisé du Grand Tourisme, cette Renault se laisse mener avec une grande douceur. Sauf que personne ne s'offre la terreur des "trackdays" pour ses talents de citadine.

Le bouton R.S. Drive, au bas de la console centrale, permet d'accéder au mode Sport sans passer par la tortueuse interface multimédia R-Link 2.

Sans même parler du changement de présentation de l'instrumentation digitale, l'ambiance à bord se réchauffe alors nettement. Accompagné d'un subtil playback émis par les haut-parleurs, beaucoup moins grotesque que celui interprété par la sono de la 308, l'échappement central devient une vraie pipelette. Les propriétaires de la

MÉGANE R.S.

❶ La Mégane R.S. peut pour la première fois s'équiper d'une boîte robotisée à double embrayage. Mais il faut avoir recours aux palettes derrière le volant pour passer les rapports manuellement. ❷ En option, les enveloppants sièges sport se parent de cuir et d'Alcantara. ❸ L'instrumentation digitale évolue en fonction du mode de conduite choisi: Confort, Neutre, Sport, Race et Perso.

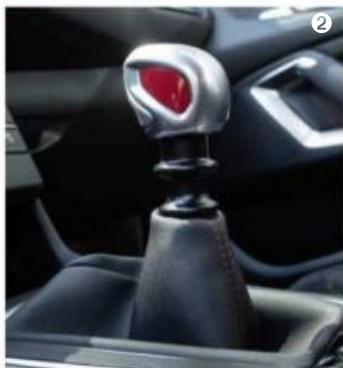




MÉGANE R.S.	
PLUS	Modularité et astuces pratiques Habitabilité Bon rapport prix/ équipements
MOINS	Consommation élevée Coffre étroqué Autobloquant en option
MÉGANE R.S.	
PLUS	
MOINS	

308 GTi

➊ Agréable à manier et soulignant le pouvoir directionnel de la lionne, le petit volant peut masquer les compteurs en fonction de la position de conduite. ➋ La boîte de vitesses mécanique à 6 rapports (imposée) dispose d'une commande douce et relativement précise. ➌ Les compteurs de la 308 virent au rouge si le mode Sport est engagé. C'est leur seule fantaisie.



précédente génération regrettent sans doute le feulement menaçant du "bon vieux" 2.0 turbo. Difficile néanmoins de rester insensible au râle plus métallique de son remplaçant. D'autant que, sortie de sa torpeur, la transmission à double embrayage ponctue les accélérations de tonitruantes détonations à chaque engagement du rapport supérieur. Soigneusement travaillée, la sonorité parvient ainsi à faire oublier le manque de relief du moteur dont le souffle s'estompe avant même la zone rouge débutant peu après 6 000 tr/mn. Mais ne nous méprenons pas ; les 280 ch sont bien là. Les 390 Nm également, dès 2 400 tr/mn précisément. C'est donc plutôt à mi-régime que le 1.8 TCE donne le meilleur de lui-même, en générant une poussée grisante.

Malgré les coups de boutoir de la cavalerie, le train avant tient bon. En l'absence d'autobloquant, réservé au châssis Cup (option à 1 500 €), cette traction perd un peu de sa précision lors d'une remise des gaz précoce en sortie de virage. Mais qu'il s'agisse d'une épingle ou d'une grande courbe, l'entrée reste en revanche une formalité. L'essieu arrière directionnel fait progressivement pivoter la ➤

C'EST PLUTÔT À MI-RÉGIME QUE LE 1.8 TCE DE LA MÉGANE DONNE LE MEILLEUR DE LUI-MÊME, EN GÉNÉRANT UNE POUSSÉE GRISANTE •••



①

MÉGANE R.S.

① Repris à la version GT, les sièges avant grèvent un peu l'espace aux jambes à l'arrière. L'accueil y est tout de même meilleur qu'à bord de la Peugeot. ② Esthétiques, les grandes jantes de 19 pouces sont hélas en option et majorent de surcroît le malus écologique de 3113 à 3660 €. ③ La large canule d'échappement ne devient vraiment bavarde qu'à partir du mode Sport. Le timbre rauque du moteur s'accompagne alors de sympathiques détonations au passage des rapports.



②



③

voiture sur elle-même en braquant en opposition des roues avant jusqu'à 60 km/h, voire 100 km/h en mode Race. Ajoutez-y un zeste de lever de pied et c'est à peine s'il faut user du volant pour tourner. Dommage cela dit qu'il ne soit pas toujours évident de discerner les effets du système 4Control d'une amorce de dérive du postérieur à cause d'un léger manque de transparence du châssis.

Aucun risque de confusion de ce genre au (petit) volant de la 308. La lionne fait l'impasse sur les quatre roues directrices. Surtout, il est quasi impossible de faire sortir l'arrière de ses rails malgré le tranchant du train avant. Quels que soient le rayon du virage, les conditions climatiques et la vitesse de passage en courbe, le pouvoir directionnel de cette GTi demeure exceptionnel. De quoi filer au point de corde au moindre coup de volant. À la fois plus mordants, mais tout aussi faciles à doser que ceux de la Mégane, les freins soulignent ce caractère aiguisé. À défaut de se montrer aussi mobile que la Renault, la Peugeot tend même à resserrer la trajectoire à l'accélération en s'appuyant, en série, sur un différentiel à glissement limité Torsen. Seul le manque de retenue de la suspension en détente grève cette grande rigueur quand la chaussée se dégrade.

Sans afficher le même tempérament joueur, la Peugeot reste au contact de sa rivale, y compris



**SEULS LES BADGES R.S.
TÉMOIGNENT
QU'IL S'AGIT DE LA
PLUS SPORTIVE
DES RENAULT •••**



Sans être moins confortable que la Peugeot, la Renault amuse davantage son conducteur par sa faculté à enrouler les courbes à l'aide de ses roues arrière directrices.

en ligne droite. Malgré sa puissance moindre, mais avec près de 200 kg de moins à tracter, le 1.6 turbo PSA garantit finalement des performances équivalentes à celles de son concurrent revisité par Renault Sport. La 308 se permet même de devancer la R.S. d'une poignée de dixièmes à la borne kilométrique. Pour cela, il faudra évidemment faire bon usage de sa commande de boîte manuelle aux débattements, hélas, un brin trop amples.

LA VIE À BORD

À l'image des Français, ces deux sportives alternent entre orgueil et excès d'humilité. Si la Mégane semble davantage assumer son rang en laissant paraître sa sportivité au travers d'une carrosserie bodybuildée, elle fait preuve d'une plus grande retenue à bord. Repris des plus modestes versions GT, les sièges daignent tout juste s'habiller de cuir et d'Alcantara en option (1 500 €) pour renforcer le sentiment d'exclusivité. Et seuls les badges R.S., au bas du volant et sur la planche de bord, témoignent qu'il s'agit bien de la plus sportive des Renault.

Hormis de rares inserts spécifiques disséminés dans l'habitacle, la lointaine descendante de la 205 GTi ne s'autorise pas non plus beaucoup de fantaisie.

Ça ne respire pas vraiment la compétition dans la 308. L'atmosphère frôle même l'austérité. Le soin porté à la qualité de fabrication et au choix des plastiques permet éventuellement de s'en accommoder. Malgré cet accès de →



308 GTi

❶ À l'arrière, la compacte sochalienne offre à peine plus d'espace qu'une citadine. ❷ Les jantes de 19 pouces sont ici de série. Et elles accueillent un système de freinage au mordant sidérant. Sa puissance reste heureusement facile à doser. ❸ Une impulsion sur le bouton Sport permet d'engager le mode de conduite idoine. Hélas, la sonorité du moteur, amplifiée par les haut-parleurs de la sono, vire au grotesque.

❹ Les amateurs de discrétion n'hésiteront guère entre la Mégane et cette 308 à l'allure plus bourgeoise.

L'avis de Romain Vannier

La Mégane 4 fait enfin preuve de sexe-appeal en version R.S. Vivement une version encore plus radicale.

**L'avis de Romain Vannier**

Moins palpitante, la 308 affiche une orientation plus Grand Tourisme qui la rend à peine moins attachante.



MALGRÉ SA PUISSANCE MOINDRE, MAIS AVEC PRÈS DE 200 KG DE MOINS À TRACTER, LE 1.6 TURBO PSA GARANTIT DES PERFORMANCES ÉQUIVALENTES À CELLES DE SON CONCURRENT REVISITÉ PAR RENAULT SPORT •••

bourgeoisie, l'accueil réservé par la Peugeot n'est pas pour autant d'un plus grand standing. La dotation de série, sans lacune, ne lui permet pas spécialement de se distinguer et l'espace y est encore plus compté, notamment aux places arrière. En dépit de son plus grand débattement, la suspension ne parvient pas non plus à épargner l'équipage d'usants sautillements sur route bosselée.

Spécifiques à la version R.S., les amortisseurs de la Mégane, convaincants au volant, apparaissent aussi mieux calibrés à l'attention des passagers. Mais une caractéristique plaide sans appel en faveur de la 308: c'est son volume de coffre. Moins tarabiscotée que celle de son adversaire, la soute à bagages s'avère plus facile à remplir en plus d'être autrement plus vaste. Un détail qui n'en est pas un quand il s'agit de faire de sa sportive adorée l'unique voiture de la famille.

BUDGET

La France n'est pas à une contradiction près. Alors que Renault s'échine à abaisser le tarif de base de sa sportive en deçà des 38 000 €, les efforts du constructeur tricolore se trouvent anéantis par le malus écologique en vigueur au sein de son propre pays. Dans sa version équipée de la boîte mécanique, facturée 37 600 €, la Mégane R.S. se voit d'emblée pénalisée par une écotaxe de 4 253 € (voire 4 653 € en présence des jolies jantes de 19 pouces). Les 1 800 € exigés en échange de la boîte EDC paraissent soudainement anecdotiques... Hélas, opter pour la transmission robotisée ne suffit pas non plus à éviter une lourde pénalité dont le montant varie de 3 113 à 3 660 € en fonction du diamètre des roues. Pour peu qu'une poignée d'options viennent s'y ajouter, la douloureuse grimpe rapidement aux abords des 50 000 €. Et encore, notre modèle ici à l'essai se trouve dépourvu du

fameux châssis Cup facturé 1 500 €, comprenant notamment le différentiel autobloquant mécanique. Espérons donc que la marque au losange retienne la leçon et s'attarde à l'avenir autant sur sa politique tarifaire que sur la maîtrise des émissions de CO₂ et donc de la consommation.

Quelle que soit donc la configuration de la Mégane R.S., une 308 GTi se révèle toujours plus abordable. Plus légère, elle contient bien mieux son appétit de sans-plomb en ingurgitant 1 l/100 km de moins que sa rivale en moyenne. Soumise à un malus qui n'atteint même pas les 1 000 €, la lionne bénéficie en prime d'une fiscalité un peu plus avantageuse. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: MÉGANE R.S.

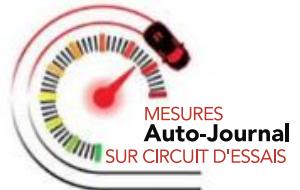
LA VIE À BORD: MÉGANE R.S.

LE BUDGET: 308 GTI

RENAULT MÉGANE R.S. EDC6 280 ch

PEUGEOT 308 GTi 270 ch

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

Renault Mégane R.S.

Peugeot 308 GTi

Moteur/Transmission

Puissance maxi	280 ch à 6 000 tr/mn	270 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	390 Nm à 2 400 tr/mn	330 Nm à 1 750 tr/mn
Type	1798 cm ³	1598 cm ³
Cylindrée/puissance fiscale	17 CV	16 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée à double embrayage/7	mécanique/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m	11 m
Pneumatiques	245/35 R 19	235/35 R 19

Dimensions / poids

L/I/h/empattement	4,36 / 1,88 / 1,44 / 2,67 m	4,25 / 1,80 / 1,46 / 2,62 m
Poids/tractable freiné	1485/1930 kg	1311 kg/–

Performances

1000 m d.a.	26,4 s	26,1 s
0 à 100 km/h	6,4 s	6,4 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	5,4 s (en Drive)	5,2/6,8/8 s
Vitesse maxi	250 km/h	250 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/66 m	10/31/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	23 cm	20 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/142 cm	148/143 cm
Volume de coffre	338 dm ³	451 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	49,4/67,1/70,7 dB	40/68/70,5 dB
------------------------	-------------------	---------------

LE BUDGET

Prix	39 400 €	38 700 €
Malus écologique (CO ₂)	3113 à 3660 € (155 à 158 g/km)	953 € (139 g/km)
Prix du modèle essayé*	48 660 €	40 783 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, aide au parking AV et AR, AFIL, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, ESP, frein de parking électrique, phares à LED, régul./lim. de vitesse, rétros rabattables électriquement, sièges AV sport, syst. multimédia avec écran tactile/prise USB/GPS, volant cuir multifonction, vitres et lunettes AR surteintées...

Options

Renault: affichage tête haute (400 €), différentiel à glissement limité (1 500 €), jantes alliage 18/19 pouces, pack hi-fi Bose (600 €), peinture spéciale/coupe franche (1 600 €), sièges AV chauffants (série), surveillance d'angle mort (500 €), toit ouvrant (900 €).

Peugeot: affichage tête haute (non), différentiel à glissement limité (série), jantes alliage 18/19 pouces (non/série), pack hi-fi Denon (510 €), peinture spéciale/coupe franche (1 800 €), sièges AV chauffants (200 €), surveillance d'angle mort (550 €), toit ouvrant (610 €).

Consommations

Moyenne	9,2 l/100 km	8,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	9,4/8,9/7,9 l/100 km	8,5/7,7/8,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	543 km/50 l	646 km/53 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

5 étoiles

France

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

RENAULT MÉGANE R.S.

Sans se montrer réellement plus performante qu'une 308 GTi moins puissante et dépourvue de boîte robotisée, la Mégane R.S. donne plus immédiatement le sourire grâce à sa présentation plus sportive et à son caractère routier bien plus affirmé.

La Mégane R.S. l'emporte grâce à un caractère sportif plus marqué sans que cela nuise particulièrement à sa polyvalence.

DANS LA COUR DES GRANDS

Avec un unique diesel de 120 ch au catalogue, le Grandland X manquait d'arguments face à ses concurrents. Opel corrige le tir en greffant un plus puissant 2 litres sous le capot du cousin du 3008. Par Charles Thouluc Photos Christian Martin

L'avis de Charles Thouluc



Plaisant à conduire et confortable, il me fait envie... Mais son prix donne le vertige...



DE LA PLACE... SANS PLUS !

Avec 4,48 m de longueur (seulement 1 cm de moins que le Volkswagen Tiguan) le Grandland X affiche un gabarit parmi les plus grands de sa classe. Mais cela ne se voit pas réellement à bord. Que ce soit au niveau de l'espace aux jambes pour les passagers arrière ou le volume de coffre, l'Opel ne bat pas de record dans sa catégorie. Néanmoins, la place est suffisante dans l'absolu. Deux adultes prennent leurs aises à l'arrière et peuvent étendre leurs jambes. Le coffre, facile d'accès, offre aussi un volume suffisant. Avec 542 dm³, il est même supérieur à la moyenne de la catégorie.



XXL

Le Grandland X 2.0 diesel 177 ch est associé d'office à la finition haut de gamme Ultimate. Elle se distingue à ses jantes 19 pouces double branches de série, enveloppées d'énormes pneus 235/50 R 19. Heureusement, cela ne détériore pas autre mesure le confort. Les suspensions, plus souples que celles du 3008 GT, absorbent mieux les inégalités. Bien vu aussi, les larges protections en plastiques au bas des portes, au niveau des contours d'ailes et du bouclier arrière.



PLUS RICHE QUE SPECTACULAIRE

Même en livrée haut de gamme, le design de l'habitacle du Grandland X se montre plus austère, moins spectaculaire que celui du 3008 GT. Ici, pas de petit volant à méplat, ni de bloc d'instrumentation numérique... En revanche, l'ergonomie bien étudiée permet de rapidement trouver ses repères. De plus, l'équipement de série affiche complet : système de navigation sur écran tactile 8 pouces, climatisation automatique, sellerie cuir, aides au stationnement ou encore sièges avant et banquette arrière chauffants sont au programme.



ORIGINE FRANCE

Ce diesel n'est autre que le 2.0 BlueHDi de Peugeot. Depuis le rachat d'Opel, les deux véhicules sont fabriqués dans la même usine à Sochaux. Sous le capot du Grandland X, ce moteur développe 177 ch (180 ch dans le 3008). Bien épaulé par une boîte automatique à 8 rapports, le duo se montre doux à bas régime, discret, volontaire à l'accélération et tonique en reprise. L'agrément est au rendez-vous et les dépassements se font sereinement. Cette mécanique permet au Grandland X de rivaliser avec son cousin mais aussi avec les Seat Ateca, Volkswagen Tiguan TDI 190 ch, Ford Kuga TDCI 180 ch, etc.

OPEL GRANDLAND X

2.0 Diesel 177 ch

Ultimate BVA8

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	177 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1997 cm ³ / 9 cv
Transmission	aux roues AV
Boîte / nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques AV / AR	235/50 R 19

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,48 / 1,86 / 1,61 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1575 kg / 2000 kg

Performances

0 à 100 km/h	9,1 s
Vitesse maxi	214 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	542 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	39 850 €
Malus (CO ₂)	210 € (128 g/km)

Prix du modèle essayé*	40 650 €
------------------------	----------

Garantie	2 ans (km illimités)
----------	----------------------

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, AFL, Bluetooth, caméra 360° + radar de parking AV/AR, clim auto, détection pluie/ luminosité, freinage d'urgence auto + détection piéton, jantes 19 pouces, phares LED directionnels, régul./limit. de vitesses, rétros électriques, sièges AV et banquette AR chauffants, sellerie cuir, système multimédia avec écran tactile 8 pouces, GPS, radio MP3, compatible Apple CarPlay et Android auto, prises USB, hot spot wi-fi, volant cuir multifonction et chauffant, réglable en hauteur + profondeur.

Options

Alarme (340 €), attelage amovible (790 €), lecteur CD (150 €), pack All Road⁽¹⁾ (gratuit), régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop & go (500 €), peinture brillante ou métallisée (de 225 à 840 €), toit panoramique (750 €).

(1) Implique la monte de jantes 18 pouces avec pneus M+S

Consommations

Mixte	4,9 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	5,3 / 4,6 l/100 km
Réservoir	53 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Avec ce diesel de 177 ch, le Grandland X distille un bel agrément de conduite. Hélas, Opel propose cette mécanique uniquement en finition Ultimate, à un tarif très élevé. Seuls les gros rouleurs obtiendront un retour sur investissement. La version 120 ch donne satisfaction pour 7 900 € de moins !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



CUBISME ETERNEL

Difficile de faire du neuf avec du vieux ?
Pas pour Mercedes qui, visiblement et non sans
un art consommé, greffe des dessous à la pointe
du progrès sous la robe à peine dénaturée
d'un antique Classe G. Enfin, presque...

Par Stany Meurer Photos Clément Choulot



Pour Mercedes, tradition rime avec évolution, mais toujours opérée avec une subtilité qui donne l'impression d'une étrange continuité. Ce qui est vrai pour un modèle traditionnel l'est d'autant plus pour une icône comme le Mercedes G, produit sans interruption à plus de 300000 exemplaires dans sa variante civile depuis 1979.

Classique parmi les classiques, il était hors de question de changer son apparence en forme de boîte à chaussures lorsqu'il s'est agi de renouveler le modèle. Ce qui n'a pas été une partie de plaisir pour les personnes en charge du projet, si l'on veut bien garder à l'esprit que les normes actuelles d'homologation sont autrement plus sévères et contraignantes qu'à la fin des années 70.

Deux exemples suffisent à illustrer le propos. Les clignotants perchés sur les ailes avant contribuent largement à l'identité du faciès du Classe G. Pas de chance, les premiers tests ont révélé que leur position était incompatible pour réussir le test du piéton si celui-ci était un enfant: en cas de choc frontal, la tête de celui-ci

venait heurter directement la pièce concernée ! La solution a consisté à élaborer une pièce complexe servant d'embase invisible, permettant au clignotant de s'escamoter dans l'aile...

Toujours pour répondre au choc piéton, adulte cette fois, l'implantation mécanique traditionnelle du Classe G ne permettait pas de dégager un espace suffisant pour l'enfoncement du capot. Aux grands maux, les grands remèdes: s'il subsistait encore une réticence pour adopter un train avant à roues indépendantes, celle-ci était ainsi irrémédiablement balayée. Ce qui a permis d'abaisser l'ensemble moteur/boîte dans la coque. Et ainsi de suite.

Le Classe G est un 4x4 dans la lignée des Land Rover Defender et Jeep Wrangler, comprenez un vrai engin de franchissement.

Il n'était donc pas question de réaliser quelque économie dans le domaine qui lui aurait valu d'échouer au test du Schöckl. Il s'agit d'un parcours en tout-terrain hyper exigeant servant d'étalement, que tous les Classe G, versions AMG comprises, doivent passer avec succès pour mé-

riter leur appellation. Par conséquent, si le nouveau modèle s'est vu accorder, on l'a vu, la faveur d'un train avant à roues indépendantes, pour l'arrière en revanche, pas question de renoncer à un essieu rigide, guidé par quatre bras longitudinaux de chaque côté et non deux, comme anciennement, pour un meilleur guidage.

Derrière la calandre ne se cache évidemment pas un bloc poussiéreux. Le G 500 mérite mieux que cela, en l'occurrence un V8 biturbo de 4 litres, alignant 422 ch entre 5 250 et 5 500 tr/mn et pouvant compter sur la force tranquille d'un couple de 610 Nm, disponible entre 2 000 et 4 750 tr/mn, le tout étant mis en musique au travers d'une boîte automatique à 9 rapports.

Il va sans dire que le Classe G est un 4x4 permanent. Ce qui le distingue définitivement de tous ses adversaires, c'est la possibilité, sur un terrain difficile, de bloquer à la demande et à 100 % différentiels avant, central, arrière, deux d'entre eux (central et arrière) ou les trois ensemble. Cette exclusivité absolue lui offre un panel élargi de configurations le rendant strictement invincible.

PLUS

Polyvalence route/tout-terrain
exceptionnelle
Confort
Brio mécanique

MOINS

Prix
Diamètre de braquage
Direction peu communicative



①

Jusque-là, on retrouve intégralement tous les gènes du Classe G original, bâti comme un tank et capable de rivaliser avec celui-ci quand la route disparaît. Il restait donc à Mercedes une fenêtre de tir pour améliorer son comportement routier grâce à la venue d'une direction à assistance électromécanique et à la possibilité optionnelle d'un amortissement réglable et adaptatif.

Autre petite marge de manœuvre pour distinguer le nouveau modèle de l'ancien : la présentation de l'habitacle.

Le constructeur s'y est engouffré pour réaliser un intérieur qui ne détonnerait pas sur une Classe S. Tout d'abord en greffant une énorme dalle numérique dans un tableau de bord capitonné. Ensuite en habillant les contre-portes de manière élégante et non avec la désinvolture propre à un utilitaire... ou à un véhicule militaire. Enfin en retravaillant l'insonorisation pour que le Classe G ne soit plus la proie de tous les bruits de vent dès que la vitesse augmente. Sur route, le Classe G est éblouissant d'aisance et de facilité. Il est aussi remarquable pour son confort. En revanche, sa direction nous est apparue trop légère et son train avant, un peu sournois en trahissant une propension à tirer les roues avant vers l'extérieur du virage lorsque celui-ci est abordé un peu (trop) vite. En outre, le diamètre de braquage est excessif. Hors asphalte, enfin, le G 500 est une vraie bête que rien n'arrête. Ou plutôt si : le conducteur-fusible

➊ La roue de secours est fixée à la porte à ouverture latérale. Il faudra y songer en ville, lors de manœuvres. ➋ Grand coffre... forcément cubique ! ➌ L'accèsibilité à l'arrière n'est pas facile. En outre, le seuil à gravir (escalader ?) est élevé. ➍ Le confort sur route est remarquable. Très travaillée, la sonorité du moteur est jouissive.



④



②



③



qui peine à estimer correctement ses capacités... ou craint pour sa santé !

Engin réservé à une clientèle difficile, élevé au rang de mythe automobile, le Classe G 500 coûte 110 700 € en finition de base appelée Style Line. Étant entendu que, comme tout produit d'exception, il est personnalisable (presque) à l'infini... tout dépend de votre portefeuille. ■

MERCEDES G 500

422 ch AMG Line

EN CHIFFRES**DONNÉES CONSTRUCTEUR****Moteur / Transmission**

Puissance maxi	422 ch de 5250 à 5500 tr/mn
Couple maxi	610 Nm de 2000 à 4750 tr/mn
Type	V8 biturbo essence,
Cylindrée / puissance fiscale	3 982 cm ³ / 32 cv
Transmission	intégrale permanente répartie AV/AR 40/60
Boîte / nombre de rapports	automatique / 9

Châssis

Diamètre de braquage	13,6 m
Pneumatiques AV / AR	275/50 R 20

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,82 / 1,94 / 1,97 / 2,89 m
Poids / tractable freiné	2429 / 3500 kg

Performances

0 à 100 km/h	5,9 s
Vitesse maxi	210 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	454 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	119 100 €
Malus (CO ₂)	10 500 € (263 g/km)
Prix du modèle essayé*	150 800 €
Garantie	2 ans, kilométrage illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

8 airbags, autoradio-CD MP3, avertisseur de franchissement de ligne, banquette AR 60/40 + dossier inclinables, bloc instrumental digital 12,3 pouces, boîte courte + 3 blocages de différentiels, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, clim auto, jantes alliage 20 pouces, projecteurs à LED, radars de stationnement AV/AR, rég. de vitesse, reconnaissance des panneaux de signalisation, rétroviseur intérieur électrochromatique, sièges AV et AR chauffants, système de navigation...

Options

Airbags latéraux AR (500 €), amortissement piloté (1 600 €), avertisseur d'angles morts + régulateur adaptatif (1 700 €), installation stéréophonique Burmester (1 600 €), pare-brise chauffant (600 €), park assist + caméras panoramiques (1 100 €), peinture spéciale (de 2 300 à 5 800 €), système de divertissement AR (2 400 €), toit ouvrant (1 900 €), vitrage AR surteinté (500 €), volant chauffant (400 €)...

Consommations

Mixte	11,5 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	13,4 / 10,3 l/100 km
Réservoir	75 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Autriche

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

Puissant et coupleux, le moteur est soyeux. La boîte pourrait être plus transparente dans son fonctionnement. Légère, la direction accuse un diamètre de braquage excessif. Confort remarquable. Efficacité exceptionnelle en tout-terrain.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



①

① La finition à bord n'a plus rien à voir avec celle du modèle originel. La position de conduite est droite, et la visibilité sur les 180° avant, parfaite. ② Les accélérations du G 500 sont épataantes, avec un 0 à 100 km/h avalé en moins de 6 s ! En dépit d'un médiocre profilage, la tenue de cap est très bonne.

②

L'avis de Stany Meurer

Je lui aurais volontiers accordé plus encore si je n'avais pas goûté à la perfection du G 63 AMG...



LE G 500 EST UN SUV D'EXCEPTION SUR L'ASPHALTE, ET DE FRANCHISSEMENT QUE RIEN N'ARRÊTE EN TOUT-TERRAIN ! ●●●





Une bonne recette

À en croire les GTI, R.S. & Co, 200 ch sont le minimum pour jouer les petites sportives et se faire plaisir.

Avec 140 ch "seulement" mais un poids plume, la nouvelle Swift Sport entend prouver le contraire.

L

a recette du jour n'est pas celle d'un grand chef étoilé. Mais parfois, une bonne cuisine de bistrot, réalisée avec des ingrédients simples et un bon tour de main, suffit à se régaler. En prime, l'addition est plus légère. Prenez donc une petite citadine (3,84 m) maniable et faites en sorte de ne pas trop l'étirer (5 cm, pas plus) pour qu'elle le reste. Laissez gonfler la cylindrée de son turbo essence à injection directe à 1,4 l (au lieu de 1 l) et ajoutez progressivement quelques chevaux pour le tonus. Accompagnez celui-ci d'une boîte de vitesses à 6 rapports, manuelle s'il vous plaît, parce que le geste donne du sel. Tamisez la prise de poids pour éviter le surplus et rester ainsi sous la barre de la tonne. Montez l'ensemble fermement sur des suspensions

spécifiques, raffermies par des amortisseurs Monroe pour une rigidité accrue de 15 %. Élargissez un peu les voies, de sorte que votre réalisation soit bien campée sur ses appuis, et chaussez-la de jantes de 17 pouces. Pimentez le tout en corrigeant les réglages de direction. Prenez garde à ne pas casser l'équilibre des saveurs. Et avant de servir, n'oubliez pas de soigner la présentation pour faire saliver : calandre nid-d'abeilles, jolies jupettes latérales imitation carbone, double sortie d'échappement chromée encerclée d'un extracteur d'air, et, bien sûr, l'incontournable petit becquet. Présentez le plat et... régalez-vous !

Avouez que cette recette donne l'eau à bouche. Ce n'est certes pas celle d'un poids lourd de l'industrie automobile engagé dans une discipline prestigieuse, mais celle d'un "petit Poucet" dont

la réputation sportive n'est pourtant plus à faire, tant sur deux que sur quatre roues.

Avec ses 140 ch, la Swift Sport n'impressionne guère face aux Clio R.S., 208 ou Polo GTI de 200 ch. Mais elle a un atout... de poids !

La balance Suzuki est sans doute optimiste en affichant 970 kg – nous ne manquerons pas de le vérifier dès que possible – mais elle ne l'est certainement pas plus que celles de ses concurrents. Avec environ 200 kg de moins, la Swift promet autant de sensations, avec moins de puissance. Son objectif n'est pas d'en mettre plein la vue, ni de frimer avec un 0 à 100 km/h tonitruant. Masao Kobori, son ingénieur en chef, explique : "Nos clients recherchent une expérience de conduite, c'est →



La double sortie d'échappement chromée, emprisonnée dans l'extracteur d'air imitation carbone, fait son petit effet. Mais nous aurions surtout apprécié une sonorité plus travaillée et mélodieuse.



PLUS

Rapport prix/
équipement
imbattable
Moteur volontaire
Consommation
raisonnable

MOINS

Position de conduite
trop haute
Sonorité moteur
décevante
Confort ferme

Malgré quelques fioritures,
l'intérieur manque d'originalité.
Les plastiques durs et brillants
ne font pas très haut de gamme,
mais côté équipements de
sécurité, tout est de série.

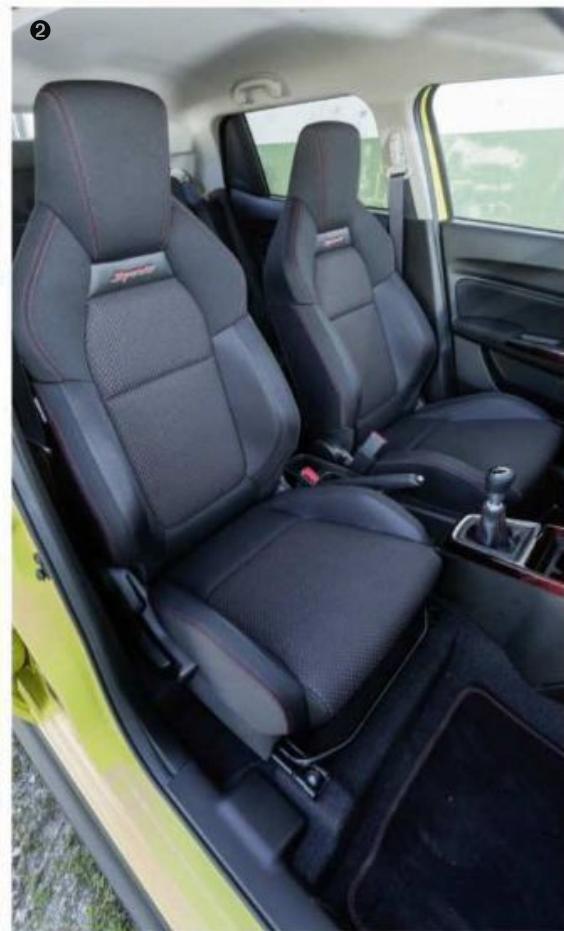
pourquoi nous avons basé notre concept sur le plaisir de conduite ultime."

Certes, mais que donne la dégustation ? La première bouchée laisse un petit goût de revenez-y bien agréable. Correctement maintenu dans le siège baquet, le conducteur se dit qu'il va passer un bon moment. Toutefois, il ne peut s'empêcher de remarquer que l'assise est un peu haut perchée pour une sportive. C'est une question de... goût justement, mais la plupart des sportifs préfèrent avoir les fesses au ras du sol plutôt que de se sentir dans un petit SUV, même si c'est la mode. Le détail s'oublie vite à l'approche des parcours sinueux. La Swift se révèle agile, équilibrée, plaisante... La balade s'annonce joyeuse. Pas piégeuse, facile à prendre en main, elle enchaîne les grandes courbes sans offrir de prise au roulis. L'avant pique à l'intérieur des virages avec bonne volonté. À condition toutefois que l'angle ne se resserre pas trop vite. Privée du raffinement d'un différentiel, elle présente une certaine propension au sous-virage (train avant qui tire droit). Un défaut qu'un léger manque de motricité peut même venir accentuer si le conducteur est trop pressé de remettre le pied au plancher. Et ce n'est pas l'arrière qui aide à la faire pivoter. Agile oui, mais surtout sécurisante, la Swift n'est pas très joueuse, bien moins en tout cas qu'une Peugeot 208. Rien de rédhibitoire. Il est en outre possible de dé-

AVEC 140 CH, LA SWIFT SPORT NE JOUE PAS DANS LA COURS DES R.S. OU GTI, MAIS ELLE N'EN EST PAS MOINS UNE PETITE SPORTIVE AMUSANTE •••



❶ Pas d'instrumentation numérique comme dans une Polo GTI, mais de classiques compte-tours et tachymètre, très lisibles.
❷ Les sièges baquets avant assurent un excellent maintien. En prime, ils sont chauffants. Dommage qu'ils soient fixés un peu haut, malgré le réglage côté conducteur. ❸ La Swift Sport a droit à de jolies jantes de 17 pouces, lesquelles n'arrangent pas le confort, déjà ferme.



L'avis de Mélina Priam



Elle possède un peu la saveur simple et rafraîchissante des GTi de ma jeunesse ! Alors, forcément...



connecter l'ESP, mais ce bémol illustre l'impression d'ensemble.

La Swift Sport est donc pleine de bonne volonté, mais il y a un... mais.

Plusieurs même. La direction est précise, mais... un peu lourde. L'étagement de la boîte est réussi ; la commande ferme, bien guidée, mais... elle accroche un peu en conduite dynamique. Le moteur 1.4 se révèle pétillant et fait montrer d'une disponibilité à bas régime très agréable, mais... sa sonorité est quelconque. Et sur autoroute, elle est trop présente, l'insonorisation étant légère. Enfin, la tenue de route est efficace, mais... cette rigueur se paie en confort, surtout en ville. C'est le cas de bien des sportives, mais certaines ménagent un meilleur compromis. Au final, au risque de paraître trop gourmand, on reste un peu sur sa faim.

L'arrivée du dessert et de l'addition redonne le sourire. Le premier prend la forme d'un gros gâteau d'équipements de confort et de sécurité : climatisation automatique, sièges avant chauffants, système multimédia avec écran tactile de 7 pouces et GPS, caméra de recul, mais aussi alertes de vigilance et de franchissement de ligne actif, aide au maintien dans la voie, régulateur de vitesse adaptatif, gestion automatique des feux de route... Le tout pour 20 750 €, avec en prime une garantie de 3 ans ou 100 000 km. Certes, les alarmes desdites aides sont très agaçantes et le réflexe est de les déconnecter, mais la Swift est loin, très loin des prétentions tarifaires des citadines pressées déjà citées, il est vrai plus puissantes. Elle s'affiche plutôt au prix des versions GT Line ou ST, et face à celles-ci, son tempérament bien plus trempé lui redonne alors de la saveur. ■

Pour une petite récréation sportive, la Swift Sport donne le sourire, mais sur les dos-d'âne, saignées et nids-de-poule du quotidien, ses suspensions sont cassantes.



SUZUKI SWIFT

Sport 1.4 Boosterjet 140 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	140 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm de 2500 à 3 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence, inj. directe
Cylindrée / puissance fiscale	1 373 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	10,2 m
Pneumatiques AV / AR	195/45 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	3,89 / 1,74 / 1,50 / 2,45 m
Poids / tractable freiné	970 kg / NC

Performances

0 à 100 km/h	8,1 s
Vitesse maxi	210 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	265 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	20 750 €
Malus (CO ₂)	113 € (125 g/km)
Prix du modèle essayé*	20 863 €
Garantie	3 ans, 100 000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, aide au parking AR + caméra de recul, aide au maintien dans la voie de circulation avec AFL actif, alerte de vigilance du conducteur, antibrouillards, Bluetooth, clim auto, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, freinage auto d'urgence, gestion auto des feux de route, GPS, jantes alliage 17 pouces, peinture métallisée, phares à LED, régul./lim. de vitesse adaptatif, rétros ext. et vitres AV élec., sièges AV chauffants, surveillance de la pression des pneus, syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces /prise USB et connectivité Apple CarPlay/Android/MirrorLink...

Options

aucune

Consommations

Mixte	5,6 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	6,8 / 4,8 l/100 km
Réservoir	37 l

Note EuroNCAP 4 étoiles

Pays de fabrication Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Elle n'a pas l'efficacité, la puissance ni le raffinement d'une Clio R.S., d'une Peugeot 208 GTi ou d'une Polo GTI. Mais pas le prix, non plus. Avec 140 ch et un châssis léger, précis et affûté – un peu sec au quotidien –, la Swift Sport donne le sourire aux amateurs de sensations.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Notre protocole d'essais

Pour établir une hiérarchie, nous nous sommes basés sur des données objectives et subjectives. Et afin de situer nos dix compactes face à ce que le marché propose, nous avons pris comme références extrêmes d'un côté la Smart ForTwo *a priori* peu adaptée à un tour du monde routier et, de l'autre, la Mercedes S 560, véritable Pullman sur roues.

Test de suspension

Installé sur un mannequin positionné sur le siège du passager avant et maintenu par la ceinture, un accéléromètre a été utilisé pour mesurer sur l'axe vertical les fréquences de travail des suspensions. Le classement a été pondéré par le ressenti du conducteur.

Mesure d'insonorisation

L'arme absolue s'appelle le sonomètre qui a relevé au ralenti, à 90 km/h et à 130 km/h, le niveau sonore dans l'habitacle généré par le groupe propulseur mais aussi les trains roulants et le vent sur la carrosserie. Le classement a été nuancé par la qualité du son enregistré par l'oreille.

Confort des sièges

L'outil utilisé a été le mètre ruban qui nous a permis de relever un ensemble de cotes. Ici aussi, l'avis du conducteur et des passagers a permis d'affiner l'ordre établi par les seules données chiffrées.



Sommaire

- P. 54 Le grand comparatif des compactes
P. 64 Les plus confortables par catégorie
P. 66 Citroën DS : elle a inventé le confort

[DOSSIER CONFORT]

Quelles sont les voitures les plus confortables ?

Hier, comptait avant tout la performance. Un critère supplanté aujourd'hui par le confort. Jadis résumé aux sièges et à la suspension, il est devenu au fil du temps une donnée beaucoup plus complexe. Dossier réalisé par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre

Le grand comparatif



**Citroën
C4 Cactus**
**La berline
qui veut
révolutionner
le confort**

La C4 Cactus façon crossover est morte, mais sa "phase 2" assagie présente la volonté d'en découdre avec les compactes plus classiques. Dans la gamme Citroën, elle a aussi pour vocation temporaire de remplacer la C4. Un revirement de genre comme seul Citroën en est coutumier. Pourquoi pas, si la reconversion est réussie ? Du modèle original aux choix audacieux, la C4 Cactus a abandonné certaines de ses exclusivités (comme les airbumps) et gommé pas mal de lacunes. Mais elle a aussi malheureusement conservé quelques défauts, comme les vitres arrière entrebâillantes. Plus compacte que ses rivales d'un jour, la C4

Cactus possède cependant un atout majeur pour vous convaincre de l'adopter. C'est en effet à elle que revient le privilège d'inaugurer une technologie inédite, celle des amortisseurs à butées hydrauliques progressives. Leur principe de fonctionnement est simple : sur les compressions et détentes importantes, comme lors d'un passage de casse-vitesse par exemple, les butées hydrauliques ralentissent le mouvement de l'amortisseur de manière progressive (elles le durcissent, en fait), évitant les arrêts brusques, les chocs violents et les phénomènes indésirables de rebond. Sur les compressions et détentes légères, ces mêmes butées procurent un effet "tapis volant", avec un

des compactes

À l'occasion de son restylage, la C4 Cactus se dote d'une suspension d'un nouveau genre. Pour savoir ce qu'elle apporte en matière de confort, nous l'avons opposée à ses principales rivales.



**CITROËN
C4 CACTUS**
PureTech 110 ch

**VOLKSWAGEN
GOLF**
TSI 110 ch

TOYOTA AURIS
1.2 116 ch

DACIA LOGAN
TCe 90 ch

HYUNDAI I30
1.0 T-GDI 120 ch

petit bémol toutefois. S'ils parviennent en effet à gommer les aspérités de la route, ces amortisseurs réalisent leur prouesse au prix de mouvements de caisse pas toujours agréables. Certes, nous sommes loin du comportement caricatural d'une DS (*voir p. 66*), mais il n'empêche que le fait d'avoir une caisse non verrouillée à la route pourra perturber certains conducteurs. C'est un choix radical qui a le mérite d'être clair, sans ambiguïté et différent, celui d'une recherche d'un confort optimal, orientation douceur. Par ailleurs, suite logique de ce raisonnement, un gros travail a été porté sur l'insonorisation, confirmé aussi bien par notre sonomètre que par nos oreilles.

Technique

LES DEUX ÉLÉMENS QUI AMÉLIORENT LE CONFORT DE LA C4 CACTUS



**1 ASSISES,
ACCUEIL & FILTRAGE**



2 BUTÉES HYDRAULIQUES PROGRESSIVES



**Butée
hydraulique
de détente**
**Amortisseur
principal**
**Butée
hydraulique
de compression**

Le confort de suspension

CLASSEMENT

1 ^{re} CITROËN C4 CACTUS	
ex æquo	
1 ^{re} PEUGEOT 308	
ex æquo	
3 ^e VOLKSWAGEN GOLF	
4 ^e DACIA LOGAN	
5 ^e RENAULT MÉGANE	
6 ^e HYUNDAI I30	
7 ^e HONDA CIVIC	
8 ^e TOYOTA AURIS	
9 ^e BMW SÉRIE 1	
10 ^e FIAT TIPO	



Citroën C4 Cactus

Un seul type de suspension, deux diamètres de jantes possibles (16 et 17 pouces), nous pouvons en déduire que nos conclusions valent pour toutes les C4 Cactus, ce qui n'est pas le cas de toutes les voitures ici alignées. À l'évidence, le résultat obtenu est exceptionnel, à une réserve près : sur nationales et pour autant que vous adoptiez une conduite dynamique, quelques mouvements ondulatoires rappelleront aux passagers les excursions en mer par légère houle. De toute évidence, la C4 Cactus n'aime pas le sport et joue la carte du confort à l'extrême.

3^e

Volkswagen Golf

Choix de jantes multiples (15 à 19 pouces), deux variantes de train arrière et la possibilité d'un amortissement piloté (option) sur certaines versions, vous comprendrez que les considérations sur le confort d'une Golf ne s'appliquent pas automatiquement à une autre. Si le meilleur compromis est trouvé avec des jantes de 17 pouces combinées à l'essieu multibras et à l'amortissement piloté, pas vraiment indispensable, la Volkswagen reste dans tous les cas une valeur sûre.

4^e

Dacia Logan

Un seul type de suspension, une monte pneumatique souvent en 15 pouces: la Logan vous épargne les choix cornéliens. Et pourtant! Les responsables de son châssis ont réalisé un boulot exceptionnel, surtout si vous avez à fréquenter des routes défoncées qu'elle absorbe avec une aisance remarquable. Inutile d'évoquer la conduite sportive, la Logan n'a pas été conçue pour... Même si elle s'acquitte honorablement de cette tâche.



Technique

LES DIFFÉRENTS TYPES DE SUSPENSION

À l'avant, et avec des interprétations différentes, nos dix voitures adoptent un système McPherson qui se compose d'un bras (ou un triangle) inférieur par côté, marié à un ensemble amortisseur cerclé d'un ressort hélicoïdal formant la jambe de force. À l'arrière, les solutions sont plus variées. La moins coûteuse est évidemment celle de l'essieu de torsion, la plus sophistiquée s'appuyant sur un train multibras. Notons que Volkswagen a recours à la première formule pour ses Golf d'entrée de gamme et à la seconde pour ses variantes plus évoluées. Si aucune suspension pneumatique n'est disponible à ce niveau de gamme, la Golf (toujours elle !) peut recevoir un amortissement piloté. Voilà en résumé le tableau de la situation avant l'arrivée de la Citroën C4 Cactus phase 2 qui innove en adoptant des amortisseurs à butées hydrauliques progressives, une de détente et une de compression: une technique en provenance du monde de la compétition, plus précisément du rallye. Qui disait que la course automobile ne sert à rien?

Le confort de suspension

5^e

Renault Mégane

Comme la Peugeot, la Renault ne s'encombre pas des raffinements tels que "essieu multibras" et "amortissement piloté", probablement pour réduire les coûts. Ce qui ne l'empêche pas de réaliser très bien le job, mais pas avec le même brio que la 308. Ni la même polyvalence. En effet, si vous choisissez de grandes roues qui s'accompagnent de pneus à flanc réduit, cela se complique pour elle...

6^e

Hyundai i30

De génération en génération, la Hyundai progresse... au point d'éclipser ses rivales asiatiques, mais pas que. Les trains avant et arrière s'entendent à merveille pour gommer les imperfections du revêtement, effectuant de surcroît le travail dans un silence appréciable, ce qui n'a pas toujours été le cas par le passé. L'i30 est plus agréable à vivre sur route et autoroute qu'en ville, où quelques trépidations la trahissent.

7^e

Honda Civic

Le châssis de la Civic a été conçu pour convenir aussi bien aux versions familiales qu'à la redoutable R. Tout cela n'est pas sans conséquences sur le confort. Plus ferme que la Hyundai, elle excelle sur route et autoroute en affichant un comportement presque sportif, une option qu'elle paie par quelques insuffisances sur sol défoncé, sans pour autant que cela devienne rédhibitoire.



8^e

Toyota Auris

Rien à voir avec les premières Toyota débarquées en Europe qui vous donnaient l'impression de grimper sur une poutre lorsque ses roues passaient sur une allumette ! Cela dit, le compromis ressorts/amortisseurs n'est pas parfait, en tout cas dans le cadre d'un usage sur notre réseau routier. Il manque tantôt de confort, tantôt de fermeté, bref de raffinement.

9^e

BMW Serie 1

Une Série 1 ne s'achète évidemment pas pour son confort, mais il n'empêche. Si le couple ressorts/amortisseurs fonctionne bien, il lui est néanmoins difficile de masquer le typage sport du véhicule. Dans la pratique, cela se traduit par une fermeté que certains jugeront excessive. Et encore avions-nous une version "normale", sans le châssis surbaissé et les grandes roues...

10^e

Fiat Tipo

L'impression première est celle d'un travail décousu, comme si tous les éléments œuvraient séparément. En outre, leur fonctionnement ne s'opère pas discrètement, ce qui influence négativement l'insonorisation. Sur route et autoroute, pourvu que le revêtement soit parfait, le problème n'est pas trop grave. Casse-vitesse et nids-de-poule sont plus mal vécus en revanche...



L'insonorisation

CLASSEMENT

1 ^{re} VOLKSWAGEN GOLF	★★★★★
2 ^e PEUGEOT 308	★★★★★
3 ^e CITROËN C4 CACTUS	★★★★★
4 ^e TOYOTA AURIS	★★★★★
5 ^e HONDA CIVIC ex æquo	★★★★★
5 ^e HYUNDAI i30 ex æquo	★★★★★
7 ^e RENAULT MÉGANE	★★★★★
8 ^e BMW SÉRIE 1	★★★★★
9 ^e FIAT TIPO	★★★★★
10 Dacia Logan	★★★★★

2^e

Peugeot 308

Il n'est pas loin de la Golf, mais elle trébuche sur des détails. Reste encore la question du vieillissement, impossible à étudier ici et face auquel toutes les voitures ici alignées ne sont pas égales.

1^{re}

VW Golf

Bruit et vibrations en provenance du moteur réduits au minimum, insonorisation de la coque soignée, qualité de fabrication excellente, ajustage des éléments au couteau, tout contribue à abaisser le bruit à bord : la Golf n'est pas la référence pour rien.

3^e

Citroën C4 Cactus

Résultat épata pour la Citroën, que nous n'attendions pas à pareille fête. Le travail remarquable de ses suspensions aide beaucoup, mais pas que ! À 130 km/h, c'est la plus silencieuse !

4^e

Toyota Auris

Résultat satisfaisant. L'insonorisation de la coque mériterait d'être plus poussée. Sollicité fortement, le moteur fatigue les oreilles.



5^e ex æquo

Honda Civic

Petite déception à cause d'un niveau sonore à 130 km/h élevé. La Civic s'apprécie surtout avec une conduite coulée sur les régimes intermédiaires.



Renault Mégane

Ensemble moteur/boîte discret et maîtrisant bien les phénomènes vibratoires mais encore trop de bruit de quincaillerie qui, malheureusement, entache le tableau.



9^e

Fiat Tipo

Cart important entre les huit premières et les deux dernières, produits low cost par excellence, qui marquent ici leur différence : organes mécaniques mal isolés, plastiques durs et assemblages quelconques font payer un lourd tribut.



5^e ex æquo

Hyundai i30

Progrès énormes par rapport aux générations précédentes, surtout dans le domaine des suspensions qui avaient toutes les peines du monde à rendre discret leur travail sur mauvais revêtement.



8^e

BMW Série 1

Nous nous attendions à mieux de la BMW qui, équipée de 6 cylindres, aurait pu briguer une place sur le podium. Avec ses petits moteurs, le bilan est moins flatteur aussi bien face au sonomètre qu'en qualité du son.



10^e

Dacia Logan

Face au sonomètre, la Dacia fait piètre figure. Comme les bruits enregistrés par l'oreille n'ont rien d'une douce mélodie, nous en déduirons que le bilan est peu flatteur. Les économies de fabrication se payent ici cash.

Le confort des sièges

CLASSEMENT

1 ^{re} VOLKSWAGEN GOLF	★★★★★
2 ^e HONDA CIVIC	★★★★★
3 ^e HYUNDAI I30	★★★★★
4 ^e TOYOTA AURIS	★★★★★
5 ^e RENAULT MÉGANE	★★★★★
6 ^e PEUGEOT 308	★★★★★
7 ^e CITROËN C4 CACTUS	★★★★★
8 ^e BMW SÉRIE 1	★★★★★
9 ^e DACIA LOGAN	★★★★★
10 ^e FIAT TIPO	★★★★★

1^{re}

Volkswagen Golf

Les sièges, comme la banquette arrière correctement implantée dans la coque, sont fermes mais soutiennent bien. Ce type de confort s'apprécie davantage sur un long parcours et on ressort peu fatigué et non courbaturé d'une Golf. Bonne position de conduite et ergonomie soignée renforcent le confort. Sans que celui des passagers arrière égale celui des deux occupants avant, il n'est pas honteux.

2^e

Honda Civic

Bonne position de conduite avec un appuie-tête inclinable, un dossier haut et un bon maintien latéral: les passagers avant sont choyés. À l'arrière, c'est un peu moins bien en raison d'une assise de banquette trop basse dans la coque. Un défaut compensé en partie par un tunnel de servitude discret et un espace généreux aux jambes.

4^e

Toyota Auris

La singularité de l'Auris est d'offrir un plancher presque plat à l'arrière : large de 25 cm, le tunnel de servitude ne dépasse pas 2 cm en hauteur! Pour le reste, rien de particulier à signaler sinon que la Toyota semble un peu moins aboutie en la matière que les Honda et Hyundai. Le poids des ans, probablement... Trouver une bonne position de conduite est aisément.

3^e

Hyundai i30

'ergonomie ne souffre d'aucun défaut et il est très facile de trouver une bonne position de conduite: l'i30 conviendra à la majorité, peu importe le type de conduite. De toutes les voitures ici alignées, elle présente l'assise de banquette la plus haute. Bien vu également: le tunnel de servitude bas. On regrette en revanche l'espace réduit aux jambes pour les passagers arrière.

5^e

Renault Mégane

Un parcours neutre mais qui présente l'avantage de ne présenter aucun défaut majeur, quel que soit votre gabarit et votre morphologie. Toutes les cotes sont dans la norme et les mousses employées sont moins fermes que celles de la concurrence, sans pour autant verser dans la mollesse. Les réglages sont moins fins et surtout plus délicats à définir.

6^e

Peugeot 308

Le dossier des sièges de type intégral et le choix imposé de l'i-Cockpit combiné au petit volant ne conviendront pas à tous les utilisateurs. L'ergonomie n'est de surcroît pas toujours évidente. Bon point en revanche accordé au maintien latéral et au garnissage. L'espace aux jambes des passagers arrière est limité: 21 cm seulement.



7e

Citroën C4 Cactus

En perdant sa (fausse) banquette avant, la C4 Cactus ne gagne pas pour autant des sièges assurant un bon maintien latéral. Si l'accoudoir de contre-porte est confortable, celui de la console centrale est situé trop en arrière pour assurer sa fonction. Pour gagner de l'espace à l'arrière, Citroën a rétréci l'assise de la banquette, dont la profondeur égale celle... de la DS!

8e

BMW Série 1

À l'avant, les passagers sont bien lotis, disposant même sur certaines versions d'une longueur d'assise réglable. À l'arrière, le bilan est moins flatteur avec une banquette fine implantée trop bas (30 cm à peine) et un tunnel de servitude à ce point envahissant que la voiture s'assimile plus à une 4 places.



9e

Dacia Logan

Pas de réglage en hauteur d'assise, ce qui conditionne le réglage de la position de conduite. À l'avant, les sièges sont étroits et le dossier de la banquette arrière est un peu court. Et mieux vaut garder le coude près du corps : les contre-portes 100% en plastique dur ne sont guère accueillantes. L'espace aux jambes est généreux.

LE VERDICT DE L'AUTO-JOURNAL

Pour sa prestation d'ensemble, et sans même tenir compte de la possibilité d'obtenir un amortissement piloté, la Volkswagen Golf remporte la timbale. Derrière, Peugeot et Citroën font presque jeu égal, avec des arguments différents, la 308 privilégiant le rapport confort/efficacité routière et la C4 Cactus jouant crânement la carte du confort "à la Citroën". Très beau résultat de la Dacia... finalement très Renault, déception pour la BMW typée sportive et bonnet d'âne pour la Fiat.



1

VOLKSWAGEN GOLF

2 PEUGEOT 308



3 CITROËN C4 CACTUS



4 ex æquo HONDA CIVIC / HYUNDAI I30



6 TOYOTA AURIS



7 RENAULT MÉGANE



8 DACIA LOGAN



9 BMW SÉRIE 1



10 FIAT TIPO

10e

Fiat Tipo

Au regard, l'impression est flatteuse : la Tipo accueille bien et se montre magnanime pour les jambes des passagers arrière. À l'usage cependant, c'est la douche froide. Pas vraiment fermes, pas vraiment mous et manquant de maintien, les sièges et la banquette ne se montrent pas vraiment convaincants. Un long parcours le confirmera.

Catégorie par catégorie, le tiercé gagnant

Pour chacune des catégories, notre podium des modèles les plus confortables. Un classement qui met en évidence ce savoir-faire très... français.



J. PEYROU
C. CHOULOT
C. CHOULOT

PETITES CITADINES

Renault Twingo / Peugeot 108 / Kia Picanto

C'est sans doute la catégorie qui a le moins progressé dans le domaine du confort. Si la Twingo reste sur le podium, il faut bien reconnaître qu'elle ne fait plus référence. La Peugeot 108 et surtout la Kia Picanto (ainsi que Citroën C1 et Toyota Aygo) la devancent désormais.



Y. LEFEBVRE



C. CHOULOT
C. CHOULOT
A. SAUNIER

CITADINES

Citroën C3 / Renault Clio / Peugeot 208

À l'inverse des minicitadines, les citadines ont énormément progressé. Elles se sont allongées, se sont dotées de selleries plus confortables. Dans ce domaine, la dernière Citroën C3 se singularise en soignant l'accueil au détriment du maintien. Derrière, Renault Clio et Peugeot 208 s'apprécient à la longue et pour leur bonne insonorisation.

SUV URBAINS

Citroën C3 Aircross / Renault Captur / Seat Arona

Voici une catégorie qui porte assez mal son nom. Faire de la route avec un SUV urbain n'a rien d'une punition. Surtout si c'est avec un C3 Aircross, au-dessus du lot en matière de filtration des défauts qu'il rencontre sur la chaussée. Le Renault Captur n'a pas grand-chose à lui envier dans ce domaine. Quant à l'Arona, c'est son rapport agrément/confort qui le place aux avant-postes.



F. GROUT



SUV COMPACTS

Renault Kadjar / VW Tiguan / Peugeot 3008

En général, dans nos comparatifs, ce podium est inverse. Mais lorsqu'on isole le confort et que l'on ne tient pas compte de l'agrément de conduite, alors le Renault Kadjar repasse devant. De très peu car, tant en matière de filtration que d'insonorisation, le Volkswagen Tiguan présente une copie très propre. Quant au 3008, son agrément supérieur est obtenu au prix d'une certaine fermeté.

FAMILIALES

Renault Talisman / Audi A4 / Mercedes Classe C

En attendant la nouvelle 508, la Renault Talisman a la partie facile face aux berlines premium allemandes, certes très confortables, mais dotées d'une sellerie nettement plus ferme. Sans roues arrière directrices, elles doivent affermir leur suspension pour plus d'agilité. En matière d'insonorisation, la française domine encore les débats.



PHOTOS: A. SAUNIER



Y. LEFEBVRE



A. SAUNIER

MONOSPACES

Citroën C4 Space Tourer / Renault Scénic / VW Touran

Cette catégorie étant en mal de représentants, le podium est assez vite fait. Le C4 Space Tourer, alias C4 Picasso, se montre encore le plus prévenant même si c'est au prix d'un agrément de conduite médiocre. Scénic et Touran font mieux sur ce point, mais s'avèrent plus fermes, notamment au niveau des places arrière.



F. GROUT



Y. LEFEBVRE



F. GROUT

SUV FAMILIAUX

Volvo XC 60 / DS 7 Crossback / Mercedes GLC

Ici les choses commencent à devenir sérieuses. Et les trois modèles qui trustent les premières places sont des spécialistes du confort. C'est le cas du XC 60 qui ne néglige aucun poste et soigne tous les détails inhérents à la vie à bord. Juste derrière, le DS 7 avec sa caméra Active Scan Suspension, surfe sur les dos-d'âne et les saignées. Le Mercedes GLC peut faire aussi bien... mais c'est plus cher.



C. CHOULOT



D. MEUNIER



A. SAUNIER

GRANDS SUV

Volvo XC 90 / Audi Q7 / Porsche Cayenne

Le bien-être à bord serait-il un savoir-faire suédois ? C'est ce que l'on serait tenté de croire à la vue de ce podium. Si l'Audi Q7 et le nouveau Porsche Cayenne (tous les deux élaborés à partir de la même plate-forme) ne font pas aussi bien, ils se rattrapent en matière d'agrément de conduite. Mais c'est là un autre sujet.



PILOU

ROUTIÈRES

Mercedes Classe E / BMW Série 5 / Volvo S90

Dans la catégorie des routières, le confort des occupants reste une priorité. Depuis toujours, Mercedes a pris l'habitude de dominer le genre avec sa Classe E. Mais la nouvelle Série 5 ne se laisse nullement distancer sur ce terrain. Au point de laisser la Volvo S90 à quelques encablures.



T. ANTOINE/ACE TEAM

GRANDES ROUTIÈRES

Mercedes Classe S / Audi A8 / BMW Série 7

Mercedes domine encore le genre avec ses sièges ultra-sophistiqués, sa suspension qui filtre parfaitement les plus petits défauts et son insonorisation de premier plan. Audi A8 et BMW Série 7, plus classiques dans leur conception, suivent de près.



M. HOLLENBACH

SPORTIVES

Porsche 911 / Alpine A110 / Ford Mustang

L'icône Porsche s'apprête à tirer sa révérence. Nul doute que sa remplaçante, prévue pour l'an prochain, conservera ce savoir-faire incroyable qui en fait une redoutable sportive et une GT très confortable. Juste derrière, la très légère A110 s'apprécie aussi pour son confort. Quant à la Mustang, elle n'a plus rien de ce cheval fougueux et incontrôlable.

Citroën DS

Marginale aujourd'hui comme hier

**Elle a révolutionné confort et tenue de route.
Aujourd'hui encore, elle fait référence, y compris
lorsqu'on la compare aux meilleures du genre.**

Comme l'expression "rouler comme un Fangio" a traversé les années sans prendre une ride, évoquer le confort revient à penser à la mythique DS, sorte de Graal dans l'inconscient collectif. Lorsqu'il a été question d'élaborer un dossier consacré au confort, nous ne pouvions nous empêcher de nous poser la question de savoir comment cette légendaire Citroën allait se comporter face à nos dix rivales, mais aussi par rapport à la Mercedes Classe S, référence des temps modernes. C'est ainsi que la merveilleuse DS Super 5 datant de 1974 et appartenant à notre confrère Thierry Emptas s'est retrouvée à Montlhéry pour subir notre batterie de tests.

Et nous n'avons pas été déçus par ce qu'elle nous a révélé. Les mesures statiques nous ont déjà permis de relever quelques singularités étonnantes.

Ainsi, si les sièges avant à moussage peu dense présentent une assise en moyenne plus courte d'une dizaine (!) de centimètres que les compactes modernes, ils sont en revanche 12 cm plus larges que ceux de la majorité des prétentantes. De plus, leur galbe est réduit à peau de chagrin : ils sont aussi plats qu'une limande ! Le festival des différences continue à l'arrière, avec une banquette implantée entre 7 et 13 cm

plus haut que celles de nos dix voitures. L'espace aux jambes au second rang est également incomparable. La DS est certes plus longue, (elle mesure 4,84 m) mais elle offre un avantage compris entre 8 et 15 cm. Pour couronner l'œuvre, son plancher dépourvu de tout tunnel de servitude est rigoureusement plat.

En dynamique, la DS écrase toute concurrence, Classe S comprise, lorsqu'il s'agit de franchir à basse vitesse un obstacle tel un casse-vitesse ou d'avaler un nid-de-poule. Elle est encore fabuleuse sur autoroute, mais se montre moins à son avantage sur route où ses mouvements de caisse insuffisamment contrôlés perturbent la conduite et peuvent gêner les passagers, notamment avec des remontées incessantes qui ne sont pas sans rappeler les mouvements d'un bateau en mer. Vos souvenirs d'enfants où vous étiez malades sur la banquette arrière n'ont donc rien d'une galéjade. Ses options radicales en matière de confort, associées à des solutions techniques déroutantes (comme la direction), pénalisent le toucher de route, du moins selon nos critères actuels.

Enfin, sur le plan de l'insonorisation, la DS ne peut faire illusion qu'au ralenti. À 90 km/h comme à 130 km/h, elle est tout simplement plus bruyante... qu'une Smart ! Mais il est vrai qu'à l'époque, l'insonorisation n'était pas considérée comme un paramètre de confort...



L'accéléromètre, installé sur le siège passager, confirme le ressenti conducteur. La Citroën DS survole les dos-d'âne et autres nids-de-poule. Son savoir-faire, elle le doit à sa suspension oléopneumatique bien sûr, mais aussi à la souplesse de ses sièges.



PHOTOS: YANN LEFEBVRE



L'hybride ne fait pas le moine

En dépit de ses préoccupations écologiques, la plus futuriste des créations de la marque à l'hélice reste aussi l'une des plus plaisantes à conduire. Surtout depuis qu'elle enlève le haut.

Par Romain Vannier Photos Adrien Cortesi





Le plaisir de conduite n'est pas la première chose qui vient à l'esprit à l'évocation de la propulsion hybride. Pour paraphraser John, Paul, George et Ringo, "grand frisson" et "Toyota Prius" sont des mots qui ne vont pas très bien ensemble. Mais l'alliance des énergies sous le capot d'une voiture n'aboutit pas systématiquement à un sédatif automobile. La BMW i8 l'a démontré dès sa commercialisation en 2014 sous la forme d'un coupé et elle enfonce le clou ce printemps en Roadster. Il suffit de poser les yeux sur sa plastique, de rêve et renforcée de fibres de carbone, pour se faire décoiffer avant même d'en prendre le volant.

D'une ligne toujours aussi spectaculaire que celle de la carrosserie à toit rigide, la découvrable lui reprend ses majestueuses portes à ouverture verticale. S'installer à bord est déjà tout un programme. On y descend plus qu'on n'y monte, après avoir enjambé l'épais ponton du châssis en composite. La position de conduite, semi-allongée avec les fesses au ras du bitume, augure de sensations hors du commun. Ce qui se confirme lors de la mise en route. L'i8 s'élance



De 37 km jusqu'à présent, l'autonomie électrique de l'i8 passe à 53 km, voire 55 km sur le coupé qui bénéficie des mêmes évolutions techniques que le Roadster.

systématiquement à la force de son moteur électrique en prise avec l'essieu avant.

La surprise ne vient pas tant du silence... mais du sifflement de turbine qui accompagne crescendo les premiers mètres.

BMW nous avoue avoir amplifié la sonorité de la machine synchrone pour rendre l'expérience de conduite encore plus atypique. C'est réussi, surtout une fois la capote électrique repliée en à

peine 15 secondes, la manœuvre étant autorisée jusqu'à 50 km/h. Il faut cependant avoir le pied léger pour ne pas réveiller le petit 3 cylindres thermique. Bien que majorée de 12 ch après l'adoption d'une batterie lithium-ion de plus forte capacité (11,6 kWh contre 7,1 auparavant), la puissance électrique ne suffit pas toujours à tracter ces près de 1700 kg de technologie. Un mode "zéro émission" permet néanmoins de filer cheveux aux vents jusqu'à 120 km/h sans brûler une goutte de sans-plomb. Mais →

PLUS	MOINS
Look d'enfer	Sportivité limitée
Sensations de conduite uniques	Stricte deux places
Sonorité du 3 cylindres	Évolution modeste de la puissance

Les modifications esthétiques restent mineures. Et c'est tant mieux: cette BMW conserve une allure inimitable.



**BMW AVOUE AVOIR
AMPLIFIÉ LA SONORITÉ
DE LA TURBINE POUR
RENDRE L'EXPÉRIENCE
DE CONDUITE ENCORE
PLUS ATYPIQUE** •••



- ➊ Le 3 cylindres turbo reste associé à une boîte automatique dont les palettes au volant permettent d'utiliser le mode manuel.
- ➋ L'interface multimédia permet d'observer les flux d'énergie de la chaîne hybride. ➌ Futuriste lors de la commercialisation de l'i8 en 2014, l'habitacle le paraît un peu moins aujourd'hui.
- ➍ Le choix du mode de conduite influence l'affichage de l'instrumentation.
- ➎ En dépit de la sophistication ambiante, l'ergonomie des commandes facilite la prise en main.

dans ce cas, l'autonomie de 53 km promise par la grosse "pile" dissimulée dans le tunnel central fond comme neige au soleil. Il faudra même se contenter d'en parcourir les deux tiers dans la vraie vie.

Lancé sans le moindre soubresaut par un alterno-démarreur, le 1.5 turbo ne tarde donc jamais à se faire entendre. Et c'est tant mieux. Ce bloc de Mini, implanté sur le train arrière, ronfle au point de faire croire qu'il compte deux fois plus de cylindres qu'indiqué dans la fiche technique. Soutenu par un système de sonorisation dans l'habitacle, il grogne encore plus copieusement une fois le mode Sport de la boîte automatique engagé. Les deux moteurs combinent alors leur puissance pour cumuler 374 ch. Une cavalerie qui n'impressionnerait guère un SUV diesel aujourd'hui, mais qui suffit à déclencher un flot généreux de sensations à l'accélération. Le 0 à 100 km/h s'accomplit en seulement 4,6 s, grâce notamment à la célérité de la transmission à 6 rapports. Ses palettes au volant permettent au besoin d'accéder à un mode manuel réussi, le but étant pour tous les grands enfants que nous sommes de



①

- ① Le toit souple de l'i8 Roadster disparaît en 15 secondes et jusqu'à une vitesse de 50 km/h.
- ② En option, cette BMW s'équipe de performants projecteurs laser facturés 6 500 €.
- ③ À bord du Roadster, il faut juste faire le deuil des deux petites places arrière du coupé.

②



③

**L'AÉRODYNAMIQUE A FAIT L'OBJET
DE TOUTES LES ATTENTIONS. LA DÉCOUPE
DES FEUX ARRIÈRE LE PROUVE. •••**



BMW i8 Roadster 374 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 374 ch (cumulée)
Couple thermique maxi	■ 320 Nm à 3700 tr/mn
Couple électrique maxi	■ 250 Nm à 0 tr/mn
Type	3 cylindres turbo + moteur électrique synchrone
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm ³ /11 CV
Batterie/capacité	Lithium-ion / 11,6 kWh
Transmission	aux 4 roues
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6 + 2

Châssis

Diamètre de braquage	■ 12,3 m
Pneumatiques AV/AR	195/50 R 20 / 215/45 R 20

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,69 / 1,94 / 1,29 / 2,80 m
Poids/tractable freiné	1670 kg/-

Performances

0 à 100 km/h	■ 4,6 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	■ 88 dm ³
------------------	----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 156 950 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (46 g/km)
Prix du modèle essayé*	174 060 €
Garantie	■ 2 ans / km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, accès et démarrage mains-libres, affichage tête haute, aide au démarrage en côte, Bluetooth, clim auto bizona, caméra de recul et à 360°, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence en ville, jantes alliage 20 pouces, phares à diodes, planche de bord cuir, rétros rabattables électriquement, sièges électriques chauffants, syst. multimédia avec écran tactile/GPS /prise USB...

Options ■

Apple Car Play (3 ans, 300 €), avertisseur sonore piétons (110 €), chargeur téléphone à induction (100 €), jantes bicolores (1 850 €), peinture métallisée (850 €), phares laser (6 500 €), système hi-fi Harman Kardon (910 €)...

Consommations / Charge

Moyenne WLTP	■ 2,1 l/100 km
Temps de charge (80 % de charge)	■ 4 h (prise domestique) ■ 2 h (Wallbox 16 A)
Autonomie moyenne	53 km + 600 km (réservoir de 42 l)

Note EuroNCAP

NC

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En dépit des apparences, l'i8 n'est pas une sportive. Il s'agit plutôt d'une GT au contenu technologique abouti et capable de prodiguer des sensations de conduite uniques. Encore plus singulière aujourd'hui, cette BMW peut se choisir dans cette carrosserie Roadster.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Romain Vannier



Avec son look de supercar et son pétillant 3 cylindres turbo, l'i8 donne immuablement le sourire.



faire grimper le régime du moteur essence et faire briller les "shiftlights" affichées par la vision tête haute.

En dépit de l'ambiance sonore et de ses performances, l'i8 ne doit pas être considérée comme une vraie sportive, mais comme une GT.

La suspension pilotée à la gestion revue bride parfaitement les mouvements de caisse et l'équilibre naturel de cette drôle d'intégrale masque une bonne partie de son embonpoint. La légèreté de la direction électrique incite également à tailler des trajectoires sur route sinuose. Mais les grandes roues étroites, censées minimiser la résistance au roulement et donc préserver la sobriété de cette hybride rechargeable, limitent les vitesses de passage en courbe. Le train avant à pivot découpé et suspension à double triangulation élargit régulièrement la trajectoire à mesure que l'allure augmente à cause d'une monte pneumatique en seulement 195/50 R 20. Mieux vaut donc envisager les voyages au long cours plutôt qu'une série de spéciales en montagne. Ferme, l'amortissement préserve néanmoins de la fatigue et les turbulences demeurent discrètes derrière le grand pare-brise. À bord du Roadster, il faut seulement faire le deuil des deux petites places arrière du coupé, remplacées par un second espace de rangement de 92 dm³ en plus du coffre avant de 88 dm³. ■

Comme souvent, rouler cheveux au vent décuple la sensation d'accélération, ici prodiguée par 374 ch cumulés.



LES EXPERTS AJ

Dans la famille des SUV Volkswagen, il manquait un modèle pour la ville. Le T-Roc comble ce vide. Pour autant, le petit dernier n'entend pas se priver d'un "gros" moteur essence et d'une transmission 4x4. Est-ce bien utile ? La réponse de nos Experts.



Le coffre est assez pratique pour la catégorie. Notez toutefois qu'avec la transmission 4x4, il perd un peu en volume (441 contre 474 dm³ en 4x2).



Le T-Roc est l'un des SUV urbains les plus imposants (4,24 m). Mais il reste maniable grâce notamment à un diamètre de braquage court (10,6 m).

Évidemment, avec 190 ch, une boîte DSG et la transmission intégrale, le T-Roc affiche un comportement routier sans souci et se révèle plaisant. L'amortissement piloté contribue aussi au compromis confort/tenue de route. Mais ces raffinements ne sont pas donnés.



VW T-ROC

2.0 TSI 190 ch DSG7 4Motion First Edition - **33 890 €**

Malus écologique : 3 113 € (155 g/km)



Les habitués de Volkswagen trouveront vite leurs marques. Mais ils seront surpris par la qualité des plastiques, décevante au regard du prix.



Chaussé de belles jantes de 19 pouces, il a fière allure ! Mais attention, outre le fait de coûter 640 €, elles font grimper le malus écolo.



Franck Lagorce
(Pilote)

- ▶ Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
- ▶ 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 21 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.

“
La transmission 4x4 est un plus, mais malgré celle-ci, je suis étonné qu'il sous-vire autant à la réaccélération.
”

L'avis du pilote

80%

Quotient Emotionnel

“
Certaines lacunes d'équipement sont difficilement pardonnables sur une voiture de plus de 35 000 €!
”

L'avis de la journaliste

80%

Quotient Emotionnel

L'instrumentation de bord est sympa : choisir l'affichage est ludique et pratique. Cela fait longtemps que je me demande pourquoi les constructeurs persistent à garder un compte-tours. Sur une voiture de course, oui ! Mais sur un modèle de tourisme, ça ne sert plus à rien ! La vitesse et la carte du GPS sont plus utiles. Les commandes sont agréables, bien positionnées : du VW pur jus ! La visibilité ne pose pas de problème, à l'exception du rétroviseur intérieur trop petit. **Avec la transmission 4x4, le comportement est sain, équilibré au freinage, même sur sol humide** – plus efficace toutefois en ligne qu'en appui – mais je suis surpris d'avoir autant de sous-virage (*NDLR* : train avant qui tire tout droit) sur une transmission intégrale. Avec l'amortissement piloté (1440 €), le compromis confort/tenue de route est aux petits oignons. Rien à dire sur le tandem moteur/boîte DSG, juste parfait.

Faire un chèque de plus de 37 000 € (et encore, sans les options de notre modèle d'essai) et se retrouver avec une bonne vieille clé de contact dans la poche – alors qu'un Duster bénéficie d'un démarrage sans clé ! –, c'est un peu fort de café. D'autant que le T-Roc a aussi rogné sur la qualité des matériaux, comme l'a justement noté Stany Meurer lors du 10000 km. Le choisir dans une version haut de gamme n'est pas indispensable. **Certes, le TSI 190 ch est agréable, mais il est un peu gourmand (8,6 l/100 km; 9,4 l/100 en ville), et surtout lourdement pénalisé par un malus de 3 113 €.** Il est possible de l'abaisser à 2773 €, en évitant de cocher l'option jantes de 19 pouces (640 €) ! Pour un usage courant, le 1.5 TSI 150 ch est suffisant. Avec ce moteur, le T-Roc est plus léger, car dépourvu de transmission 4x4, donc guère moins performant, et surtout moins cher et épargné par le malus (73 € en 17 pouces).

L'avis du taxi

70%

Quotient Emotionnel

Au moins, en descendant de mon Touran, je ne suis pas dépayssé ! L'ensemble est toujours aussi fonctionnel et pratique, le système multimédia très complet et ludique, tout comme les compteurs numériques. Mais je suis déçu par la qualité de certains matériaux. Surtout face au prix exigé. En fait, c'est le mariage de plastiques durs et d'inserts laqués brillants que je trouve mal assorti. Pour moi, il manque aussi une pointe d'originalité, de fantaisie, à bord, pour être raccord avec le look extérieur et l'esprit plutôt "rock" de ce petit SUV. **Il ne faut pas non plus en attendre trop au niveau de l'habitabilité.** Certes, comparé à un Captur ou un 2008, il est plus spacieux, mais ce n'est pas un SUV familial pour autant. Ou alors pour une "petite" famille, avec un enfant, et qui sait voyager léger. À trois à l'arrière, c'est serré et le coffre est trop juste pour les bagages de cinq personnes.

LE SON ET L'





IMAGE

La Mustang a été restylée. Ce n'est pas flagrant. Pour vérifier si le fond changeait plus que la forme, nous avons opté pour la "vraie": V8, 5 l, 450 ch, boîte manuelle.

La GT est-elle caractérielle? Pas tant que ça.

Par Sylvain Vétaux Photos Patrick Curtet

C'est le jeu des sept erreurs et c'est... gonflant! Ford n'est pas le seul à pratiquer ces restylages parcimonieux et c'est pire lorsqu'il s'agit de toucher à une icône comme la Mustang. Alors, pour résumer: capot, optiques, pare-chocs et combiné d'instrumentation sont – légèrement – modifiés. Emballez, c'est pesé! Sauf que si elle change peu esthétiquement, la Mustang continue sur sa bonne lancée pour satisfaire les goûts des Européens exigeants que nous sommes. Car oui, pour les constructeurs américains, l'Ancien Continent n'est pas un marché facile. Au pays des burgers, ils aiment les gros moteurs, les transmissions douces et les suspensions mollassonnes. Au pays du jambon/beurre, nous préférerons les cylindrées de Solex, les boîtes à poigne et les autos qui ne font pas frotter leurs rétros dans les virages. Lancée en 2015, la Mustang a séduit. Fini l'essieu rigide à l'arrière, une tenue de route bien plus probante et voilà des clients qui ont succombé aux hennissements du canasson : 33 000 unités écoulées en Europe en tout juste trois ans, chapeau Ford ! Pour mettre toutes les chances de son côté, la firme s'est même fendue d'une Mustang Ecoboost dotée du 4 cylindres 2,3 litres turbo de la Focus RS. Mais l'honneur est sauf et plus des deux tiers des clients se sont tournés vers le V8. Faisons comme la majorité...

En théorie, il s'agit du même V8 5 l qu'avant. En théorie, car l'arrivée de la double injection (directe et indirecte) augmente l'alésage et la puissance.

Mais pas le couple qui lui, au contraire, chute un chouïa. De série, la GT a droit à l'échappement actif. Un mode Quiet (silencieux) est même programmable pour éviter de réveiller tout le quartier dès potron-minet. Mais comme le V8 se choisit aussi pour son timbre de voix chaleureux, l'envie de →

Une gueule pareille, pas question d'y toucher! Les designers y sont allés mollo. La nouveauté se situe sous le capot avec la double injection.



basculer d'office en Sport+, qui ouvre les clapets à l'intérieur de deux des sorties (les plus excentrées n'en ont pas) est plus forte. Le martellement des pistons donne le sourire, et je guette le moindre tunnel pour ouvrir les fenêtres et profiter à plein de ces borborygmes bestiaux. Le ramage correspond-il au plumage? Le moteur est souple, admet de reprendre très bas dans les tours, connaît un regain d'énergie arrivé à mi-régime, et accepte désormais de grimper jusqu'à 7 500 tr/mn (7 000 par le passé). La GT fait-elle des signaux de fumée à la moindre accélération ? Pas du tout. À cela, deux raisons. Primo, l'étagement sans fin de la transmission manuelle, avec une première qui tutoie les 100 km/h, tempère les 529 Nm de couple. Deuzio, chaussée des nouveaux Michelin Pilot Sport 4 S, l'américaine est

devenue une véritable sangsue. Les nostalgiques le regretteront peut-être; ceux qui privilégièrent l'efficacité, nettement moins. Il faut s'y faire: la Mustang n'est plus un coupé lourdaud, incapable d'enchaîner trois virages sans risquer de faire vomir ses occupants et qui ne peut accélérer que sur les roues droites.

Au fil des ans, elle a fait plus que combler son retard avec les références européennes et devient, à défaut d'être agile, précise et rigoureuse.

Grâce à sa suspension pilotée magnétique optionnelle (2 000 €), le gros et... lourd coupé (1 743 kg annoncés) ferait presque oublier son embonpoint. Même s'il ne se place pas avec la même vélocité que celui d'une M4 ou d'une 911,

le train avant est accrocheur. Une fois sur ses appuis, la Mustang chahute moins qu'avant, se couche moins qu'une Camaro et, surtout, n'est plus autant victime de mouvements parasites. En ville, son gabarit est plus facile à cerner que celui d'une Camaro, mais n'espérez pas descendre sous les 20/25 l aux 100 km dans les bouchons. Idem une fois que la petite départementale, terrain de jeu adéquat, est enfin trouvée. Est-il toutefois envisageable de rouler en Mustang au quotidien ? Sa gourmandise assumée, assurément ! L'équipement est très riche, le confort préservé, même en modes de conduite sportifs et les places arrière sont accueillantes à condition que conducteur et occupants ne dépassent pas 1,80 m. Quant au coffre, profond et large, il permet de traverser la France, faute de Route 66... ■



PLUS
Look
Comportement en progrès
Rapport prix/prestations

MOINS
Consommation
Étagement de la boîte
Finition moyenne

FORD Mustang Fastback GT

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	450 ch à 7000 tr/mn
Couple maxi	529 Nm à 4600 tr/mn
Type	V8, bi-injection
Cylindrée/puissance fiscale	5038 cm ³ /36 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	12,2 m
Pneumatiques AV/AR	255/40 & 275/40 R 19

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,79 / 1,92 / 1,38 m
Poids / tractable freiné	1 743 kg (à sec) / NC

Performances

0 à 100 km/h	4,6 s
Vitesse maxi	250 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	408 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	46 900 €
Malus (CO ₂)	10 500 € (245 g/km)
Prix du modèle essayé*	63 700 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clé, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, contrôles de stabilité et de trajectoire, contrôle de pression des pneus, détecteurs de pluie/luminosité, échappement actif, freins avant Brembo, jantes 19 pouces, phares à LED, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs électriques et chauffants, sellerie cuir, volant cuir chauffant...

Options

Bandes décoratives (500 €), BVA 10 vitesses (2 000 €), pack Carbon/Alcantara (1 600 €), peinture métallisée (700 €), sellerie cuir avec baquets Recaro (1 800 €), sièges AV chauffants et climatisés (600 €), suspension adaptative Magneride (2 000 €), système GPS Premium (1 200 €), toit contrasté noir (500 €)...

Consommations

Mixte	12,4 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	16,6 / 8,8 l/100 km
Réservoir	61 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Il manquait à la Mustang un peu de rigueur pour nous séduire à 100% : c'est chose faite, grâce notamment à d'excellents pneus. La suspension pilotée réalise du bon boulot sans être cassante, et le V8 offre un récital. Est-elle agile comme une BMW M4 ? Non, mais elle a plus de charisme.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1

➊ Même si la qualité des matériaux a progressé, elle reste en deçà de nos standards. Mais la présentation a plus de charme! ➋ Carrière mondiale oblige, l'instrumentation de bord est bilingue. Il suffit de sélectionner les bonnes unités de mesure. ➌ La conduite autonome, très peu pour elle! En revanche, les équipements de confort standard (ici les sièges électriques) sont au rendez-vous.

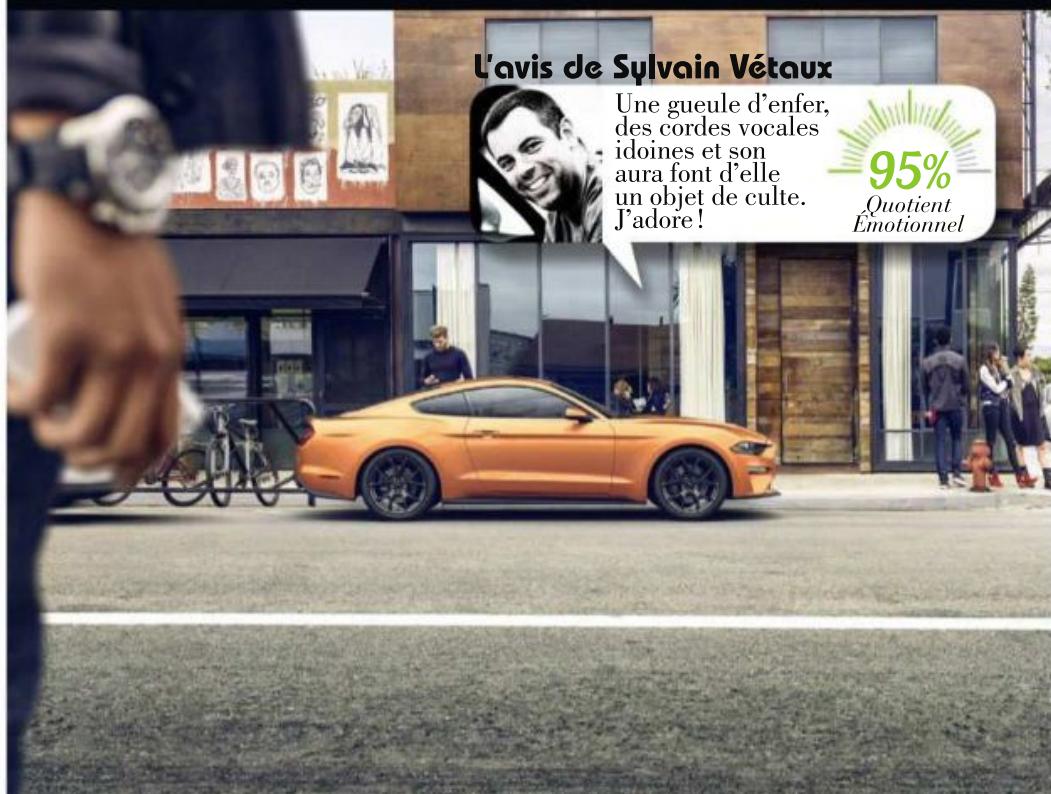
2



3



LA MUSTANG N'EST PLUS UN COUPÉ LOURDAUD. GRÂCE À SA SUSPENSION PILOTÉE, ELLE FERAIT PRESQUE OUBLIER SON POIDS •••



L'avis de Sylvain Vétau

Une gueule d'enfer, des cordes vocales idoines et son aura font d'elle un objet de culte. J'adore!





DEELUXE EST. 74

Blouse modèle Bertha

Prix de vente indicatif : 59,95€

En 2004, à Marseille, deux frères à l'origine de la marque ont lancé une collection de denim pour les hommes avec un modèle phare, le 74. Aujourd'hui, la marque s'est élargie et propose une collection homme, femme et enfant avec des looks à la fois modernes et originaux. Ici, une blouse d'inspiration orientale. N° lecteur :

04 91 77 01 46 ou www.deeluxe.fr



KWAY On the beach

Prix de vente indicatif : 99€

La pièce de la saison ! Voici le nouveau maillot de bain K-WAY qui arbore cet été de nouvelles couleurs inédites. Un incontournable du dressing estival qui rejoint immanquablement la liste de nos envies ! www.k-way.fr

THIERRY MUGLER

Eau de toilette

Aura Mugler

Prix de vente indicatifs :

55 € en 30ml / 77,50 € en 50ml

La promesse d'une fraîcheur éclatante et d'une sensualité tendre ! Une nouvelle énergie de vie, plus fraîche et lumineuse, qui invite chaque femme guidée par son instinct, à explorer un nouvel horizon.

Il ne tient qu'à vous. Il suffit d'oser. www.mugler.fr



SEIKO

Montre modèle Presage

Prix de vente indicatif : 369 €

La collection Presage, entièrement mécanique, offre une fiabilité ultime.

Ce modèle dame, avec son « cœur ouvert » affiche avec élégance le contraste entre l'acier et le revêtement doré rose, ultime touche féminine. Mouvement automatique, boîte 35,3 mm de diamètre, étanche 100m. www.seiko.fr

STIHL JARDINAGE

Tondeuse STIHL RMA 235

Prix de vente indicatif :

299€ sans batterie ni chargeur

399€ avec batterie AK20 et chargeur

La nouvelle tondeuse à batterie est un véritable concentré de savoir-faire technologique : poids plume, maniabilité, démarrage instantané, elle est idéale pour les petites superficies (300 m² environ).

Silencieuse et facile d'utilisation, elle dispose d'un niveau de confort encore supérieur à celui d'une machine électrique, puisque la contrainte du fil disparaît !

www.stihl.fr



PASTIS 51

Cocktail « Le flocon des neiges »

Prix de vente indicatif : 15,50€ - 70 cl

Le véritable pastis de Marseille présente une recette rapide à réaliser pour un apéritif estival. Dans un shaker : 3cl de Pastis 51, 4cl de citron, 4cl de crème de coco. Complétez avec glaçons et 10 feuilles de menthe. Après avoir shaké, filtrez 1 fois la préparation dans un verre et ajoutez 15 cl de Premium Ginger Ale pour obtenir une dense et savoureuse. www.51.fr

DOCKERS

Smart 360 Flex

Prix de vente indicatif : 99€

Dockers révolutionne le monde du chino avec le Smart 360 Flex. Ce nouveau chino (existe en plusieurs coloris) est doté de caractéristiques telles qu'un tissu stretch, une ceinture extensible et deux poches de sécurité cachées. Le mariage du confort et du style. www.dockers.com

Biographie**SITE DE PRODUCTION**

NECKARSULM (Allemagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

1 780 en France en 2017.

À titre de comparaison,

Mercedes a vendu

sur la même période

5 599 Classe E.

MOTORISATIONS**ESSENCE:** de 204 à 560 ch**DIESEL:** 177 et 313 ch**MODÈLE LE PLUS VENDU****2.0 TDI 190 ch****Sa seconde vie
en occasion**

À l'instar des Série 5 et Classe E, l'A6 se montre nettement moins arrogante en tarif une fois qu'elle atterrit sur le marché de l'occasion. Il n'est donc pas impossible de faire une belle, voire une très belle affaire, surtout en s'intéressant aux "grosses" versions essence. Cela dit, attention : si le prix de vente peut être alléchant, ce dernier s'accompagne malheureusement d'un budget d'entretien comparable au PIB du Mozambique... Vous voilà prévenu !



CRÉDIT

**Née en 2011
Fin de carrière 2018**

Audi A6

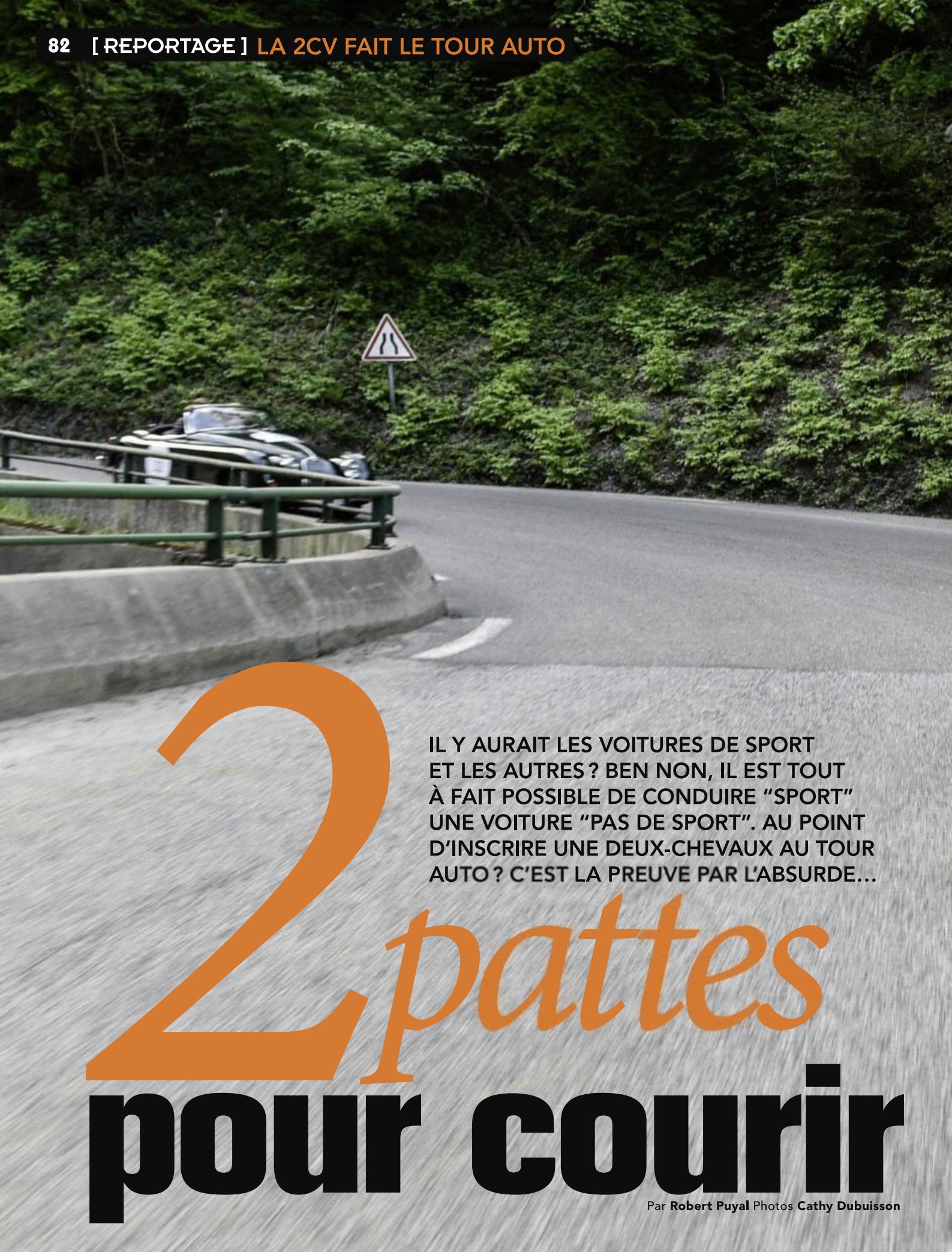
Par Pascal Richard

Apparue en 2011, cette "je-ne-sais-plus-combientième" génération d'A6 nous quitte. Profitons-en pour remettre quelques pendules à l'heure.

J'admire ceux qui, parmi mes collègues, peuvent citer le "nom scientifique" des différentes générations de BMW Série 5 (E12, E28, E34, E39...) ou de Mercedes Classe E (W124, W210...). Personnellement, j'en suis incapable. Pire, je n'en éprouve ni honte, ni gêne, ni tout autre sentiment de culpabilité. Pourquoi ? Parce que tous ces

forts en thème qui m'expliquent, sans prendre la peine de sous-titrer leur propos, que l'E39 est leur Série 5 préférée sont nettement moins à l'aise lorsqu'il s'agit de l'Audi A6. Ah, ça la ramène moins dans la rédac' lorsque je commence à parler de la C5 de 1997 qui est pour moi la plus réussie en matière de style ! Et de la C6 qui fut la

première à recevoir la calandre Single Frame... Même sourire géné au moment d'évoquer la mémoire de la C7 qui aujourd'hui nous quitte. Vous me direz que tout cela est anecdotique. Sans doute, mais cela explique aussi pourquoi l'Audi A6, aussi talentueuse soit-elle, mène une carrière plus discrète que ses petites camarades. ■



2 pattes pour courir

IL Y AURAIT LES VOITURES DE SPORT ET LES AUTRES ? BEN NON, IL EST TOUT À FAIT POSSIBLE DE CONDUIRE "SPORT" UNE VOITURE "PAS DE SPORT". AU POINT D'INSCRIRE UNE DEUX-CHEVAUX AU TOUR AUTO ? C'EST LA PREUVE PAR L'ABSURDE...

F

h! Oh! Ça va pas commencer! D'abord, ce n'est pas si absurde que ça. Deux pionniers ont eu l'idée avant nous. C'était en 1951 pour le premier Tour de France Auto de l'après-guerre. La pauvrette n'a pas terminé la première étape, mais il faut dire que celle-ci allait de Nice à Luchon, soit 736 kilomètres, en passant par Toulouse où un camion, sans doute surpris par la modeste accélération de la

"voiture de course", percute la pauvrette par l'arrière. Le Tour Auto Optic 2000, prolongation de l'épreuve pour les voitures anciennes, est un peu plus modéré dans ses exigences comme dans son format: cinq étapes en cinq jours, de 400 à 450 km chacune, émaillées de spéciales façon rallye et de courses en peloton sur circuit. Quatorze épreuves de classement plus, surtout pour la Deuche, la nécessité de couvrir les liaisons à bon rythme en respectant les limitations de vitesse, pour stupides qu'elles puissent être.

→



Pourquoi ?

Il s'agit donc de commémorer les 70 ans de la "Deux-Chevaux" de cette façon un peu rigolote et parodique, qui colle si bien à son image d'aujourd'hui. Il s'agit aussi de voir si c'est possible (mais nous étions bien sûrs que oui) sans se ruiner le caractère. Il s'agit enfin de vivre le Tour Auto de l'intérieur. Il s'agit surtout, avant tout, par-dessus tout de voir si tout ça est amusant, et de juger si notre nostalgie de la sainte machine est bien justifiée.

Qui ?

François Allain, ancien journaliste de la presse écrite (notamment à *L'Auto-Journal* !), auteur de plusieurs ouvrages sur la 2CV (aux Éditions ETAI), aujourd'hui présentateur de l'émission *Vintage Mecanic* sur RMC Découverte, voulait fêter les 70 ans de la belle. Il a monté l'opération avec le Méhari Club Cassis, dépositaire de l'héritage Citroën pour tous les bicylindres, qui restaure et reconstruit des 2CV et des Méhari, et l'aide essentielle d'Optic 2000, plus gros réseau d'opticiens de France, qui est aussi le sponsor principal du Tour Auto. Pour le second pilote, il fallait un ploumif enthousiaste toujours prêt et toujours curieux de tout ce qui roule : votre serviteur.



➊ La navigation est un sport, même à terre. ➋ Tout commence sur le pavé parisien ; l'auto est arrivée par camion de la Côte d'Azur (Cassis) et s'apprête à y retourner toute seule (Nice). ➌ Le Grand Palais, une jeune tradition, accueille le premier parc fermé du Tour Auto. La 2CV a commencé sa carrière ici même, au Salon 1948.



En circuit, la règle permet aux voitures lentes de briller.



LE TOUR AUTO OPTIC 2000

Le Tour de France Automobile est né en 1899 ! C'est l'épreuve la plus ancienne encore en activité. Pour participer à la course actuelle, dédiée aux anciennes depuis 27 ans, il faut qu'une auto du même modèle ait couru le Tour entre 1951 et 1965, ou jusqu'en 1975, mais celles-ci ne concourent qu'entre elles et pas pour la victoire. En 2018, le Tour comptait cinq étapes (Paris, Besançon, Megève, Avignon, Aix, Nice), dix épreuves spéciales et quatre sur circuit. C'est une Lotus Elan qui l'a emporté, après l'abandon des favorites, les Ford GT40, et la Cobra de Ludovic Caron.

Comment ?

Il y a deux façons de courir le Tour. En "Vitesse", mais alors il faut un arceau, il faut des combinaisons et surtout, s'agissant d'une Deuche, il faut une abnégation de fer. En "Régularité", l'équipage opte dès avant le départ pour la moyenne, haute, intermédiaire ou basse, à laquelle il devra se conformer pendant les spéciales. Sur les circuits, c'est autre chose : un ou deux tours de reconnaissance, un tour pour fixer un temps, trois pour le reproduire le plus exactement possible. Il ne s'agit donc là que de précision et, en ce cas, une voiture lente, pourquoi pas ?

Concentration !

Rassemblement sous les cintres prestigieux du Grand Palais. Spectacle toujours magique des concurrents venus de vingt pays qui alignent leur sportive classique, avec quelques perles miraculeuses, Ligier-Cosworth, AC Cobra, Alfa Romeo GTA, Ford GT40, Porsche 904, Nash-Healey. La présence parmi un tel aréopage de notre grisette est diversement appréciée. Certains pensent à un gag, certains apprécient le pittoresque, tous se demandent ce qu'on fait là et évoquent déjà le Turini, dernière spéciale aux redoutables escaliers d'épingles et de lacets. En tout cas, sa présence fait parler. Il faut dire qu'elle est voyante ! Son dos arrondi culmine à 1,60 mètre, soit 80 bons centimètres plus haut que certaines petites barquettes italiennes qui la côtoient.

Parmi le public, profusion de "*J'avais la même !*", anecdotes croisées, attendrissement général. Même les plus goguenards ont un mot gentil pour la voiture qui a bercé leurs premiers émois automobiles, sages promenades dans l'auto de Papy, apprentissage de la conduite ou virées d'étudiants. On découvre aussi une forte proportion d'amateurs plus pointus, qui détaillent la gazelle à la recherche de la faute de restauration. Et ils en trouvent ! Le gris est sûrement un peu trop métallisé. Les pare-chocs ne sont pas ceux d'un modèle 1952 (notre auto ; le chiffre 1951 sur les portières rend hommage à la participation historique). Normalement, pas de clignotants latéraux, mais vous comprendrez que nous ayons décidé de déroger. Les Michelin de collection sont des 125 x 15, pas des "400" mais ceux-ci ne se font plus. Et côté entrailles ? La caisse est bien de 1952, ainsi que la direction (2,5 tours seulement de butée à butée !) et la boîte (la quatrième surmultipliée ramène forcément en troisième, impossible de passer au point mort directement) tandis que le moteur est préparé et développe évidemment →



①

➊ Partage des tâches et alternance au volant avec l'ami François Allain. ➋ Le Tour passe par le pas de porte de nombreux opticiens Optic 2000, en promotion pour les lunettes connectées PrudenSee anti-endormissement. Utile en 2CV ? ➌ Pratiques, les portes à l'envers, pour répondre aux innombrables fans de François. ➍ Dijon : sur circuit, les concurrents en Régularité doivent signer un temps puis le reproduire fidèlement.



②



③



④

davantage que la puissance d'un 375 cm² d'origine (neuf chevaux réels). Sans doute de peur d'exploser le banc moteur, les mécanos du Méhari Club Cassis n'ont pas chiffré la puissance, mais ils l'estiment à une vingtaine de chevaux. Plus du double qu'à l'origine ! Pour être franc, nous aurions bien aimé disposer carrément du dernier 602 cm³ monté par Citroën à la fin de la carrière de la 2CV 6, qui proposait 33 chevaux, mais ça n'est vraiment pas le cas.

Action !

Ah ! Ceux qui croient que la vie est plus paisible à bord d'une voiture lente ! C'est exactement la logique contraire qui s'applique : il faut se dépêcher tout le temps, se hâter avec lenteur. Et le danger est évident : on s'efforce de ne jamais couper son élan, ce qui peut s'avérer scabreux. Avec sa légèreté remarquable (environ 550 kg), la mise en vitesse n'est pas si ridicule tant que c'est plat et que nous disposons de quelques avantages sur les plus grands fauves : la suspension sophistiquée, à quatre roues indépendantes, permet à peu près de ne jamais lever le pied et de refaire une partie du retard dès que ça descend. Scène mémorable et digne du *Corniaud* : une Ferrari Daytona Groupe 4 nous dépasse en vue d'un village, son V12 à quatre arbres à came en tête claironnant sa supériorité. Un bon 120 contre un petit 45, il n'y a pas photo. Las ! "Rien n'est jamais acquis à l'homme, ni sa force ni sa faiblesse", comme chantait justement Aragon à l'époque, et, 300 mètres plus loin, un gendarme couché himalayesque oblige le pilote de la belle coursière à une transaction minutieuse pour "passer" l'un après



①

① Quand on roule doucement, on arrive de nuit ! Ça nous a fait de bonnes journées. ② La casquette fait partie de la panoplie. Je l'ai rendue en même temps que la 2CV. ③ Voiture populaire, situation de luxe : deux mécanos avec nous tout le temps, et même quatre après l'abandon d'une autre voiture de l'écurie, une AC Cobra. Merci Jeff, Joël, Niku et Henri.

②



③



Ridicule ou attendrissante, la 2CV fait sourire tout le monde.



Une 2CV tient étonnamment bien la route. Le plus souvent, il est inutile de lever le pied avant le virage. Pour monter les côtes, c'est moins magistral.

Deux fauteuils d'orchestre pour voir passer le Tour.



l'autre ses précieux silencieux d'échappement. Ai-je hésité ? J'avoue que non, cligno, déboîtement et j'ai renvoyé à ses chères études la haute tradition de Maranello des châssis rase-mottes : 45 km/h contre 0, l'écart est encore plus grand !

Réactions

En tout cas, dans ce match déséquilibré, Davidette avait clairement tout le soutien du public. Serait-ce sa rusticité qui la rend si sympathique ? Qui fait regretter le sur-place derrière les camions ? Le niveau sonore, à bord ou depuis le trottoir ? Les "accélérations" divisées par deux si on voyageait en charge ? Les ailes qui se chiffonnaient et se déchiraient au premier contact ? La demi-vitre qui vous pinçait les doigts quand on claquait la porte ? La porte qui ne fermait pas sans la claquer ? Et qui s'ouvrait à l'envers et à l'improviste sur les premières comme la nôtre, pour évacuer le passager avant ? Le pare-brise pas tout à fait en face des yeux (sauf en cas de banquette affaissée) ? La consommation pantagruélique si on se mêlait de vouloir suivre le trafic, en montagne ? La capote qui rétrécissait et refusait de se refermer s'il avait plu ? Le roulis vertigineux en virage ? Les oscillations infinies en ligne droite ? La seconde trop courte, qu'il fallait tirer au rouge pour accrocher honorablement la troisième ? Le capot prêt à s'envoler (ne pas vérifier l'huile par grand vent) ? Notre Type A de 52 nous épargne le skaï cassant en hiver, collant-brûlant en été, et offre un tissu refait par un compagnon "comme à l'époque", tendu sur des sangles en caoutchouc. Mais elle nous régale d'un essuie-glace... à main. Elle nous offre aussi ses luxes éternels, le côté cabriolet, la capacité à quitter le goudron pour les chemins les plus creux, le vrai confort, la tenue de route presque infaillible si on la rapporte aux prestations du moteur.

Et alors, le Turini, c'était comment ? Long comme une tranche de pub sur TF1, mais on a eu le temps de regarder le paysage. Et de regretter que la spéciale s'arrête au col et ne comprenne pas la descente ! Et alors, est-ce qu'on reviendra ? Mmoui. Mais bon, si le pilote de la Ferrari humiliée nous propose un échange, on ne dira quand même pas non. ■

CASINO...

Lewis Hamilton a pris les rênes du championnat sans briller, à l'issue de quatre courses dont le sort s'est décidé, le plus souvent, sur des paris. Par François Dauré

La première tournée outremer de la saison de F1 donne généralement des indications sur la forme des équipes et des pilotes. La plupart du temps, même, la tendance initiée lors de ces premières courses se confirme jusqu'au dernier Grand Prix. Si cela s'avère encore être le cas, 2018 offrira quelques batailles épiques et rebondissements. Pour le plus grand plaisir des dirigeants – FIA et FOM – et du public.

Première surprise, l'épouvantail Mercedes n'effraie que des moineaux. La suprématie de la W09, affichée lors des essais d'hiver et jusqu'aux qualifications du GP d'Australie, s'est bizarrement liquéfiée. De circonstancielle à Melbourne, la défaite des Flèches d'argent à Bahreïn, puis à Shanghai, est devenue logique. Plus étonnant, lors des trois derniers Grands Prix, la meilleure carte de Mercedes s'appelait Valtteri Bottas. Le Finlandais aurait d'ailleurs dû s'imposer en Azerbaïdjan, sans cette malheureuse crevaison à trois tours du but. Lewis Hamilton le reconnaissait : *"J'ai eu beaucoup de chance de gagner ici. Valtteri a été exceptionnel et méritait la victoire, et Sebastian (Vettel) a été excellent aussi."* Le Britannique se retrouve pourtant aux commandes du classement général après quatre courses qu'il n'a aucunement maîtrisées. Mais sa monture ne domine pas le plateau et lui-même ne paraît pas en tirer la quintessence. Coup de blues, lassitude, comme le laisse entendre

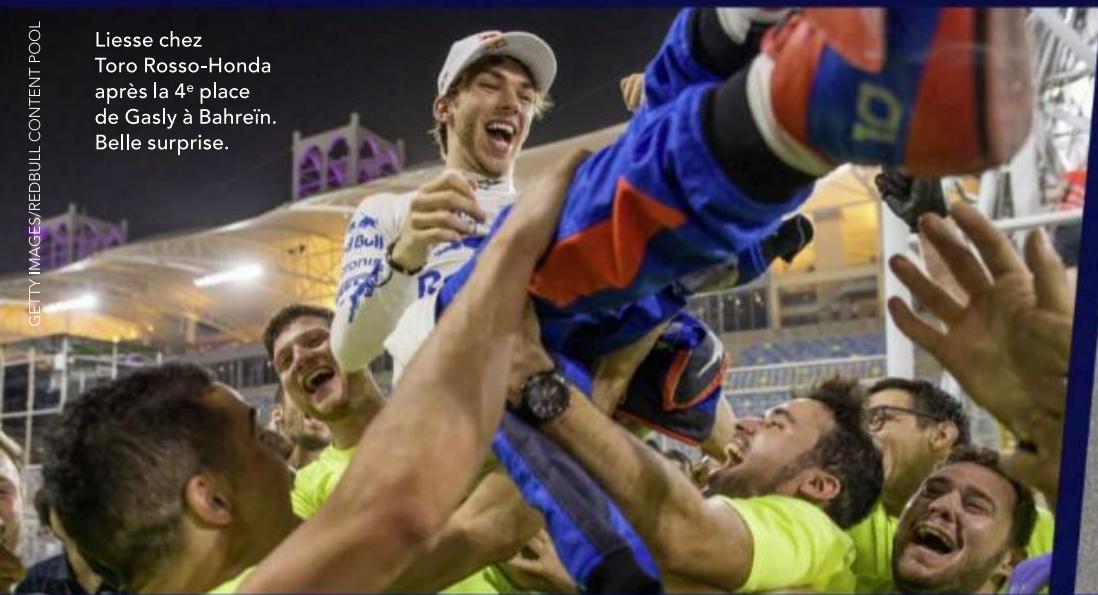


l'ex-big boss de la F1, Bernie Ecclestone : *"Ce n'est plus le même... Il est toujours très rapide et talentueux, mais j'ai l'impression qu'il en a un peu assez de tous ces déplacements autour du monde..."* Possible, mais Mr E, toujours furieux de son éviction l'an dernier, ne manque jamais une occasion d'égratigner la Formule 1 depuis.

Toujours est-il que la hiérarchie, au terme des quatre premiers Grands Prix, se révèle plutôt confuse.

Ferrari se maintient aux avant-postes, en misant tout, d'emblée, sur Sebastian Vettel. Tactique payante, puisque l'Allemand a signé deux victoires et trois pole positions de rang. Pour autant, la SF71H n'est pas, non plus, l'arme absolue capable de tout rafler. Elle se montre à l'aise sur différents types de circuits, au même niveau que la W09. Cependant, la comparaison pourrait devenir délicate lorsque les ingénieurs Mercedes trouveront (s'ils trouvent) le moyen de faire fonctionner leurs pneus, souci majeur sur la voiture.

Liesse chez Toro Rosso-Honda après la 4^e place de Gasly à Bahreïn. Belle surprise.



Bottas devant Hamilton et des Mercedes à la peine en Chine. Étonnant, non ?



À vos jeux, faites vos jeux! Peloton en furie, course échevelée aux allures de stock-car à Bakou – c'est devenu une habitude –, le début de saison 2018 a fait la part belle aux parieurs audacieux.

Du côté de Red Bull, comme prévu, l'équipe reste capable de coups d'éclat, comme en Chine, avec la sensationnelle victoire de Daniel Ricciardo. Mais elle se situe un ton en dessous des Ferrari et Mercedes, en termes de performance. Plus ennuyeux, son prodige, Max Verstappen, accumule les bourdes et pousse même jusqu'à la mauvaise conduite : erreur de débutant à Melbourne et à Bahreïn, faute grave à Shanghai, qui ruine la course de Vettel de surcroit, et enfin, le pire, agressivité hors limite face à Ricciardo à Bakou, où sa défense sauvage a causé à 100 % l'accrochage fatal aux deux Red Bull. En ce début de saison, l'Australien expose tout ce qui manque au jeune Néerlandais : maturité, maîtrise, intelligence situationnelle, audace calculée et timing. Problème, Daniel Ricciardo arrive en fin de contrat cette année et, surtout, Max Verstappen est le "fils préféré" d'Helmut Marko, le tout-puissant conseiller sportif de Red Bull. D'où une incapacité de l'équipe à assumer les âneries de Verstappen. Les principaux responsables de la situation de crise ouverte à Bakou se nom-

ment finalement Christian Horner et Helmut Marko. Mais, bien entendu, ils ont préféré sermonner les ingénieurs piste et les pilotes, plutôt que de faire leur autocritique après la course. Dans cet état d'esprit, comment espérer autre chose que quelques étincelles cette saison ?

La confusion ne règne pas uniquement parmi les équipes majeures.

Dans la "bataille du milieu", les uns et les autres se succèdent aux accès-sits : les Haas à Melbourne et à Bahreïn, la Toro Rosso de Pierre Gasly à Bahreïn, les Renault à Shanghai, les Force India et la Sauber de Charles Leclerc à Bakou... Pour finir, le meilleur des autres au championnat (6^e) s'appelle Fernando Alonso, au volant d'une McLaren qui n'a, cependant, montré que ses lacunes. Conclusion, à tous ses étages, la Formule 1 version 2018 ressemble à un casino. Les gagnants d'un week-end peuvent être les perdants du suivant. Peut-être le retour sur des pistes européennes plus classiques changera-t-il la donne ? Réflexion faite, non, ne touchez à rien ! ■



Bakou. En se rabattant trop tard vers l'intérieur, Verstappen prive d'air la Red Bull de Ricciardo, qui ne peut que bloquer ses roues, et déclenche l'accrochage.



*C'était en
février 1978
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES
L/l/h: 3,96/1,68/1,41 m
Poids: 986 kg
Puissance:
68 ch DIN à 5 600 tr/mn
1000 m d. a.: 36,8 s
V. max.: 152,6 km/h
Consommation à 90 km/h: 6,6 l/100 km

L'Horizon, bien en phase avec son époque, tourne le dos aux rondeurs de la 1100 qu'elle remplace, mais l'auto conserve les cinq portes et un gabarit similaire...

LA SIMCA HORIZON GLS À L'ESSAI

En 1978, la vénérable Simca 1100 affiche 10 ans au compteur. L'heure de la retraite a sonné, et c'est une pimpante Horizon qui vient prendre la relève. Si elle conserve judicieusement le pratique hayon, l'Horizon a tout de la berline compacte moderne, et plus encore en version GLS...

Par André Costa (1978) / Thomas Riaud (2018)

Extraits...

■ "Née en 1968, c'est-à-dire voilà dix ans, la 1100 a été la Cendrillon de chez Simca. À l'orée de 1978, voici donc celle qui va devoir succéder à la 1100."

■ "Avec une première montant à 50 km/h au compteur, une seconde qui frôle 85 et une troisième qui dépasse 120, la nouvelle Simca peut être menée très différemment suivant que l'on choisisse de monter ou non les intermédiaires et de la conduire de manière plus ou moins sportive."

■ "Sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, notre voiture d'essai a tourné, le conducteur se trouvant seul à bord, à 152,6 km/h, ce qui correspond aux 155 km/h annoncés par le constructeur."

■ "Dans le cas qui nous intéresse aujourd'hui – c'est-à-dire celui de la GLS haut de gamme – le moteur est un 1294 cm³ produisant 68 ch à 5600 tr/mn, avec un couple maximal de 10,5 mkg à 2800 tr/mn. Il s'agit en réalité du groupe qui équipe parallèlement la « grosse » 1307 GLS."

■ "Notre traditionnel essai de consommation moyenne à 75 km/h nous a fourni 6,65 l aux 100 kilomètres, alors que plus de 1 500 km parcourus à très vive allure sur route et autoroute ont exigé 10,5 litres."

■ "Sans avoir le brio de la Ti, voilà quand même une mécanique souple et extrêmement discrète, capable d'aller loin rapidement et aussi de se faire oublier dans les embûches."



Le tableau de bord de l'Horizon souffle le chaud et le froid en étant complet et bien conçu pour le conducteur, mais chiche en aspects pratiques du côté du passager.

// Avec 152,6 km/h, l'Horizon se place en quelque sorte à mi-chemin entre les 149,4 km/h d'une 1307 GLS et les 163,8 km/h d'une 1100 Ti. //

↑ Ses qualités

MÉCANIQUE SILENCIEUSE

“Dans tous les cas, le fonctionnement est silencieux et les vibrations mécaniques sont très bien filtrées.”

BONNE TENUE DE ROUTE

“L'Horizon n'est pas à proprement parler une voiture de sport, mais elle possède une qualité de comportement qui lui attirera des compliments de la part de l'usager moyen.”

SUSPENSION ET SIÈGES CONFORTABLES

“Le confort est là, avec une suspension à grand débattement, bien contrôlée, qui sauvegarde l'agrément des passagers dans les plus mauvaises conditions d'utilisation.”

↓ Ses défauts

MÉDIOCRE HABITABILITÉ À L'ARRIÈRE

“Intérieurement, les cotes nous fournissent une voiture vaste à l'avant mais décevante à l'arrière, suivant les normes actuelles.”

TABLEAU DE BORD MAL CONÇU

“Le tableau de bord est fort bien dessiné dans sa moitié gauche, c'est-à-dire face au pilote. Hélas, me plaçant ensuite au point de vue du passager, ma déception a été grande. Comment s'estimer satisfait de cette planche verticale rembourrée, mais inutilisable pour poser quoi que ce soit?”

DIRECTION UN PEU TROP DÉMULTIPLIÉE

“Relativement démultipliée, mais dotée quand même d'une précision et d'une rapidité de réaction acceptables, la direction est douce et exempte de désagréables réactions en virage.”



❶ La modernité des lignes de l'élégante Horizon tranche avec le style "sixties" de la 1100. ❷ Si l'habitabilité aux places avant est correcte, ce n'est pas le cas à l'arrière si l'on mesure plus de 1,75 m. Notez la sellerie qui "pique les yeux". ❸ Comme sur le coupé Bagheera, l'Horizon reçoit une montre digitale "dernier cri" !



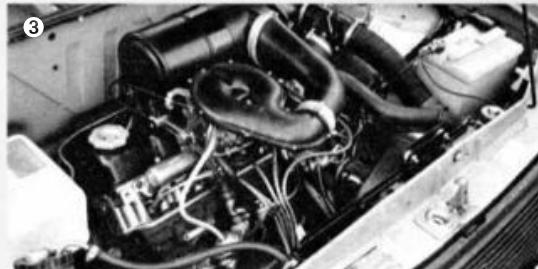
“ Si je voulais me montrer désagréable, j'ironiserais en notant que l'Horizon est sans doute la plus grande 2+2 que je connaisse. ”



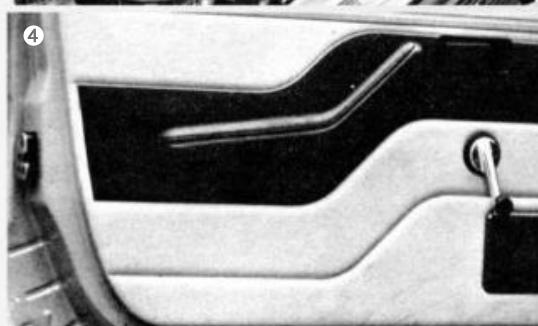
①



②



③



① L'Horizon sera la dernière Simca, Peugeot décidant de la sacrifier après l'absorption de la marque, pour dégager le terrain à sa 309... ② La boîte à gants possède un couvercle, mais sa contenance est trop limitée... ③ L'Horizon GLS fait figure de haut de gamme en héritant du 1294 cm³ de 68 ch de la "grosse" 1307 GLS. ④ La contre-porte fait l'impasse sur tout range-cartes. Dommage... ⑤ Luxe suprême: le rétroviseur extérieur est réglable, manuellement, depuis l'intérieur!



④

⑤

Extraits...

■ "La conduite demeure toujours agréable, même pour le sportif un tantinet déchaîné sur un itinéraire sinueux. La tendance à rouler est modérée et la motricité est convenable, même sur route mouillée."

■ "La carrosserie de l'Horizon est un bel exercice de style, en ce sens qu'elle représente une évolution très réussie des formes pour le moins sommaires de la 1100. La silhouette est massive, trapue, bien proportionnée et en quelque sorte rassurante."

■ "Il suffit de mesurer 1,80 m pour être tenté de reculer le siège du conducteur à fond et, dès lors, les ennuis commencent pour les occupants de la banquette arrière."

■ "Il suffit d'un déverrouillage réclamant deux mains pour que tablette et banquette se replient d'un seul mouvement vers l'avant, dégageant alors un important plateau de chargement."

■ "Avec ses performances convaincantes en dépit d'un pont bien long, avec son silence, sa sûreté de comportement, son confort et, d'une manière générale, son agrément de conduite, l'Horizon est incontestablement une voiture séduisante, au point que je me suis surpris à rêver pour elle d'un de ces moteurs qu'on sait concevoir de l'autre côté du Rhin... et qui lui permettrait d'atteindre vraiment la classe internationale."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Malgré le titre de "Voiture de l'année 1979", l'avenir sera dur pour l'Horizon, qui adoptera successivement les logos de Simca-Chrysler puis de Talbot en fin de carrière, la marque ayant été rachetée par Peugeot. Peugeot, qui mettra un terme à cette aventure industrielle dès 1985, en stoppant d'abord le projet d'Horizon de rallye, puis en s'accaparant la remplaçante de l'Horizon, une certaine "Arizona", qui deviendra la 309... produite sur le site historique de Simca, à Poissy!

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 FIAT

“Je suis propriétaire d'une Fiat 500X essence boîte auto achetée neuve en juillet 2016.

En juin 2017, après 7 000 km, la boîte de vitesses se bloque, et ne maintient que les vitesses 2, 4, 6, et plus de marche arrière.

Voiture prise en charge par Fiat, je la récupère 2 semaines après. Novembre 2017, 12 000 km : même problème. Immobilisation de la voiture deux semaines, aucune panne trouvée. Février 2018, 13 000 km : un nouvel incident du même type mais la voiture « s'autorépare ». Mars 2018, 15 000 km : rebeloche et cela fait un mois que ma voiture est immobilisée. Bien sûr, on me prête des voitures, bien sûr je suis en relation avec Fiat Monde, mais je n'ai toujours pas de retour technique ou commercial de Fiat qui n'en a rien à faire.”

Philippe Vandel

Jean-Michel Steininger parle de son Renault **Espace IV 2.0 T BVA**



**ACHETÉ NEUF EN JUIN 2006,
187000 km PARCOURS**

“Ce Renault Espace continue à me donner entière satisfaction. Habituellement, je change de voiture au bout de 4 à 6 ans mais j'attendais la version essence avec boîte automatique du nouveau Scénic. Malgré votre conseil de lorgner vers un 3008, je suis resté fidèle à mon agent (le garage Maurice, à Mulhouse) et j'attends un Scénic TCE de 160 ch livrable dans les jours qui viennent. J'apprécie aussi le 3008 que je connais car mon fils dispose de ce modèle. D'ailleurs, ne boudons pas notre plaisir, je me réjouis de voir nos constructeurs français PSA et Renault produire des autos attrayantes.”

Serge Lemaire nous parle de sa
Citroën DS5 HDI BVM6 Sport Chic

“En tout, ma voiture a été immobilisée 3 semaines. Les problèmes n'ont pas été réglés ; en fait, ils s'accentuent !”



“La DS 5 est une voiture tape-à-l'œil, qui attire les regards aussi bien par l'habitacle que par l'extérieur mais qui vieillit très mal. Au tout début, suite à des grincements venant de l'arrière, Citroën a réglé la banquette, et je ne pouvais plus baisser les dossier pour charger d'éventuels objets. Ensuite, des grincements dans le tableau de bord et une odeur d'essence de temps en temps, suivant la distance parcourue. Autre souci, une résonance du pot d'échappement dans l'habitacle en arrêtant d'accélérer, comme si je reculais vers un mur, très désagréable – Citroën met en cause les pneus ! Le support du pare-chocs arrière a été remplacé... À mes frais. La navigation, pourtant à jour, n'est pas opérationnelle à 100 % sur les zones à risques. Ensuite, les doublages d'ailes se desserrent, ce qui engendre des vibrations à chaque défaut de route. Et le plus désagréable, on dirait qu'il n'y a pas d'amortisseurs ; je regrette ma Laguna pour le confort. Après trois semaines d'immobilisation en atelier, je pensais que tout roulerait, mais à ce jour, j'ai toujours l'odeur d'essence, des grincements dans le tableau de bord, et de plus en plus de vibrations... J'en ai pris mon parti, mais je ne rachèterai pas une DS. J'ai notamment un penchant pour la Renault Talisman, mais j'attends de voir de nouveaux modèles courant 2018.”

ACHETÉE NEUVE EN DÉCEMBRE 2012 ; 82000 km PARCOURS ; CONSO. MOYENNE : entre 6,5 l/100 km et 8 l/100 km en fonction du réseau routier emprunté.

PIÈCES CHANGÉES : joint de pompe HP (en septembre 2017), amortisseurs arrière, barre stabilisatrice...



aj L'avis de Brice Perrin

L'inconfort est probablement le plus gros défaut de la DS 5, même si les amortisseurs ont été revus entre-temps. Mais les autres problèmes relevés par Serge, et l'absence de solution malgré les longues immobilisations en atelier ne sont pas dignes de la marque et de l'image “premium” dont elle veut se vêtir.

Vos autos nous intéressent

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

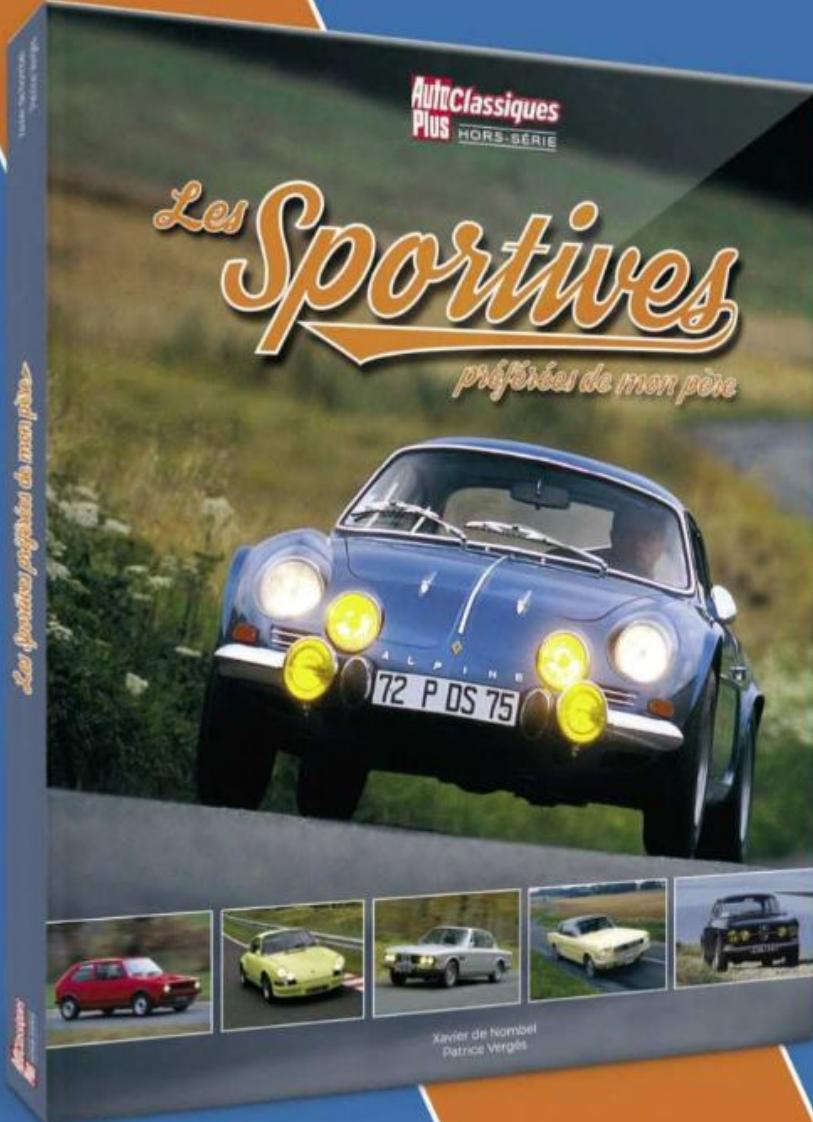
Les Sportives

préférées de mon père

21 Modèles Sportifs

Au travers de magnifiques photos, retrouvez les sportives les plus populaires comme la R8 Gordini ou la Mini Cooper, et les plus emblématiques telles que l'Alpine Berlinette, la Porsche Carrera 2,7 litres.

Ces voitures racontent bien plus que leur propre histoire, elles révèlent celle de nos parents, la nôtre.



En vente le 15 mai



CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital



GT 63 AMG, est-ce bien raisonnable ?

Mon père a envie de se faire plaisir avec une belle voiture. Il souhaite acheter la nouvelle Mercedes-AMG GT 63 S Coupé 4 portes, véhicule qu'il garderait *ad vitam*. Pensez-vous qu'étant donné les pressions écologiques de nos dirigeants à toutes les échelles, ce soit "raisonnable" ? Que le véhicule ne sera pas inutilisable d'ici à dix ans ? **L.H.**

J'aimerais pouvoir vous donner une réponse claire sur ce point. Il est hélas déjà très délicat d'avoir une vision de l'évolution des comportements et de la législation sur plus d'une année. Ce que nous pouvons dire sur ce sujet ? Plus la voiture est sophistiquée, plus les systèmes de dépollution sont efficaces. Alors certes, une AMG GT rejette beaucoup de CO₂ mais elle respecte les normes les plus sévères et pourra donc prétendre rouler en ville pendant de nombreuses années, même en cas de pic de pollution. Pour ma part, je pense que ce type de modèle ne risque pas d'être banni de la circulation. En revanche, il pourrait être tentant pour nos dirigeants d'inventer des taxes supplémentaires. Enfin, comme vous le savez, passion et raison ne font pas toujours bon ménage. Heureusement que c'est souvent la passion qui l'emporte à la fin.

Avez-vous prévu l'essai du Kia Niro PHEV ?

On voit dans la rue déjà depuis quelque temps le Kia Niro Hybride Rechargeable (qui n'est pas vraiment un clone de la Hyundai Ioniq Hybride Rechargeable, ne serait-ce qu'à cause d'un gabarit différent). Alors, à quand son essai, ou mieux encore, à quand un match entre ces deux cousines ? **M.D.-L.** Nous n'avons pas pu intégrer le Niro Hybride Rechargeable à notre dossier Électrique & Hybride du n° 1007, paru le 26 avril. Nous avons en revanche prévu un essai du modèle pour dans quelques numéros. Il est vendu à partir de 36 550 € contre 27 450 € pour la version non rechargeable. Cette dernière est déjà très frugale. En ville, elle fait preuve de douceur et se contente de 6,1 l/100 km. Sur autoroute, il faut compter 6,5 l/100 km et seulement 5,4 l/100 km sur la route. Les deux versions sont garanties 7 ans ou 150 000 km. Quant au match avec la Ioniq, la différence de carrosserie, très à l'avantage du Niro, fausserait le match, ce dernier remportant sans doute les items "vie à bord".



N'oubliez pas les monospaces ?

À quand un essai comparatif des voitures avec trois vraies places à l'arrière ? Les voitures dites familiales (Peugeot 508 et autres) ne sont pas du tout pratiques avec de jeunes enfants. À quand donc un comparatif des C4 Spacetourer, Volkswagen Touran, nouveau Peugeot 5008 et autres ? **M.T.**

Dans la catégorie des berlines familiales, il est vrai que la tendance actuelle ne favorise pas forcément l'habitabilité, encore moins l'accèsibilité. Sur ce dernier point, monospace et SUV sont tout simplement imbattables. Si la multiplication des SUV nous invite à tester prioritairement ce type de carrosserie, nous continuons à nous intéresser aux monospaces classiques, comme le montre notre dernier comparatif du genre, publié dans notre numéro 1005, du 29 mars 2018.

Préparez vos vacances et profitez de l'auto-journal sur la route du soleil

Tous les plaisirs de l'automobile

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT



L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

- + 5 Guides dans l'année
- + Le sac de voyage
(valeur : 23 €)

= 47%
de réduction !

6,29€
par mois
SEULEMENT
au lieu de 12,77€

- + la version numérique offerte !



Sac de voyage disposant d'une poche frontale avec la technologie RFID
qui permet de protéger vos cartes de crédit et votre passeport contre le vol de données, d'un organisateur frontal zippé, et d'un large compartiment principal zippé. La bandoulière détachable et le passant pour trolley faciliteront vos déplacements.
Dimensions: 47,5 x 24,5 x 32 cm

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'AUTO-JOURNAL SANS ENGAGEMENT :

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 Guides + le sac de voyage pour **6€29** par mois au lieu de **12€77** pendant 1 an puis 7,08€/mois. (909432)
Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais.

-47%

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

IBAN :

BIC :

Vous autorisez EMAS, société éditrice de L'Auto-Journal 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.

Je choisis mon monde de règlement :

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal
 CB n° Expire Fin : Cryptogramme

L'AUTO-JOURNAL 1 AN :

L'Auto-Journal (25 n°) + 5 Guides dans l'année à **85€** au lieu de **130€34**. (909416)

-35%

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél : Mobile :

Email :

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :



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

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

Offre exceptionnelle valable jusqu'au 31/07/2018 pour tout nouvel abonnement uniquement et paiement par prélèvement automatique, chèque ou CB. Délai de livraison : 4 semaines à réception de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine et/ou du support pour le casque en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre

OPEL INSIGNIA

Passées de mode, les grandes berlines ? À voir. En tout cas, si vous cherchez une routière qui a le sens de la famille, l'Insignia devrait vous plaire.

Par Pascal Richard Photos Clément Choulot

Disponible en version berline (Grand Sport) ou break (Sports Tourer), l'Opel Insignia a été repensée en 2017. Cette nouvelle mouture, un peu plus grande que sa devancière (+ 6 cm pour la berline, + 8 cm pour le break), propose un physique avenant et, surtout, une habitabilité supérieure à la moyenne. Un constat qui

vaut également pour le coffre. Ajoutez à cela un équipement plutôt riche, et vous ne serez pas loin du sans-faute. À noter que la version break est également déclinée en version CountryTourer, une variante timidement "SUVisée", mais pénalisée par le malus écologique (de 6810 à 9 353 €) dès qu'elle reçoit une transmission intégrale. Fâcheux.

Sur le plan mécanique, nous retrouvons quatre diesels, et trois essence dont un 2 l de 260 ch destiné à la sportive version GSi. Pour le reste, la gamme s'articule autour de trois finitions (en plus de la GSi). Maintenant que les présentations sont faites, il ne reste plus qu'à extraire de la gamme la version la plus intéressante.



Plus élancée que celle de la première mouture, la ligne de l'Insignia cru 2017 ne manque pas d'élégance et cache une habitabilité généreuse.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Édition	Innovation	Elite	GSi	Malus écologique
Diesel	1.6 Diesel Ecotec 110 ch	29 600 €	31 550 €	–	–	0 €
	1.6 Diesel 136 ch -114 g	–	32 700 €	–	–	0 €
	1.6 Diesel 136 ch - 118 g	–	–	36 000 €	–	0 €
	1.6 Diesel 136 ch Auto	–	34 000 €	37 300 €	–	540 €
	2.0 Diesel 170 ch	–	–	37 900 €	–	690 €
	2.0 Diesel 170 ch Auto	–	–	39 200 €	–	1 613 €
	2.0 Diesel 170 ch AWD	–	–	40 250 €	–	4 673 €
	2.0 Diesel 210 ch AWD Auto	–	–	43 400 €	47 180 €	8 753 €*
Essence	1.5 Turbo 140 ch	27 450 €	–	–	–	473 €
	1.5 Ecotec Turbo 165 ch	–	31 750 €	–	–	300 €
	1.5 Turbo 165 ch	–	–	34 800 €	–	690 €
	1.5 Turbo 165 ch Auto	–	32 800 €	36 100 €	–	860 €
	2.0 Turbo 260 ch AWD Auto	–	–	–	46 730 €	10 500 €

*10 500 € pour la finition GSi.

NOS COUPS DE CŒUR



1

À défaut d'être originale, la présentation de l'habitacle est soignée. Sur le plan dynamique, l'Insignia a fait de gros progrès. Pour ceux qui souhaiteraient encore un peu plus de nervosité, Opel propose en option un châssis plus sportif, baptisé Flex-Ride (1 130 €).



2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Toutes les Insignia, à l'exception des versions 210 et 260 ch, reçoivent une boîte de vitesses à six rapports de série. Pas spécialement plaisante à l'usage, cette transmission ne colle pas vraiment à la vocation routière de l'auto.

AUTOMATIQUE

On trouve deux BVA : une six rapports pour les versions turbo essence 165 ch et turbo diesel

136 ch et une huit rapports destinée aux essence 260 ch, diesel 170 et 210 ch. Douce, la version à six rapports manque de réactivité. La BV8 est quasi parfaite. Dans tous les cas, prévoir un surcoût de 1 300 €.

INTÉGRALE

Proposée en option sur le 2.0 D 170 ch (2 350 €), la transmission intégrale est montée de série sur les versions essence 260 ch et diesel 210 ch. Le gain en matière de sécurité active est significatif.

L/I/h/empattement: 4,91/1,86/1,44/2,83 m (berline) - 5/1,86/1,49/2,83 m (break)

MOTEURS DIESEL	1.6 D - 110 ch*	1.6 D - 136 ch	2.0 D - 170 ch	2.0 D - 210 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 4 000	136 à 3 500	170 à 3 750	210 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 2 000	320 à 2 000	400 à 1 750	480 à 1 500
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	205	195	215	233
Accélération 0-100 km/h (s)	11,6	10,3	9	7,9
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	10 en D	7,9	NC
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	4	6,7	6,4	6,8

MOTEURS ESSENCE	1.5 Turbo 140 ch*	1.5 Turbo Ecotec 165 ch*	1.5 Turbo 165 ch	2.0 Turbo 260 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 5 600	165 à 5 600	165 à 5 600	260 à 5 300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 2 000	250 à 2 000	250 à 2 000	400 à 2 500
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	210	225	212	250
Accélération 0-100 km/h (s)	9,9	8,9	9,8	7,3
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	NC	9	NC
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	5,9	5,7	7,5	8,6

*Données constructeur.

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 D / 110 ch

Difficile de trouver des arguments en faveur de cette motorisation qui semble avant tout destinée à séduire... les gestionnaires de flottes.

1.6 D / 136 ch

Même bloc que précédemment mais, cette fois, la puissance est plus en rapport avec le gabarit de l'auto. Avec la boîte manuelle, on trouve une version "114 g" équipée d'une monte de pneus "verts" et "118 g" avec des pneus "normaux". Reste qu'en matière d'agrément de conduite, c'est la variante automatique qui apporte le plus de satisfaction.

2.0 D / 170 ch

Ce moteur n'est pas désagréable mais le malus écologique devient un problème, surtout en version automatique (1 653 €). Cette version pourra séduire les gros rouleurs.

2.0 D / 210 ch

Puissance en hausse mais l'arrivée de série de la boîte automatique et de la transmission intégrale fait grimper le malus à 8 753 €, voire 10 500 € pour l'exécution GSi. On passe.

ESSENCE

1.5 Turbo / 140 ch

Uniquement disponible avec la finition d'entrée de gamme, ce bloc est surtout là pour des raisons économiques. Reste que le rapport prix/habitabilité n'est pas sans intérêt.

1.5 Turbo / 165 ch

Sur le papier, ce bloc n'est pas très impressionnant mais, à l'usage, il s'avère plaisant et efficace. Ses bonnes dispositions mettent en lumière les qualités dynamiques de l'auto.

2.0 Turbo / 260 ch

Réservé à la version GSi, ce bloc ne transforme pas l'Insignia en sportive mais lui apporte des prestations routières de vraie GT.

100 [CONFIGURATEUR] OPEL Insignia

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, accès wi-fi/4G⁽¹⁾, banquette AR fractionnable, caméra Opel Eyes avec avertisseur de distance, alerte anti-collision, avertisseur de changement de voies avec impulsion au volant et freinage autonome avec détection des piétons, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ensemble audio avec écran tactile de 7 pouces, prise USB/aux. et connexion Bluetooth, ordinateur de bord, régulateur-limiteur de vitesse, vitres AV/AR électriques à impulsion.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS

	Édition	Innovation	Elite	GSi
Aide au stationnement AV/AR	♥ 400 €	série	série	série
Sellerie cuir	-	-	gratuite	gratuite
Vitrage latéral feuilleté (pack Silence)	300 €	300 €	300 €	300 €
Reconnaissance des panneaux	50 €	série	série	série
Toit ouvrant électrique (berline)	♥ 650 €	♥ 650 €	♥ 650 €	♥ 650 €
Toit ouvrant panoramique électrique (break)	♥ 1090 €	♥ 1090 €	♥ 1090 €	♥ 1090 €

(1) Période d'essai limité à 3 mois ou 3 Go offert. Par la suite, un abonnement auprès de OnStar est nécessaire.



➊ Avec un espace de 32 cm au niveau des jambes et une bonne largeur au niveau des coudes (149 cm), les passagers des places arrière sont plutôt bien traités.

➋ Vu les dimensions de la bête (4,91 m pour la berline, 5 m pour le break), la caméra de recul (Pack Park and Go) n'est vraiment pas un luxe.

➌ En option (950 €), Opel propose une instrumentation digitale couplée avec un affichage tête haute.

➍ Les phares à LED sont montés de série à partir de la finition Elite.

➎ La boîte manuelle, peu plaisante à manier,

ne supporte pas la comparaison avec son homologue

automatique à 6 ou 8 rapports.

➏ À l'instar des places arrière, le coffre (543 dm³) est plus généreux que

la moyenne. Seul grief, son seuil de chargement (72 cm) est un peu haut.



LES FINITIONS

EDITION

Dès le premier niveau de finition, l'Insignia soigne le confort de ses passagers en leur proposant un équipement complet (*voir tableau ci-contre*). Reste que, côté moteurs, le choix est à la fois restreint et peu enthousiasmant (diesel 110 ch et essence 140 ch).

♥ INNOVATION

Facturée 1950 € de plus que la finition Edition, l'Innovation apporte, en plus des équipements figurant dans notre tableau : des seuils de portes chromés, un accoudoir central arrière, des entourages de vitres chromés (break), des projecteurs additionnels et des jantes alliage de 17 pouces sur l'ensemble des versions (sur l'Edition, l'essence est en 16 pouces et la diesel en 17).

♥ ELITE

Si on met de côté la sportive exécution GSi, l'Elite est la finition la plus huppée de la gamme. Par rapport à l'Innovation, elle implique un surcoût de 3 300 €.

Une somme importante justifiée par l'arrivée de série des phares à LED, de la caméra de recul, de l'ouverture des portes "mains-libres", d'une sellerie cuir, d'un hayon motorisé (break) et de vitres arrière (+ lunette) surteintées.

GSI

Cette exécution sportive se distingue par l'adoption de boucliers spécifiques, de deux sorties d'échappement et de freins signés Brembo. Le châssis reçoit une suspension pilotée tandis que les lois de passage des vitesses ont été modifiées dans le but de s'adapter à une conduite sportive. Si le 2.0 Turbo est spécifique à cette version, on trouve aussi le diesel de 210 ch. Le surcoût par rapport à la finition Elite est de 3 780 €.



Si vous trouvez le coffre de la berline un peu juste (543 dm³), vous pouvez opter pour le break, qui affiche un volume de 602 dm³. Ce dernier est facturé entre 1 300 et 1 150 € de plus.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK PARK AND GO LIGHT (950 €)

Ce pack s'adresse aux finitions Edition et Innovation. Il comprend l'aide au stationnement avancé intégrant la fonction freinage pour les modèles équipés d'une boîte de vitesses automatique. On trouve aussi la caméra de recul, la surveillance des angles morts, la reconnaissance des panneaux et l'alerte de recul dangereux. La visibilité périphérique n'étant pas la qualité première de l'Insignia, ce pack n'a rien d'un gadget.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK PARK AND GO 360° (1 250 €)

Cette variante plus élaborée du pack précédent est réservée aux exécutions Elite et GSi. Là encore, on trouve l'aide au stationnement avancé, mais cette assistance est associée à une caméra à 360°.

La surveillance des angles morts et de recul dangereux est toujours au programme. Font leur entrée l'éclairage extérieur d'accueil et le rétroviseur photosensible côté conducteur. Sur le plan financier, l'affaire n'est pas spécialement... une affaire. Mais, avec près de 5 m de longueur, les heures de carrossier peuvent revenir cher.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK DRIVER (1 000 €)

Ce pack se limite au remplacement du régulateur de vitesse monté de série sur toutes les versions par un régulateur de vitesse adaptatif. Non compatible avec la finition d'entrée de gamme, ce pack est proposé en option sur les exécutions Innovation et Elite (de série sur GSi). À noter qu'en matière d'aide à la conduite on trouve également le pack "Vision tête haute" qui, outre l'affichage tête haute des principales informations (vitesse, données du GPS, etc.) propose une instrumentation digitale paramétrable. Ce pack est livrable sur les finitions Innovation et Elite (de série sur GSi) au prix de 950 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (les deux)

PACK SPORT OPC (1 500 €)

L'Opel Performance Center vous propose de personnaliser la ligne de l'Insignia. Pour cela, ce pack regroupe des boucliers et des bas de caisse spécifiques. On trouve aussi sur certaines versions deux sorties d'échappement. À bord, les versions automatiques reçoivent des palettes de changement de vitesses au volant et un ensemble audio Bose. Le Pack OPC est disponible sur les finitions Innovation et Elite.

LES GOÛTS ET LES COULEURS...

LES TEINTES

Peintures opaques (gratuites)



Bleu Roi



Blanc Glacier

Teinte brillante (280 €)



Rouge Éclat

Teintes métallisées (700 €)



Gris Minéral



Gris Squale



Gris Cosmique



Vert Émeraude



Rouge Basque



Brun Caramel



Bleu Lune Marine



Gris Acier Satiné



Noir Profond

Teinte Premium (800 €)



Blanc Nacré triple couche

LES JANTES



Jantes alliage de série sur Edition essence.



Enjoliveurs de série sur Edition diesel.



Jantes alliage de série sur Innovation.



Jantes alliage de série sur Elite.



Jantes alliage de série sur GSi.



Jantes alliage en option (900 €) sur GSi.

NOTRE CHOIX

1.5 Turbo 165 ch auto Elite

36 100 € hors options - Malus écologique : 860 €

Bon bilan pour cette nouvelle mouture de l'Insignia, qui affiche un très bon rapport prix/prestations. Spacieuse, elle est taillée pour la vie de famille et ses excellentes qualités dynamiques se marient bien avec le 1.5 turbo essence. Pour ce qui est de la finition, nous optons pour la plus aboutie. Elle permet de profiter, pour une somme encore raisonnable, d'un équipement de série vraiment pléthorique.

RENAULT TALISMAN

Nouveau haut de gamme de Renault, la Talisman doit affronter une concurrence germanique adoubée dans ce segment. Mais grâce à ses bons arguments, la française réussit à trouver sa place et s'avère intéressante. Par Pascal Serres

La première qualité de la Talisman réside dans son habitacle, à la fois très confortable, à l'avant comme à l'arrière, et spacieux. Pour preuve, le coffre est l'un des plus généreux du segment. La finition est également d'un bon niveau, avec un assemblage sérieux et des matériaux de qualité. Utilisant la même base technique que l'Espace, la Talisman souffre elle aussi de défauts de jeunesse à répétition. Les mécaniques sont pourtant agréables et correspondent bien à ce que l'on espère trouver sur ce niveau de gamme. Les performances sont au rendez-vous, tout comme l'agrément de conduite. Ce dernier est d'un haut niveau grâce à un châssis et des suspensions très efficaces. Enfin, la Talisman est douce à conduire et très silencieuse.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.6 TCe	150	8,6	Un moteur très agréable en ville et alerte sur route. Il sait aussi rester sobre.
	1.6 TCe	200	8,6	Vif et doux à la fois, ce bloc est bien assisté par la boîte de vitesses à double embrayage.
Diesel	1.5 dCi	110	7	Un diesel qui manque cruellement de caractère et de tonus, surtout en version break.
	1.6 dCi	130	7,2	Un diesel rond et appréciable, idéal pour une conduite tranquille. Il est très économique à l'usage.
	1.6 dCi	160	7,8	Ce bloc permettra de voyager au long cours dans d'excellentes conditions.

LES INFOS CLÉS

- Essence : à partir de 13 500 €
- Diesel : à partir de 18 700 €
- Génération : actuelle (1^e)
- Commercialisation : depuis septembre 2015
- Restylage : aucun
- Carrosserie : berline/break (Estate en 2016)
- Modèles en circulation : 45 000



NOTRE CHOIX
TCE 200 INTENS EDC
de 2016

1^{er} prix prospecté: **19 290 €**
10 585 km

FLORIAN GROUT

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

Puissance maxi	200 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	260 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1618 cm ³ /11 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	Double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	12,1 m
Pneumatiques AV/AR	225/55 R 17

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,85/1,87/1,47/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 562 kg/1 850 kg

Performances

1000 m d. a.	29,3 s
0 à 100 km	8,4 s
90-130 km/h en Drive	7,4 s
Vitesse maxi	237 km/h
Freinage à 90/130 km/h	30/63 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/147 cm
Volume de coffre	596 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 1 100 €	Carte grise**: 366,30 €
---------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	8,6
Ville/Route/Autoroute	9,3/8,6/7,9
Autonomie/Réservoir	593 km/51 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	300 €	Kit de distribution chaîne
Amortisseurs AR	250 €	Embrayage BVA
Disques AV	270 €	FAP 300 €
Disques AR	190 €	Pneus (1 paire) 350 €
Plaquettes AV	200 €	Feu AV 1100 €
Plaquettes AR	100 €	Feu AR 300 €
Filtre à air	25 €	Bouclier AV 450 €
Filtre à huile	16 €	Bouclier AR 450 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

La mécanique n'est pas un modèle de fiabilité et les premières années de commercialisation ont été un peu difficiles, avec pas moins de 12 rappels. Il est donc judicieux de patienter un peu et de privilégier les modèles les plus récents, qui passent au travers de ces campagnes de remise à niveau.

LES PANNEES**PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES**

Pas de pannes immobilisantes.

AUTRES DÉFAILLANCES**CARROSSERIE**

Sur les premiers modèles, de nombreux défauts d'alignement des éléments de carrosserie. Qualité juste moyenne de la peinture avec, parfois, des coulures et/ou des traces blanchâtres.

ÉLECTRONIQUE

Réception radio perfectible avec apparition de nombreux grésillements. Divers bugs électroniques: dysfonctionnement du système R-Link, du Bluetooth, écran qui ne s'allume pas, caméra de recul qui

n'affiche aucune image... Fonctionnement aléatoire de la commande mains-libres du coffre (avec le pied). Réglage électrique du siège conducteur capricieux (mise à jour).

FREIN

Usure prématûrée des plaquettes de freins avant, à remplacer vers les 40 000 km (pas de changement).

PNEUMATIQUE

Usure très rapide des pneus avant (avant les 30 000 km), notamment ceux de la marque Michelin.

LES RAPPELS**MAJEURS****FREINAGE (JUILLET 2017)**

Risque de mauvais montage de l'ensemble étrier de frein/disque sur les Talisman du début de fabrication jusqu'au 21 avril 2016. Cela limiterait l'efficacité et/ou entraînerait un déséquilibre du freinage.

AIRBAG (JUIN 2017)

Risque de mauvais déploiement des airbags rideaux (mélange des produits chimiques d'allumage inapproprié) sur les Talisman construites entre le 29 septembre et le 30 novembre 2016.

HABITACLE (JUIN 2017)

Sur les Talisman fabriquées à Douai depuis le début de la fabrication jusqu'au 14 septembre 2016, le fond du tableau de bord peut se détacher (mauvaise fixation).

ABS/ESP (JUILLET 2016)

Risque de présence de particules plastiques ou métalliques dans le bloc hydraulique de l'ASB/ESP. L'efficacité des systèmes pourrait être réduite.

Périodes de fabrication: entre le 12 février 2016 et le 3 mars 2016 et entre le 17 mars 2016 et le 12 avril 2016.

PORTE (JUIN 2016)

Risque de désactivation inopinée de la sécurité enfant lorsque les portes arrière sont fermées (Talisman fabriquées du 17 mai 2016 au 18 juillet 2016).

SIÈGE (DÉCEMBRE 2016)

Sur les Talisman fabriquées du 6 janvier 2016 au 11 février 2016, les dossier des sièges arrière risquent de basculer en cas de choc (défaut des vis de fixation).

CHAUFFAGE (JUIN 2016)

Sur les Talisman construites jusqu'au 30 octobre 2015, une mauvaise installation du câblage au niveau du système de chauffage peut engendrer un début d'incendie.

ÉLECTRICITÉ (JUIN 2016)

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

ÉLECTRICITÉ (JUIN 2016)

Risque de court-circuit dans l'habitacle au niveau du câblage de mise à la masse. Cela concerne les Talisman fabriquées jusqu'au 30 octobre 2015.

CEINTURE DE SÉCURITÉ (JUIN 2016)

Jusqu'au 11 janvier 2016, les sangles des ceintures de sécurité avant peuvent avoir été partiellement coupées.

FREIN (MAI 2016)

Mauvais montage des flexibles de freins avant qui pourraient frotter contre la jante ou le pneu et se percer (Talisman produites jusqu'au 3 février 2016).

* Sous réserve d'acceptation : Tarif/mois : à partir de - ou 01/02/18 scooter 125cm³ neuf en RC, Vol et Incendie pour un usager à Toulouse de + de 30 ans, justifiant entre autres de 50% de bonus depuis + 3 ans acquis sur permis A ou B depuis + 10 ans. AMV 2, rue Mignel de Ceyznès - 33700 Mérignac - Courteig d'assumées. N° ORIAS 07 000 513 • Compagnie souscriptrice l'Equité.

www.amv.fr



AMV. L'ASSURANCE DES DEUX-ROUES
QUI N'AIMENT PAS QUAND C'EST **CHER**.

SCOOTER 125
dès 15,80€ /mois*
Vol/Incendie inclus

Amv

LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES

0 820 820 750 Service 0,12 € / min
+ prix appel



DEVIS ET ASSURANCE EN LIGNE 24H/24H SUR [AMV.FR](#)
(Sous réserve d'acceptation)



[DOSSIER DEUX-ROUES]

De tout pour tous les goûts

Ils ne sont pas réservés aux beaux jours mais aux titulaires du permis voiture qui y voient la meilleure réponse au stress des embouteillages. Une liberté formidable permise par ces deux ou trois roues qui voient la ville en bleu et non en gris...

Par Ivan Magot



ue ce soit pour se débarrasser purement des bouchons, ou simplement rouler différent sans pour autant avoir à passer le difficile permis moto, la réponse est dans ces pages. Du taïwanais Kymco 125 People S suréquipé, à la Harley Davidson Freewheeler, le choix est, sinon exhaustif, du moins varié. En effet, côté 125, le scoo-

ter à grandes roues Kymco est aux côtés du Peugeot Citystar qui, lui, mise sur ses agiles petites roues, alors que le Yamaha Tricity (et son cousin par alliance MBK Tryptik) améliore ses prestations tout en conservant deux roues avant malignes. Le roi des 3 roues de plus de 125 cm³, alias Piaggio MP3 500, élargit toujours le débat en apportant un rayon d'action important et une polyvalence intéressante. Cas à part,

au même titre que les Can-Am Spyder (en nettement plus "fun"), le Freewheeler représente une alternative aux cabriolets et, surtout, vous fait entrer de plain-pied dans le monde étoilé de Harley-Davidson, mais aussi dans celui de la moto. En effet, lors de ces différents essais, il a été le seul à être salué par la majorité des motards que nous avons croisés ou... qui nous ont dépassés. Un signe flatteur qui ne trompe pas.

KYMCO 125 People S 2999 €

Super-équipé

Avec son pare-brise, ses protège-mains, un vrai top-case, le freinage couplé avec ABS et tout ce qu'il faut d'origine, le nouveau Kymco People S se joue du quotidien. On s'y habitue vite, malgré un confort à améliorer.

Léger, facile et doté d'un monocylindre quatre temps refroidi par air suffisant (un peu timide au démarrage), le People S se montre d'entrée de jeu équilibré et aisément à prendre en main. Si le pare-brise haut impose de regarder au travers (ce qui ne plaira pas à tous, d'autant qu'il est déformé dans sa partie haute), on le loue rapidement tant il protège bien le buste et les mains. Les jambes auraient, elles, mérité un petit déflecteur, mais un tablier réglera vite l'affaire. Avec les grandes roues, le train avant se révèle précis et agile, malgré un balourd sensible en raison du poids du pare-brise, tandis que le freinage groupé avant/arrière au levier gauche se révèle excellent. En revanche, l'ABS se déclenche aisément en raison de pneus taïwanais (comme le scooter) médiocres. Dommage, car le People S aime les virages, ne se relève pas lors des freinages sur l'angle et accepte de bonne grâce d'effectuer un peu de route où, cependant, il manque un tanti-

net de stabilité à haute vitesse. Rien de grave, le Kymco étant surtout dévolu à la ville et bourré d'aspects pratiques. Outre un coffre cloisonné qui accepte un intégral et une combinaison pluie, un top-case généreux, deux prises USB (sous la selle et sur la colonne de direction) et un plancher plat, il permet, avec l'application "Noodoe", de connecter son portable en wi-fi au compteur central pour disposer d'informations multiples et, bientôt, d'un GPS. En revanche, une selle mieux dessinée (le haut des cuisses n'est pas maintenu, comme nombre de scooters) et des amortisseurs de meilleure qualité auraient été les bienvenus.

LE BILAN aj ★★★★☆

Un scooter 125 grandes roues bien équipé, plutôt équilibré et correctement motorisé pour moins de 3000 €... Voilà ce que propose ce Kymco People S aux normes Euro 4, avec une finition relativement honnête, de nombreux aspects pratiques mais un confort médiocre.



Un compteur "branché" qui peut afficher les données de votre téléphone et bientôt un GPS via l'application maison "Noodoe".

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	11,6 ch à 8500 tr/mn
Couple maxi	10,4 Nm à 6500 tr/mn
Empattement	1390 mm
Hauteur de selle	800 mm
Poids	130 kg à sec

La conduite

Vitesse maxi	100 km/h environ
Transmission	variateur et courroie
Freinage	couplé + ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	16"/14"

Le budget

Consommation	3 l/100 km
Réservoir	6,2 l
Assurance 1 an*	351 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

- PLUS**
- Moteur suffisant
- Précision des grandes roues
- Bon freinage
- Aptitudes citadines
- Protection parfaite du haut du corps
- Nombreux aspects pratiques

- MOINS**
- Amortisseurs arrière trop fermes
- Selle mal dessinée
- Autonomie un peu juste
- Pneus médiocres



Facile et pratique, le People S aime la ville mais son moteur modeste ainsi que le confort de selle comme de suspensions limitent les trajets routiers.

FIERS D'ÊTRE FABRIQUÉS EN FRANCE*

XMAX 125 **MT-125**



MT-125-coloris disponibles :
Night Fluo, Tech Black, Yamaha Blue

XMAX 125- coloris disponibles :
Radical Red, Sonic Grey, Phantom Blue, Blazing Grey

XMAX 125 OU MT-125
97€/MOIS⁽¹⁾
1^{er} LOYER DE 0€



Modèle	Prix TTC ⁽²⁾	1 ^{er} loyer TTC hors assurance facultative	Dépôt de garantie	35 loyers TTC hors assurance facultative	Coût total des Loyer	Option d'achat finale	Montant total TTC dû par le locataire en cas d'option d'achat
XMAX 125 ou MT-125	4999 €	0 €	0 €	96,73 €	3385,55 €	2499,50 €	5885,05 €

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

(1)Exemple de financement (hors assurance facultative) : Pour un achat d'un XMAX 125 '18 ou MT-125 '18 au prix de 4999 €TTC ou en location avec option d'achat (LOA) pendant 36 mois : dépôt de garantie : 0 €. **1^{er} loyer** à la livraison hors assurance facultative : 0 €TTC suivie de 35 **loyers de 96,73 €TTC** hors assurance facultative. Coût total des loyers : 3385,55 € hors assurance facultative. Option d'achat finale : 2499,50 €. **Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat : 5885,05 €TTC.** Durée effective de la LOA : 36 mois. Vous disposez d'un droit de rétractation. Le coût de l'assurance facultative hors surprises éventuelles et hors garantie perte d'emploi s'élève à 8,50 € par mois en sus du loyer mensuel indiqué plus haut et inclus dans l'échéance de remboursement. Le coût total de l'assurance sur toute la durée de la location avec option d'achat s'élève à 306 €. Contrat d'assurance facultative « Mon Assurance de personnes » n°5035 (Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail, Perte d'Emploi) souscrit par FINANCO auprès des sociétés SURAVENIR et SURAVENIR ASSURANCES, entreprises régies par le Code des assurances. Montant minimum de la LOA : 1600 €. Offre valable du 01/03/2018 au 30/06/2018. Sous réserve d'acceptation par FINANCO – SA à Direction et Conseil de surveillance au capital de 58.000.000 € - RCS de BREST B 338 138 795 - Siège social : 335, Rue Antoine de Saint-Exupéry, 29490 GUIPAVAS. Société de courtage d'assurances, immatriculée à l'ORIAS sous le n° 07 019 193 (vérifiable sur www.orias.fr). Cette publicité est conçue par Yamaha Motor Europe NV, succursale France, établissement de la société Yamaha Motor Europe NV, société par actions au capital de 347 787 000 €, 5 avenue du Fief, ZA les Béthunes – 95310 Saint Ouen l'Aumône - inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro 808 002 158 qui n'est pas intermédiaire en opérations de banque et service de paiement. Cette publicité est diffusée par votre concessionnaire YAMAHA, en sa qualité d'intermédiaire de crédit non exclusif de FINANCO. Cet intermédiaire apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Cet intermédiaire de crédit peut également être soumis au statut d'Intermédiaire en Opérations de Banque et Service de Paiement (IOBSP) dans ce cas son numéro d'immatriculation à l'ORIAS (consultable sur www.orias.fr) est affiché à l'accueil.

*Les usines yamaha mbk industrie de St Quentin dans l'Aisne fabriquent les modèles motos et scooters suivants : XMAX 125 et MT-125 et font de Yamaha le premier fabricant de deux-roues en France. Les XMAX 125 et MT-125 sont fabriqués à partir d'une base châssis et moteur fournis par le groupe Yamaha. (2)Tarif public conseillé au 01/01/2018. Document et photos non contractuels.



PHOTOS : YANN LEFEVRE

PLUS

Aptitudes citadines
Bon comportement
Freinage sûr et puissant
Plancher plat et grand coffre
Moteur agréable
Bonne autonomie

MOINS

Amortisseurs arrière trop fermes
Stabilité moyenne sur route
Protection du buste et des mains
Rétroviseurs encombrants

PEUGEOT 125 Citystar 3 849 €

Bien né !

Malgré ses petites roues et la maniabilité qui va avec, le Citystar n'est pas effrayé par la banlieue. La bonne allonge de son moteur, son autonomie et ses aptitudes routières acceptables en font un scooter polyvalent.

En adoptant l'ABS et l'homologation Euro 4, le Citystar est monté en gamme et tutoie les 4 000 €. Un montant où la concurrence devient âpre. Mais le scooter Peugeot mise sur ses fondamentaux : une maniabilité et une agilité qui lui facilitent la ville ainsi que des capacités routières dignes. En revanche, pour tous les jours, le Citystar demandera d'investir dans une bulle haute et un tablier, histoire d'affronter les intempéries car buste et mains sont très exposés, seules les jambes étant à peu près à l'abri. Un bon point : sa selle est mieux dessinée que celle de nombre de ses concurrents, ce qui compense un mauvais confort de suspensions arrière comme... la grande majorité des scooters. C'est à se demander si les constructeurs ont bien intégré le sens du mot confort ! Au-delà de cela, le Peugeot est correctement fabriqué et pratique avec son grand coffre apte à avaler un casque intégral

plus quelques broutilles. Avec le monocylindre 4 temps refroidi par eau du Satelis, le Citystar trouve un allié avec des accélérations suffisantes en ville, une bonne allonge sur route et une autonomie qui tourne autour de 250 km. Et s'il adore les boulevards comme les embouteillages où il virevolte avec gourmandise, le Citystar se comporte également bien sur la route où il demeure agile et précis de direction. Certes, il louvoie légèrement au-delà de 100 km/h et reste sensible au vent latéral, mais il garde la tête haute et profite d'un freinage couplé de haut rang, aidé en cela par des pneus Michelin d'origine qui font le job.

LE BILAN aj ★★★★☆

Homogène (mais en mal de confort), le Citystar est adapté à la ville avec ses petites roues qui apportent agilité et maniabilité sans pour autant perdre en précision. Pratique avec son plancher plat et un grand coffre de selle, le 125 Peugeot jouit aussi d'une bonne gestion moteur.

Homogène et plutôt polyvalent, le Citystar est également pratique et agile. Un bon scooter qui gagnerait à offrir plus de confort et de protection.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	14,4 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	11,9 Nm à 7 000 tr/mn
Empattement	1 430 mm
Hauteur de selle	795 mm
Poids	157 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	108 km/h
Transmission	variateur et courroie
Freinage	coupé + ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	13" / 13"

Le budget

Consommation	2,8 l/100 km
Réservoir	9 l
Assurance 1 an* AMV	351 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).



Le tableau de bord du Citystar est complet, lisible et affiche les informations essentielles.



KLEVER

PRENEZ LE POUVOIR SUR VOS DÉPLACEMENTS !

Nouvelle gamme de vélos à assistance électrique



Doux et
silencieux



Garantie 3 ans
moteur et batterie



Batteries
longue distance



Systèmes
antivol



Support technique
direct



Régénération
au freinage



> KLEVER B

Le vélo KLEVER B vous offre une excellente maniabilité sans effort et une position confortable.



> KLEVER S

Le vélo électrique Klever S est polyvalent et ergonomique. Avec des roues de 27,5" son rendement est excellent.



> KLEVER X

Le vélo Klever X est le vélo emblématique de la marque à la fois urbain, sportif et performant.

Venez découvrir l'ensemble de notre gamme chez votre concessionnaire Kymco.

Klever the POWER e-bike by **KYMCO**

www.klever-mobility.fr

YAMAHA 125 Tricity 4 699 €

Bébé trois roues

Revu en profondeur, le nouveau Yamaha Tricity a écouté les critiques et en partie corrigé ses défauts. Il reste surtout un petit 3 roues diablement à son aise en ville, doté d'un train avant aussi efficace que rassurant.

Le Piaggio 125 MP3 ayant capitulé, le Yamaha Tricity est désormais le seul 3 roues de 125 cm³ du marché avec son jumeau MBK Tryptik. Il a revu sa copie l'an dernier en rallongeant son châssis de 40 mm ce qui, mine de rien, apporte la place qui manquait aux jambes des grands gabarits, augmente légèrement la surface du plancher plat, ainsi que la contenance du coffre qui, selon la taille et le modèle, peut accepter un casque intégral. Il reprend également le monocylindre 4 temps refroidi par eau du Nmax, apportant des démarrages moins lymphatiques que par le passé, des vibrations mieux dominées, et une meilleure allonge. Cela dit, le Tricity ne devient pas pour autant un monstre. Il se place juste dans la moyenne. Très agile en ville, il préserve une excellente maniabilité malgré ses deux roues avant et propose une direction précise très rassurante. On s'habitue vite à ce train avant rivé au sol, qui permet de

soigner la trajectoire et apporte un freinage de haut niveau (groupé au levier gauche, frein avant sur le droit) doté d'un ABS parfaitement calibré. Le Tricity est à son aise sur route, malgré son modeste moteur, avec une position de conduite agréable et une bonne protection des jambes. Pour le buste, un pare-brise haut est indispensable alors que les mains sont exposées à tout. Désormais plus homogène, le Tricity n'a cependant pas amélioré ses amortisseurs arrière qui, comme pour tout "bon" scooter, mettent le confort ouvertement de côté. Dommage, d'autant que le train avant saute également parfois trop sur les bosses.

LE BILAN

Le Tricity a progressé de manière significative. Plus généreux en habitabilité et en mécanique, il préserve ses fondamentaux: un train avant agile rivé au sol et un gabarit contenu qui en fait un scooter facile, plus polyvalent, à défaut de devenir confortable.

PLUS

- Train avant agile et sûr
- Freinage haut de gamme
- Plancher plat et coffre pratiques
- Qualité d'ensemble

MOINS

- Confort médiocre
- Protection du buste et des mains
- Pas de warning



Un compteur numérique simple et lisible, mais qui aurait pu présenter plus d'informations.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	12,1 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	12 Nm à 7 500 tr/mn
Empattement	1 350 mm
Hauteur de selle	780 mm
Poids	164 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	100/110 km/h
Transmission	variateur et courroie
Freinage	coupé + ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	14"/13"

Le budget

Consommation	2,9 l/100 km
Réservoir	7,2 l
Assurance 1 an*	298 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

Le train avant agile et rivé au sol du Tricity est un atout indiscutables qui apporte aussi un freinage excellent. Comme les copains, il manque de confort.





PHOTOS: PIAGGIO

PLUS

Performances
Train avant sûr
Freinage de bon niveau
Grand coffre éclairé
Équipement complet
Bonne protection

MOINS

Amortisseurs arrière indignes
Transmission perfectible
Autonomie un peu juste
Poids et encombrement

Une belle allonge moteur et un ensemble cohérent font du MP3 500 un scooter apte à servir les banlieusards. Mais ses suspensions sont indigentes!

PIAGGIO 500 LT ABS/ASR Euro 4 9899 €

La vie en grand

Piaggio mise sur la polyvalence de son 500 MP3, adapté aux trajets de grande banlieue tout en restant efficace en ville. Une arme du quotidien, équilibrée et bien équipée.

Pour mêler ville, route et autoroute, avec seulement un permis B en poche, le MP3 500 s'impose de lui-même. Certes lourd (266 kg à sec), encombrant, et moins décontracté dans la cité qu'un 125 cm³, ce Piaggio fait cependant correctement tout ce qu'on lui demande. En ville, il se faufile bien, accélère très bien (attention, on dépasse vite les 50 km/h !) malgré une transmission qui "broute" à la remise des gaz, et ses rétroviseurs passent au-dessus de ceux des voitures (pas des SUV). Sur route, il enroule les virages avec bonne volonté tant qu'on n'adopte pas de rythme trop sportif sur terrain dégradé – il se relève alors sur les bosses, élargit la trajectoire, déclenche l'antipatinage ASR et louvoie en grande courbe rapide, principalement à cause d'amortisseurs arrière bas de gamme qui plus est inconfortables. Et, sur autoroute, il tient un 140 km/h compteur (maxi 155 km/h à 8000 tr/mn) sans broncher. Il freine aussi très

bien. Le levier droit se charge de l'avant, le gauche de l'arrière, l'ensemble étant groupé à la pédale (législation oblige) que, finalement, on utilise peu. Avec la bulle réglable en trois positions de hauteur (avec outil) et en optant pour un tablier et des manchons, le MP3 500 est un outil de banlieusard. Il n'est pas donné mais... négociable. Car une nouvelle version est prévue (ainsi qu'un nouveau 350 cm³) pour le milieu/fin d'année, mieux équipée – GPS Tom Tom Vio, amortisseurs arrière à gaz, nouvelle selle et nouveau pare-brise... – et plus puissante. Forcément, des tractations concerneront la version ici à l'essai.

LE BILAN ★★★★☆
Scooter GT à large rayon d'action, le MP3 500 est équilibré. Facile à vivre malgré son poids élevé et son encombrement, il se joue de la ville comme l'autoroute. Cependant, ses suspensions arrière perturbent autant le confort que la conduite sur route dégradée.



Un tableau de bord très automobile à la fois lisible et complet. Il est surmonté d'une pratique boîte à gants.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	38,7 ch à 7 250 tr/mn
Couple maxi	45,5 Nm à 5 000 tr/mn
Empattement	1 540 mm
Hauteur de selle	790 mm
Poids	266 kg à sec

La conduite

Vitesse maxi	155 km/h
Transmission	variateur et courroie
Freinage	coupé + ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	13"/14"

Le budget

Consommation	4,3 l/100 km
Réservoir	12 l
Assurance 1 an*	957 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

* Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

HARLEY-DAVIDSON

Freewheeler 107 29 850 €

Permis d'Amérique

Permis voiture en poche, c'est la Route 66 qui s'ouvre avec ce trike Freewheeler parfaitement calibré pour traverser l'Atlantique. En prime, cette Harley est sympa à conduire...

C'est un must que de se retrouver sur un morceau d'Amérique, les pieds bien à plat sur les marchepieds, les bras bien ouverts posés sur le guidon "cornes de vache", le généreux "big block" longue course de 1 745 cm³ battant le tambour entre les gambettes. Une ambiance on ne peut plus Harley, mais une conduite à l'opposé de celle d'une moto. On ne contrebraque plus naturellement comme sur un 2 roues, on tourne le guidon dans la direction où l'on souhaite aller. Comme avec une voiture, le Freewheeler ne contrebraque que lorsque vous le décidez, à l'occasion d'une dérive du train arrière. Ce qu'il fait même avec plaisir, levant la roue arrière intérieure, une fois que vous l'avez pleinement en main. Ce "trike" met d'ailleurs vite en confiance grâce à sa stabilité exemplaire et à son freinage hors pair, malgré l'absence d'ABS et d'ESP. En revanche, la conduite est virile et

demande des bras, notamment lors des manœuvres à basse vitesse, en virages serrés ou... en conduite sportive. Cela dit, l'esprit Harley va plutôt dans le sens du tourisme. Le Freewheeler se laisse mener avec aisance (dans un confort moyen), vous laissant profiter du gros couple, des bonnes accélérations de son V-twin, ainsi que du coffre arrière qui facilite les voyages à deux. Oubliez la ville où les embouteillages sont un calvaire vu qu'on suit le plus souvent les voitures avec, en été, un moteur qui chauffe mollets et méninges. Le tarif fait réfléchir, mais il est équivalent à celui d'un petit cabriolet.

LE BILAN

Look extra, stabilité rassurante, bicylindre Harley très agréable, comportement joueur lorsqu'on l'a bien en main, et esprit US authentique, le Freewheeler gagne à être connu. Il se conduit avec un permis B et représente une alternative originale aux petits roadsters automobiles.



Tout ce qui se trouve sous les yeux est lisible et typiquement Harley. Sans parler des cieux qui défilent dans les chromes...

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	87 ch à 5 450 tr/mn
Couple maxi	150 Nm à 3 250 tr/mn
Empattement	1670 mm
Hauteur de selle	700 mm
Poids	507 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	160 km/h
Transmission	boîte 6 vit., courroie
Freinage	couplé, disques AV/AR sans ABS
Roues AV/AR	19"/15"

Le budget

Consommation	6,4 l/100 km
Réservoir	22,7 l
Assurance 1 an*	1 008 €

*bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

PLUS

- Moteur doux et puissant
- Comportement sûr et joueur à ses heures
- Freinage haut de gamme
- Esprit et look authentiques
- Grand coffre pratique

MOINS

- Confort moyen
- Poids
- Aptitudes citadines
- Marche arrière capricieuse



Une gueule hors du commun et une conduite bien à lui: le Freewheeler est une nouvelle expérience de conduite et un bel objet.

L'été bien doté



MeisterSinger Lunascope

Certes, elle vaut le prix d'un scooter mais sa grande lune est craquante et l'originale lecture à une aiguille remonte à l'antiquité. Si, si! Mouvement suisse sur base ETA, verre saphir, cadran bleu ou blanc, fond vissé, diamètre raisonnable de 40 mm... Tout est là.

3300 €

GS 27

GS 27 fête ses 50 ans avec ces originales lingettes "ultra-nettoyantes" qui "dégraissent en profondeur".

Les maniaques du chrome impeccable ne risquent pas grand-chose à les essayer, ces 35 lingettes grand format étant proposées à un tarif abordable.

19,90 €

Racer

Présent dans le domaine moto depuis des décennies, Racer connaît son sujet. Les gants d'été ou demi-saison Stance sont en cuir de chèvre avec pouce et index tactiles. La coque offre une bonne résistance aux chocs, sans pénaliser la souplesse.

79,95 €

Tucano

En cuir souple de mouton, le blouson Bomber Bred de Tucano est confortable et adapté à l'été. Outre sa bonne bouille, son tissu aux poignets comme à la taille et sa poche zippée au bras gauche, il dispose de protections aux coudes et aux épaules et d'un emplacement pour dorsale.

329 €



Leatherman

Il est moins à la mode que par le passé, mais le Leatherman reste un truc précieux à garder dans son coffre de selle ou sur soi. Pinces, lames différentes, limes, tournevis, adaptateurs d'embouts... ce modèle Wave + rassemble 17 outils distincts.

144,90 €



SOYEZ SÛRS DE PARTIR!

Découvrez nos voitures neuves
ou d'occasion reconditionnées
disponibles sous 8 jours !*



Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

*Voir la sélection de voitures concernées sur le site www.aramisauto.com

Hors véhicules soumis au délai légal de livraison de 14 jours incompressibles, dans le cadre d'un achat avec financement vendu à distance.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

	MITO		
1.4 MPI 78 ch	5	300	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5	0	19 090
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7	90	22 590
Veloce TCT	9	90	25 890
1.3 JTDM 95 ch Super	4	0	20 790
Surcoût Super : "base" + 1 900 €			
Surcoût Lusso : Super + 1 800 €			

GIULIETTA

TYPE CV B/M* PRIX

	GIULIETTA		
1.4 T-Jet 120 ch	7	1 490	22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	173	24 690
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	30 000
Veloce TCT	14	3 473	35 700
1.6 JTDM 120 ch	6	0	24 990
2.0 JTDM 150 ch	7	0	26 990
2.0 JTDM 175 ch Super TCT	9	0	32 990
Surcoût Super : "base" + 2 060 €			
Surcoût Lusso : Super + 2 750 €			

GIULIA

TYPE CV B/M* PRIX

	GIULIA		
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	860	37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	2 010	54 490
Quadrifoglio Auto.	40	10 500	82 390
2.2 Diesel 136 ch	7	0	30 990
2.2 Diesel 150 ch	7	0	32 990
2.2 Diesel 180 ch Super	9	0	39 690
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	11	60	51 690
Surcoût Super : "base" + 4 300 €			
Surcoût Sport : Super + 4 600 €			
Surcoût Lusso : Sport + 600 €			

STELVIO

TYPE CV B/M* PRIX

	STELVIO		
2.0 T 200 ch Q4 Auto.	12	4 253	43 700
2.0 T 280 ch Super Q4 Auto.	17	4 253	51 700
Quadrifoglio Auto.	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 Lusso : Super + 5 300 €			
Surcoût Sport Edition : Sport + 4 800 €			

4C

TYPE CV B/M* PRIX

	4C		
Standard Edition	14	3 473	63 200
Surcoût Édition Spéciale : Standard Edition + 4 300 €			

4C SPYDER

TYPE CV B/M* PRIX

	4C SPYDER		
Surcoût : coupé + 9 800 €			

ALPINE

TYPE CV B/M* PRIX

	NOUVELLE A110		
Pure	15	860	54 700
Surcoût Légende : Pure + 3 800 €			

ASTON MARTIN

TYPE CV B/M* PRIX

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

AUDI



Audi

Premium Murat
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16^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	18 180
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 640
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 730
S1	14	4 460	35 770
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	20 410
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 770
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 800 €			
Surcoût : Ambition Luxe : S line + 700 €			

A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 800 €

Q2

TYPE CV B/M* PRIX

	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	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 €			

A3 BERLINE (4 PORTES)

TYPE CV B/M* PRIX

	A3 BERLINE (4 PORTES)		
1.0 TFSI 115 ch	6	0	26 960
1.5 TFSI Cd 150 ch	8	0	29 020
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	140	33 240
S3 Quattro S tronic	19	2 153	54 930
RS3 Quattro S tronic	29	10 500	62 900
1.6 TDI 116 ch	5	0	28 510
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 570
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €			
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €			

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

TYPE CV B/M* PRIX

	A3 SPORTBACK (5 PORTES)		
1.0 TFSI 115 ch	6	0	26 960
1.5 TFSI Cd 150 ch	8	0	29 020
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	140	33 240
S3 Quattro S tronic	19	2 153	54 930
RS3 Quattro S tronic	29	10 500	62 900
1.6 TDI 116 ch	5	0	28 510
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 570
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €			
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €			

A3 CABRIOLET

TYPE CV B/M* PRIX

	A3 CABRIOLET		
1.4 TFSI 115 ch	6	90	31 920
1.5 TFSI 150 ch	7	0	33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	2 773	38 150
S3 Quattro S tronic	20	3 113	59 560
RS3 Quattro S tronic	28	10 500	74 800
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	9	60	41 220
Surcoût S line : "base" + 4 500 €			

TT ROADSTER

TYPE CV B/M* PRIX

	TT ROADSTER		
Surcoût : coupé + 3 000 €			
1.8 TFSI 180 ch	10	540	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	773	41 830
S3 Quattro S tronic	20	3 113	59 560
RS3 Quattro S tronic	28	10 500	74 800
2.0 TDI 184 ch	9	60	41 220
Surcoût S line : "base" + 4 500 €			

Q3

TYPE CV B/M* PRIX

	Q3		
1.4 TFSI 125 ch	7	473	30 960
1.4 TFSI COD 150 ch	8	173	32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	2 300	38 940
RS Quattro S tronic	23	10 500	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	10 500	66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 930
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 480
2.0 TDI Ultra 150 ch	7	0	35 680
2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic	10	0	40 770
2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic	10	0	40 970
3.0 TDI 218 ch Design Quattro Tiptronic	12	0	50 980
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	540	54 560
Surcoût Design : "base" + 150 €			
Surcoût S line : Design + 3 600 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €			

A4 AVANT (BREAK)

TYPE CV B/M* PRIX

	A4 AVANT (BREAK)		
RS 4 Avant Tiptronic	34	10 500	92 000
Surcoût : breakline + 700 €			
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	1 873	51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	210	48 460
Surcoût Design : "base" + 2 100 €			

A4 ALLROAD QUATTRO

TYPE CV B/M* PRIX

	A4 ALLROAD QUATTRO		

<tbl_r cells="4" ix="4" maxcspan="1

X1						
sDrive18i Lounge	7	0	32 400			
sDrive20i Lounge DKG	11	M	300	39 650		
xDrive25i Lounge Auto.	13	M	1740	44 450		
sDrive16d Première	6	0	32 350			
sDrive18d Lounge	7	0	36 200			
sDrive20d Lounge Auto.	10	M	60	41 600		
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	140	45 950		
Surcoût Lounge : Première + 1 600 €						
Surcoût Sport : Lounge + 4 350 €						
Surcoût xLine : Sport + 450 €						
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 € à + 3 300 €						
NOUVEAU X2						
sDrive20i Première	NC	NC	39 700			
xDrive20d Première	NC	NC	43 600			
xDrive25d Première	NC	NC	46 000			
Surcoût Lounge : Première + 1 450 €						
Surcoût M Sport : Lounge + 6 700 €						
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €						
SERIE 3 BERLINE						
318i Lounge	7	0	34 700			
320i Lounge	10	M	210	38 150		
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	860	48 700		
340i Lounge Plus	21	M	6 810	49 700		
M3	32	M	10 500	86 500		
M4 Pack Compétition	34	M	10 500	93 200		
330e Lounge	8	0	46 850			
316d Lounge	6	0	34 700			
318d Lounge	7	0	37 300			
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	40 750			
320d Lounge	10	0	40 750			
330d Lounge Auto.	12	M	253	49 800		
335d xDrive Lounge Auto.	10	M	1 373	56 600		
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €						
Surcoût Luxury : Sport + 5 650 €						
Surcoût M Sport : Sport + 3 250 €						
SERIE 3 TOURING (BREAK)						
Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €						
SERIE 3 GRAN TURISMO						
320i Lounge Auto.	10	M	410	42 700		
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	1 613	50 700		
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	5 810	56 900		
318d Lounge	8	0	39 800			
320d Lounge	10	M	50	43 250		
330d Lounge Auto.	15	M	1 260	52 400		
335d Lounge xDrive Auto.	10	M	2 010	58 500		
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €						
Surcoût Luxury : Sport + 5 350 €						
Surcoût M Sport : Sport + 3 450 €						
SERIE 4 COUPE						
420i Lounge	10	M	540	41 650		
430i Lounge	15	M	1 373	46 300		
440i Lounge	20	M	6 810	52 350		
M4	32	M	10 500	87 900		
M4 Pack Compétition	34	M	10 500	94 700		
420d Lounge	10	0	43 650			
430d Lounge Auto.	15	M	253	53 050		
435d xDrive Lounge Auto.	10	M	1 373	59 250		
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €						
Surcoût Luxury : Sport + 5 850 €						
Surcoût M Sport : Sport + 4 850 €						
SERIE 4 GRAN COUPE						
Surcoût : coupé + 0 €						
SERIE 4 CABRIOLET						
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €						
NOUVEAU X3						
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	4 673	47 700		
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	4 890	53 400		
M40i Auto.	15	M	10 500	75 250		
sDrive18d Première	8	M	540	41 900		
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	410	51 900		
xDrive25d xLine Auto.	13	M	1 613	55 550		
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 153	58 400		
Surcoût Lounge : Première + 2 750 €						
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €						
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €						
Surcoût M Sport : xLine + 2 400 €						
X4						
xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	M	4 460	58 550		
M40i Auto.	15	M	10 500	71 100		
xDrive20d Lounge Plus	10	M	613	53 450		
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	M	2 153	62 300		
xDrive35d Lounge Plus Auto.	10	M	3 473	66 450		
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €						
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €						
NOUVELLE SERIE 5						
520i Lounge Auto.	10	M	90	48 850		
530i Lounge Auto.	14	M	140	56 150		
M40i Lounge Auto.	12	M	2 153	62 950		
M550i xDrive Auto.	15	M	10 500	92 900		
M50i Auto.	12	M	10 500	126 500		
530e Lounge	13	0	57 300			
520i Lounge	10	0	47 550			
520d EfficientDynamics Auto.	10	0	50 350			
530d Lounge Auto.	15	0	60 400			
540d Lounge xDrive Auto.	10	M	860	68 050		
M550d xDrive Auto.	18	M	2 940	90 050		
Surcoût Sport : Lounge + 4 400 € à + 4 800 €						

Surcoût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 €						
Surcoût M Sport : Luxury + 450 € à + 1 950 €						
NOUVELLE SERIE 5 TOURING						
Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 600 €						
NOUVELLE SERIE 6 GRAN TURISMO						
630i Lounge Auto.	16	M	1 260	64 450		
640i Lounge Auto.	13	M	3 853	71 500		
650d Lounge Auto.	16	M	253	68 700		
640d Lounge xDrive Auto.	10	M	2 773	76 700		
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €						
Surcoût Luxury : Sport + 800 €						
Surcoût M Sport : Luxury + 4 400 €						
SERIE 6 GRAN COUPÉ						
640i Lounge Plus Auto.	11	M	7 340	89 600		
650i Lounge Plus Auto.	14	M	10 500	103 350		
M6 DKG	47	M	10 500	144 850		
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 500	153 750		
640d Lounge Plus Auto.	10	M	1 373	92 250		
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 + 5 150 € à + 7 950 €						
X5						
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 500	72 450		
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	M	10 500	88 450		
M Auto.	19	M	10 500	130 600		
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 750			
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	953	57 550		
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	3 290	70 550		
xDrive40d Lounge Plus Auto.	10	M	3 473	75 750		
M50d Auto.	16	M	7 340	104 300		
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €						
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €						
SERIE 7						
740i Auto.	11	M	2 940	94 550		
xDrive50i Lounge Auto.	14	M	10 500	92 200		
M Auto.	19	M	10 500	138 500		
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	3 473	74 300		
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	4 733	79 500		
M50d Auto.	16	M	7 340	104 300		
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 800 €						
NOUVELLE i8 ROADSTER						
Hybride rechargeable	11	0	141 950			
Hybride rechargeable	11	0	156 950			
CITROËN						
TYPE						
C-ZERO						
C-Zero Confort	1	B	6 000	26 900		
E-MEHARI						
Soft Top	1	B	6 000	25 500		
C1 (3 PORTES)						
1.0 VTi 72 ch Live	4	0	10 450			
Surcoût Feed : Live + 1 800 €						
Surcoût Shine : Feed + 1 400 €						
C1 (5 PORTES)						
Surcoût : 3 portes + 500 €						
Surcoût Urban Ride : Shine + 300 €						
Surcoût Elite : Shine + 800 €						
C3						
1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	12 950			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750			
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	16 900			
1.6 BlueHDi 75 Live	4	0	15 550			
1.6 BlueHDi 100 Feel	5	0	18 300			
Surcoût Feed : Live + 1 550 €						
Surcoût Shine : Feed + 1 800 €						
NOUVEAU C3 AIRCROSS						
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 950			
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	19 250			
1.2 PureTech 130 ch Shine	7	0	22 650			
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	18 950			
1.6 BlueHDi 120 ch Feed	6	0	21 950			
Surcoût Feed : Live + 1 800 €						
Surcoût Shine : Feed + 1 200 €						
C-Elysée						
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750			
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	16 750			
NOUVELLE C4 CACTUS						
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	16 950			
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	18 500			
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	21 150			
C-ELYSEE						
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750			
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	16 750			
NOUVELLE C4 CACTUS						
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	16 950			
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	18 500			
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	21 150			
C-ELYSEE						
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750			
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	16 750			
NOUVELLE C4 CACTUS						
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	16 950			
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	18 500			
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	21 150			

1.3 MultiJet 95 ch Wild
Surcoût "base" : Wild + 1 000 €
Surcoût Cross : "base" + 1 700 €

PUNTO (5 PORTES)

1.2 69 ch Pop 4 M 140 11 990
1.4 77 ch Easy 5 M 410 13 490
0.9 TwinAir 105 ch Easy 5 0 14 990
1.3 Diesel 95 ch Pop 4 0 15 490
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €

TIPO BERLINE

1.4 95 ch 5 M 473 12 590
1.6 110 ch Easy Auto. 5 M 1740 16 690
1.3 MultiJet 95 ch 4 0 15 290
1.6 MultiJet 120 ch Pop 4 0 18 090
Surcoût Pop : "base" + 1 300 €
Surcoût Easy : Pop + 1 300 €

NOUVELLE TIPO 5 PORTES

Surcoût Tipo Berline + 1 500 €
1.4 T-Jet 120 ch Easy 7 M 953 18 590
Surcoût Lounge : Easy + 1 500 €

NOUVELLE TIPO STATION WAGON

Surcoût 5 Portes + 1 500 €

124 SPIDER

1.4 MultiAir 140 ch 8 M 2 010 26 290
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €

ABARTH 124 SPIDER

1.4 Turbo 170 ch Scorpione 9 M 2 010 37 000
Surcoût "base" : Scorpione + 3 000 €

QUBO

1.3 MultiJet 80 ch Trekking 4 0 16 140
1.3 MultiJet 95 ch Trekking 5 0 16 640

DOBLO

1.6 MultiJet 95 ch Lounge 5 M 90 20 490
1.6 MultiJet 120 ch Lounge 6 M 90 20 990
Surcoût Trekking : Lounge + 1 000 €

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge 6 M 300 21 790

FORD

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE KA+

1.2 70 ch Essential 4 0 10 000
1.2 85 ch Ultimate 5 0 12 050
1.5 TDCi 96 ch Ultimate 5 0 14 050
Surcoût White Edition/Black Edition : Ultimate + 600 €

NOUVELLE KA+ ACTIVE

1.2 85 ch 5 M 253 13 750
1.5 TDCi 95 ch 5 0 15 750

NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)

1.1 70 ch Essential 5 0 13 950
1.1 85 ch Essential 5 0 14 900
1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 16 900
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line 6 0 19 000
1.5 TDCi 85 ch Essential 4 0 17 300
1.5 TDCi 120 ch ST-Line 6 0 20 700
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 €
NOUVELLE FORD FIESTA ACTIVE

1.0 EcoBoost 85 ch NC 0 17 900
1.0 EcoBoost 100 ch Pack NC 0 19 600
1.0 EcoBoost 125 ch Pack NC 0 20 400
1.0 EcoBoost 140 ch Plus NC 0 22 100
1.5 TDCi 85 ch NC 0 19 600
1.5 TDCi 120 ch Pack NC 0 22 100
Surcoût Pack : "base" + 1 200 €
Surcoût Plus : Pack + 1 200 €

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 120 ch Executive 4x4 7 M 113 26 200
Surcoût Executive : Trend + 2 400 € à + 3 300 €
Surcoût ST-Line : Executive + 1 300 €

NOUVELLE FOCUS

1.0 EcoBoost 85 ch Trend 4 0 19 550
1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 20 150
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium 6 0 24 650
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium NC NC 27 350
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line NC NC 27 400
1.5 EcoBlue 95 ch Trend 4 0 22 150
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium 6 0 26 650
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium Auto. NC NC 29 550
Surcoût ST-Line : Titanium + 750 €
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 150 €

NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 950 €
C-MAX

1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 24 000
1.0 EcoBoost 125 ch Trend 6 0 25 200
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium 8 M 1 490 28 700
1.5 TDCi 95 ch Trend 5 0 26 000
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend 5 0 26 400
1.5 TDCi 120 ch Trend 6 0 27 200
2.0 TDCi 150 ch Titanium

5 0 30 700
GRAND C-MAX

Surcoût : C-MAX + 1 300 €

KUGA

1.5 EcoBoost 120 ch Trend 8 M 1 373 23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Trend 8 M 1 373 25 250
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4 11 M 6 553 33 100
1.5 TDCi 120 ch Trend 8 0 26 500
2.0 TDCi 150 ch Trend 8 M 60 28 750
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4 10 M 613 35 000

Surcoût Titanium : Trend + 3 050 €

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 900 €

Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €

MONDEO

Hybrid 187 ch Executive (4 portes) 9 0 36 150
2.0 TDCi Econetic 120 ch Titanium 6 0 33 250
2.0 TDCi 150 ch Titanium 7 0 34 350
2.0 TDCi 180 ch Titanium PowerShift 9 M 50 37 650

Surcoût Executive : ST-Line + 2 450 €

Surcoût Vignale : ST-Line + 3 650 €

MONDEO SW

Surcoût : berline + 1 000 €

S-MAX

2.0 TDCi 150 ch Titanium 8 M 253 38 900
2.0 TDCi 180 ch Titanium 10 M 253 40 400

2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch ST-Line PowerShift 12 M 1 490 45 200

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 600 €

Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €

GALAXY

1.5 EcoBoost 160 ch Titanium 9 M 2 153 40 750
2.0 TDCi 120 ch Trend 6 M 300 38 550

2.0 TDCi 150 ch Trend 8 M 300 40 050

2.0 TDCi 180 ch Titanium 10 M 300 43 750

2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh. 12 M 1 490 46 950

Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €

EDGE

2.0 TDCi 180 ch Titanium 10 M 2 153 46 300

2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift 12 M 2 153 49 800

Surcoût Vignale : Sport + 3 000 €

NOUVELLE MUSTANG FASTBACK

2.3 EcoBoost NC M 10 500 39 900

GT NC M 10 500 46 900

NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE

Surcoût : Fastback + 4 000 €

TOURNEO COURIER

1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente 5 M 50 13 600

1.5 TDCi 75 ch Ambiente 4 0 14 600

1.5 TDCi 95 ch Ambiente 5 0 15 100

Surcoût Trend : Ambiente + 750 €

Surcoût Sport : Trend + 1 740 €

Surcoût Titanium : Trend + 2 00 €

TOURNEO CONNECT

1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente 6 M 253 20 905

1.5 TDCi 75 ch Ambiente 5 M 90 21 405

1.5 TDCi 100 ch Ambiente 5 M 90 22 005

1.5 TDCi 120 ch Trend 6 0 23 405

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 M 473 19 940

Surcoût X-Read Elegance : Elegance + 1 380 €

Surcoût Executive : Elegance + 1 400 €

Surcoût X-Read Executive : Executive + 1 380 €

Surcoût Exclusive : Executive + 1 600 €

Surcoût X-Read Exclusive : Exclusive + 1 380 €

CIVIC (5 PORTES)

1.0 EcoBoost 85 ch Trend 6 0 19 550

1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 20 150

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium 6 0 24 650

1.5 EcoBoost 150 ch Titanium NC NC 27 350

1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line NC NC 27 400

1.5 EcoBlue 95 ch Trend 4 0 22 150

1.5 EcoBlue 120 ch Titanium 6 0 26 650

2.0 EcoBlue 150 ch Titanium Auto. NC NC 29 550

Surcoût ST-Line : Titanium + 750 €

Surcoût Vignale : ST-Line + 2 150 €

NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 950 €

CIVIC (4 PORTES)

1.5 i-VTEC Elegance 10 M 300 25 900

1.6 i-VTEC Sport 6 0 25 300

Surcoût Exclusive : Elegance + 1 000 €

Surcoût Sport : Sport + 2 000 €

Surcoût Prestige : Sport + 1 000 €

HR-V

1.5 i-VTEC 130 ch Elegance 7 M 300 22 280

1.6 i-DTEC 120 ch Elegance 6 0 24 650

Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €

Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €

Surcoût Exclusive Navi : Executive + 1 700 €

CR-V

2.0 i-VTEC 155 ch Elegance 9 M 5 810 30 320

1.6 i-DTEC 120 ch Comfort 6 0 28 610

Surcoût Elegance : Comfort + 2 700 €

Surcoût Executive Navi : Elegance Navi + 2 250 € à + 6 800 €

Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 2 100 €

Surcoût Innovia : Exclusive Navi + 3 740 €

Surcoût Executive Navi : Executive Navi + 1 000 €

Surcoût Design : Executive Navi + 2 000 €

Surcoût Creative : Executive + 2 000 €

Surcoût Intuitive : Executive + 1 350 €

Surcoût Edition : Mondial : Intuitive + 250 €

Surcoût Design : Intuitive + 2 000 €

Surcoût Intuitive Plus : Intuitive + 1 300 €

Surcoût Executive : Intuitive + 2 000 €

Surcoût Intuitive : Intuitive + 1 350 €

Surcoût Executive : Intuitive + 2 000 €

JEEP		CV	B/M*	PRIX
RENEGADE				
1.6 EcoQ Eko 110 ch Sport	6	M	1 153	19 100
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	M	1 050	22 750
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0	21 800
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	M	173	23 700
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	M	540	31 050
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M	2 453	34 000
Surcoût Longitude : Sport + 150 €				
Surcoût Limited : Longitude + 400 €				
NOUVEAU COMPASS				
1.4 MultiAir 140 ch Sport	8	M	1 373	24 950
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0	27 250
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	M	860	32 950
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	M	2 010	40 750
Surcoût Longitude : Sport + 250 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 500 €				
WRANGLER (2 PORTES)				
3.6 284 ch Sahara Auto.	10	M	10 500	40 000
2.8 CRD Sport Auto.	13	M	10 500	33 400
Surcoût Sahara : Sport + 700 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €				
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)				
Surcoût : Wrangler + 2 500 €				
CHEROKEE				
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	M	953	36 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude	10	M	2 153	42 650
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	M	2 153	47 450
Surcoût Overland : Limited + 3 500 €				
GRAND CHEROKEE				
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	17	M	10 500	68 900
SRT Auto.	19	M	10 500	84 900
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M	10 290	57 400
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €				
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €				
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €				
KIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PICANTO				
1.0 67 Motion	4		0	11 000
1.2 84 GT Line	4		0	15 200
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	13 690
1.0 T-GDI 100 ch Active	5		0	16 490
1.0 T-GDI 120 ch GT Line	5		0	19 690
1.4 CRDI 90 ch Motion	4		0	15 690
Surcoût Active : Motion + 1 700 €				
Surcoût Premium : Active + 3 400 €				
NOUVEAU STONIC				
1.4 100 ch Motion	5	M	113	17 190
1.0 T-GDI 120 ch Active	6		0	20 290
1.6 CRD 110 ch Active	6		0	22 490
Surcoût Premium : Motion + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 500 €				
SOUL				
1.6 GDI 132 ch Active	7	M	2 010	20 600
Sport DCT	12	M	3 290	27 600
1.6 CRD 136 ch Active	7	M	173	23 100
Surcoût Premium : Active + 3 000 €				
SOUL EV				
EV	1	B	6 000	36 400
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €				
PRO CEE'D				
1.0 T-GDI 120 ch GT Line	6		0	23 690
1.6 CRDI 136 ch GT Line	7		0	24 990
CEE'D				
1.4 100 ch Motion	6	M	860	17 990
1.0 T-GDI 100 ch Active	5		0	21 290
1.0 T-GDI 120 ch Active	6		0	22 290
1.6 GDI 135 Active DCT	7	M	690	23 290
1.4 CRDI 90 ch Motion	5		0	19 990
1.6 CRD 110 ch Active	5		0	23 590
1.6 GDI 136 ch Active	7		0	23 590
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €				
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 1 000 €				
CEE'D SW (BREAK)				
Surcoût : 5 portes + 1 100 €				
CARENS				
1.6 GDI 135 ch Motion	7	M	1 373	22 490
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	M	113	24 690
1.7 CRD 141 ch Active	7		0	28 490
Surcoût Active : Motion + 3 200 €				
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €				
NIRO				
Motion	5		0	27 450
Rechargeable Active	4		0	36 550
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 000 €				
SPORTAGE				
1.6 GDI 132 ch Motion	7	M	1 873	23 090
1.7 CRD 115 ch Motion	6		0	25 990
2.0 CRD 136 ch GT Line	7	M	173	32 990
1.7 CRD 141 Active DCT	7	M	253	30 990
Surcoût Active : Motion + 3 900 €				
Surcoût GT Line : Active + 2 000 €				

JEEP				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
RENEGADE				
1.6 EcoQ Eko 110 ch Sport	6	M	1 153	19 100
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	M	1 050	22 750
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0	21 800
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	M	173	23 700
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	M	540	31 050
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M	2 453	34 000
Surcoût Longitude : Sport + 150 €				
Surcoût Limited : Longitude + 400 €				
NOUVEAU COMPASS				
1.4 MultiAir 140 ch Sport	8	M	1 373	24 950
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0	27 250
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	M	860	32 950
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	M	2 010	40 750
Surcoût Longitude : Sport + 2 500 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 500 €				
WRANGLER (2 PORTES)				
3.6 284 ch Sahara Auto.	10	M	10 500	40 000
2.8 CRD Sport Auto.	13	M	10 500	33 400
Surcoût Sahara : Sport + 700 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €				
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)				
Surcoût : Wrangler + 2 500 €				
CHEROKEE				
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	M	953	36 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude	10	M	2 153	42 650
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	M	2 153	47 450
Surcoût Overland : Limited + 3 500 €				
GRAND CHEROKEE				
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	17	M	10 500	68 900
SRT Auto.	19	M	10 500	84 900
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M	10 290	57 400
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €				
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €				
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €				
KIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PICANTO				
1.0 67 Motion	4		0	11 000
1.2 84 GT Line	4		0	15 200
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	13 690
1.0 T-GDI 100 ch Active	5		0	16 490
1.0 T-GDI 120 ch GT Line	5		0	19 690
1.4 CRDI 90 ch Motion	4		0	15 690
Surcoût Active : Motion + 1 700 €				
Surcoût Premium : Active + 3 400 €				
NOUVEAU STONIC				
1.4 100 ch Motion	5	M	113	17 190
1.0 T-GDI 120 ch Active	6		0	20 290
1.6 CRD 110 ch Active	6		0	22 490
Surcoût Premium : Motion + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 500 €				
SOUL				
1.6 GDI 132 ch Active	7	M	2 010	20 600
Sport DCT	12	M	3 290	27 600
1.6 CRD 136 ch Active	7	M	173	23 100
Surcoût Premium : Active + 3 000 €				
SOUL EV				
EV	1	B	6 000	36 400
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €				
PRO CEE'D				
1.0 T-GDI 120 ch GT Line	6		0	23 690
1.6 CRDI 136 ch GT Line	7		0	24 990
CEE'D				
1.4 100 ch Motion	6	M	860	17 990
1.0 T-GDI 100 ch Active	5		0	21 290
1.0 T-GDI 120 ch Active	6		0	22 290
1.6 GDI 135 Active DCT	7	M	690	23 290
1.4 CRDI 90 ch Motion	5		0	19 990
1.6 CRD 110 ch Active	5		0	23 590
1.6 GDI 136 ch Active	7		0	23 590
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €				
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 1 000 €				
CEE'D SW (BREAK)				
Surcoût : 5 portes + 1 100 €				
CARENS				
1.6 GDI 135 ch Motion	7	M	1 373	22 490
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	M	113	24 690
1.7 CRD 141 ch Active	7		0	28 490
Surcoût Active : Motion + 3 200 €				
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €				
NIRO				
Motion	5		0	27 450
Rechargeable Active	4		0	36 550
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 000 €				
SPORTAGE				
1.6 GDI 132 ch Motion	7	M	1 873	23 090
1.7 CRD 115 ch Motion	6		0	25 990
2.0 CRD 136 ch GT Line	7	M	173	32 990
1.7 CRD 141 Active DCT	7	M	253	30 990
Surcoût Active : Motion + 3 900 €				
Surcoût GT Line : Active + 2 000 €				
NOUVEAU RANGE ROVER VELAR				
2.0 P250 Auto.	NC	M	7 073	57 500
3.0 P380 Auto.	NC	M	10 500	68 300
D180 Auto.	NC	M	1 260	57 500
D240 Auto.	NC	M	2 940	61 700
D300 Auto.	NC	M	5 573	67 600
Surcoût D : "base" + 3 400 €				
Surcoût S : R-Dynamic + 3 800 €				
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €				
Surcoût SE : R-Dynamic S + 1 700 €				
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €				
Surcoût HSE : R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €				
Surcoût GT-Diesel : "base" + 3 400 €				
RANGE ROVER SPORT				
2.0 Si4 300 ch S	NC	M	10 500	66 700
3.0 Supercharged 340 ch HSE	NC	M	10 500	79 800
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	M	10 500	99 000
SVR	NC	M	10 500	134 000
P400e SE	NC	M	0	88 500
2.0 SD4 240 ch S	NC	M	4 890	65 100
3.0 TDV6 258 ch S	14	M	9 660	69 700
3.0 SDV6 306 ch SE	19	M	10 500	76 900
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	M	10 500	95 300
Surcoût SE : S + 4 000 €				
Surcoût HSE : HSE + 6 000 €				
Surcoût Dynamic : HSE + 2 500 € à + 2 900 €				
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 800 € à + 13 200 €				
NOUVEAU RANGE ROVER				
5.0				

200	10 M 253	40 200	65 AMG Auto.	NC M 10 500	271 000	ASX	CV B/M*	PRIX						
250 Auto.	12 M 300	44 400	Surcoût AMG Line: Executive + 4 400 €	6 M	353	22 490	1.6 Mivec 115 ch Invite	6	0 20 000					
300 Executive Auto.	14 M 1 373	51 800	Surcoût Intense: Invite + 2 500 €	9 M	353	22 490	1.2 Turbo 130 ch Innovation	7	0 22 500					
400 Executive 4Matic Auto.	2 M 6 810	59 850	Surcoût Intense: Invite + 2 500 €	9 M	353	22 490	1.6 Ecotec Diesel 99 ch Edition	5	0 21 300					
43 AMG 4Matic Auto.	5 M 8 460	68 800	Surcoût Intense: Invite + 3 000 €	9 M	2 453	24 990	1.6 Diesel 120 ch Innovation		0 23 800					
63 AMG Auto.	6 M 10 500	93 250	Surcoût Intense: Invite + 5 000 €	16 M	10 500	256 900	Surcoût Innovation: Edition + 1 500 €							
63 AMG S Auto.	10 M 10 500	101 600	Surcoût Instyle: Innovation + 3 250 €				Surcoût Ultimate : Innovation + 3 250 €							
220 d	9	0 41 100	AMG GT				MOKKA X							
250 d Auto.	11	0 46 650	GT	35 M 10 500	127 200	1.4 Turbo 140 ch Edition	8 M	860	21 550					
Surcoût Executive: "base" + 4 100 €			GT S	41 M 10 500	146 300	1.4 Turbo 152 ch Ultimate Auto. 4x4	9 M	2 010	30 600					
Surcoût Sportline: Executive + 2 650 €			GT C Edition 50	NC M 10 500	171 800	1.6 Diesel Ecotec 110 ch Edition	6	0 23 850						
Surcoût Fascination: Sportline + 4 650 €			GT R	NC M 10 500	174 800	1.6 Diesel 136 ch Innovation	7	0 25 750						
NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET														
Surcoût: coupé + 7 450 €			NOUVELLE AMG GT ROADSTER			Surcoût Innovation: Edition + 1 200 € à + 1 400 €								
SLC														
180	8 M 410	36 100	GT	NC M 10 500	139 400	Surcoût Black Edition: Innovation + 1 450 €								
200	10 M 1 260	41 000	GT C	NC M 10 500	171 200	Surcoût Elite: Black Edition + 650 €								
300 Auto.	14 M 540	48 900	CLASSE G			Surcoût Midnight Edition : Elite + 0 €								
43 AMG Auto.	5 M 8 460	66 000	GLE			Surcoût Ultimate : Elite + 1 950 €								
250 d Auto.	11	0 45 200	400 4Matic Auto.	J3 M 10 500	69 100	Astra (5 portes)								
Surcoût Executive: "base" + 4 700 €			43 AMG 4Matic Auto.	J6 M 10 500	84 300	1.4 Ecotec Turbo 105 ch Edition	5	0 20 950						
Surcoût Sportline: Executive + 3 000 €			500 Executive 4Matic Auto.	J4 M 10 500	91 300	1.4 Turbo 125 ch Innovation	6	0 24 050						
Surcoût Fascination: Sportline + 3 500 €			63 AMG 4Matic Auto.	J8 M 10 500	131 350	1.4 Turbo 150 ch Innovation	7	0 24 750						
GLC			65 AMG 4Matic Auto.	J5 M 10 500	141 150	1.6 Turbo 200 ch S	11 M	1 153	28 450					
250 4Matic Auto.	12 M 2 610	45 050	600 Executive 4Matic	20 M 10 500	83 450	1.6 Diesel 95 ch Edition	5	0 22 850						
300 Executive 4Matic Auto.	15 M 4 673	55 150	250 d 4Matic Auto.	12 M 1 050	58 300	1.6 Diesel 136 ch Innovation	7	0 26 550						
43 AMG 4Matic Auto.	5 M 10 500	66 750	350 d 4Matic Auto.	16 M 6 053	65 800	1.6 Diesel BiTurbo 160 ch Elite	8	0 29 350						
63 AMG 4Matic Auto.	NC M 10 500	97 800	Surcoût Executive: "base" + 5 300 €			Surcoût Black Edition: Edition + 2 200 €								
63 AMG S 4Matic Auto.	NC M 10 500	106 150	Surcoût Sportline: Executive + 6 500 €			Surcoût Innovation: Edition + 2 200 €								
350 d Executive 4Matic	10	0 56 550	Surcoût Fascination: Sportline + 3 200 €			Surcoût Elite: Innovation + 1 900 €								
220 d 4Matic Auto.	9 M 253	47 200	GLE COUPE											
250 d 4Matic Auto.	11 M 253	48 550	400 4Matic Auto.	J3 M 10 500	73 500	Surcoût S: Elite + 0 €								
350 d Executive 4Matic Auto.	16 M 3 853	56 500	43 AMG 4Matic Auto.	J6 M 10 500	90 200	Astra Sports Tourer								
Surcoût Executive: "base" + 4 700 €			500 Executive 4Matic Auto.	J5 M 10 500	97 500	Surcoût: berline + 1 000 €								
Surcoût Sportline: Executive + 1 550 €			63 AMG 4Matic Auto.	J8 M 10 500	133 100	ZAFIRA								
Surcoût Fascination: Sportline + 5 000 €			63 S AMG 4Matic Auto.	J1 M 10 500	143 600	1.4 Turbo 140 ch Innovation	8 M	1 373	28 550					
NOUVEAU GLC COUPÉ			350 d 4Matic Auto.	J6 M 9 050	71 300	1.6 Diesel BlueInjection 134 ch Innovation	7 M	113	31 400					
250 Executive 4Matic Auto.	12 M 3 853	53 600	Surcoût Executive: "base" + 6 100 €			2.0 Diesel BlueInjection 170 ch Innovation	9 M	253	32 700					
300 Executive 4Matic Auto.	15 M 6 053	59 000	Surcoût Sportline: Executive + 6 200 €			Surcoût Elite: Innovation + 2 150 €								
43 AMG 4Matic Auto.	25 M 10 500	70 600	Surcoût Fascination: Sportline + 4 100 €			NOUVEAU GRANDLAND X								
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC M 10 500	100 900	CITAN TOURER LONG											
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC M 10 500	109 250	400 4Matic Auto.	16 M 10 500	94 250	1.2 DIG-T 115 ch Aventa	6	0 21 550						
350 Executive 4Matic	10	0 60 400	500 Executive 4Matic Auto.	13 M 10 500	119 750	1.5 dCi 110 ch Aventa	5	0 24 090						
220 d Executive 4Matic Auto.	9 M 353	55 750	63 AMG 4Matic Auto.	16 M 10 500	146 750	Surcoût N-Connecta: Aventa + 1 500 €								
250 d Executive 4Matic Auto.	11 M 353	57 100	350 d 4Matic Auto.	16 M 10 500	88 750	NOUVEAU QASHQAI								
350 d Executive 4Matic Auto.	16 M 4 253	60 350	Surcoût Executive: "base" + 7 000 €			1.2 DIG-T 115 ch Visia	9 M	1 613	26 800					
Surcoût Sportline: Executive + 3 200 €			Surcoût Prime: Plus + 2 886 €			1.6 DIG-T 115 ch Visia	7 M	253	29 000					
Surcoût Fascination: Sportline + 5 000 €			Surcoût Prime: Plus + 3 918 €			1.6 dCi 130 ch Visia	10 M	2 153	35 200					
CLASSE E			111 CDI Pure	NC M 1 050	22 728	Surcoût Aventa: Visia + 2 300 €								
200	10 M 410	44 750	112 Pure	NC M 1 050	22 728	Surcoût N-Connecta: Aventa + 1 800 €								
250 Auto.	12 M 1 260	49 500	108 CDI Pure	NC	0 22 416	Surcoût Tekna: Visia + 1 800 €								
300 Executive Auto.	14 M 1 260	56 500	109 CDI Pure	NC	0 22 824	NOUVEL X-TRAIL								
400 Executive 4Matic Auto.	2 M 8 753	67 900	111 CDI Pure	NC	0 23 940	1.2 DIG-T 115 ch Aventa	6 M	60	23 000					
43 AMG 4Matic Auto.	9 M 10 500	81 400	Surcoût Prime: Plus + 2 886 €			1.6 DIG-T 115 ch Aventa	9 M	540	27 600					
63 AMG 4Matic+ Auto.	18 M 10 500	119 000	Surcoût Prime: Plus + 3 918 €			1.5 dCi 110 ch Visia	5	0 25 400						
63 S AMG 4Matic+ Auto.	13 M 10 500	130 900	Surcoût Prime: Plus + 3 918 €			1.6 dCi 130 ch Aventa	7	0 29 800						
350 Executive	NC	0 66 450	Surcoût Prime: Plus + 1 962 €			Surcoût Aventa: Visia + 2 300 €								
200 d Auto.	7	0 45 100	Surcoût Prime: Plus + 2 796 €			Surcoût N-Connecta: Aventa + 1 800 €								
220 d Auto.	10	0 49 200	MINI			Surcoût Tekna: Visia + 2 300 €								
350 d Executive Auto.	15 M 1 050	62 500	TYPE	CV B/M*	PRIX	Surcoût N-Connecta: Aventa + 2 430 €								
Surcoût Executive: "base" + 4 400 €			NOUVELLE MINI 3 PORTES			Surcoût Tekna+: Visia + 2 800 €								
Surcoût Sportline: Executive + 2 350 €			One 75 ch	4	0 17 700	Surcoût Track Edition: Gentleman Edition + 9 000 €								
Surcoût Fascination: Sportline + 7 050 €			One 102 ch	5	0 19 100	IN SIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)								
CLASSE E BREAK			Cooper 136 ch	7	0 22 000	Surcoût: Grand Sport + 1 300 € à + 1 500 €								
Surcoût: berline + 2 800 €			Cooper S 192 ch	11 M	473	NOUVELLE INSIGNIA COUNTRY TOURER								
CLASSE E ALL-TERRAIN			John Cooper Works	13 M	1 873	2.0 Diesel BlueInjection 170 ch	10 M	953	39 400					
220 d 4Matic Auto.	11 M 773	63 200	One 95 ch	4	0 20 700	2.0 Diesel BlueInjection 210 ch Auto. AWD	13 M	9 353	44 900					
350 d 4Matic Auto.	16 M 8 173	72 100	Cooper 116 ch	5	0 23 500	PEUGEOT 308								
200 Executive Auto.	10 M 953	53 150	Cooper SD 170 ch	9	0 30 000	ION	CV B/M*	PRIX						
300 Executive Auto.	15 M 2 300	57 900	Surcoût: coupé + 3 portes			Active								
400 Executive 4Matic Auto.	22 M 9 973	69 300	Surcoût Executive: "base" + 3 portes			108 (3 portes)								
220 d Executive Auto.	10	0 55 000	400 Executive 4Matic Auto.	22 M 10 500	88 500	1.0 VTi 68 ch Access	4	0 10 350						
350 d Executive 4Matic Auto.	NC M 5 113	66 300	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			1.2 PureTech 82 ch Active	4	0 12 700						
Surcoût Executive: "base" + 6 300 €			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			1.2 PureTech 82 ch Allure	4	0 18 150						
Surcoût Fascination: Sportline + 7 400 €			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0 19 750						
NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			GT-R								
Surcoût: coupé + 6 400 €			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			3.8 570 ch Premium Edition	49 M	10 500	99 911					
NOUVEAU CLASSE E COUPÉ			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Nismo	53 M	10 500	184 950					
200 Executive Auto.	10 M 953	53 150	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Surcoût Black Edition: Premium Edition + 2 889 €								
300 Executive Auto.	15 M 2 300	57 900	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Surcoût Gentleman Edition: Black Edition + 2 000 €								
400 Executive 4Matic Auto.	22 M 9 973	69 300	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Surcoût Track Edition: Gentleman Edition + 9 000 €								
220 d Executive Auto.	10	0 55 000	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			CLUBMAN								
350 d Executive 4Matic Auto.	NC M 5 113	66 300	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			One	5	0 24 300						
Surcoût Executive: "base" + 6 300 €			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Cooper	7	0 26 300						
Surcoût Fascination: Sportline + 7 400 €			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Cooper S	11 M	953	31 200					
NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			John Cooper Works	13 M	1 873	38 900					
Surcoût: coupé + 6 400 €			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Cooper D	6	0 27 900						
NOUVEAU CLASSE S COUPE			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Cooper SD	10	0 34 500						
450 Executive 4Matic	NC M 10 500	118 500	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			COUNTRYMAN								
560 Executive 4Matic	NC M 10 500	144 500	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			One	8 M	140	25 700					
63 AMG 4Matic+	NC M 10 500	194 700	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Cooper	8 M	140	27 700					
65 AMG	NC M 10 500	255 500	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Cooper S	11 M	1 873	32 400					
Surcoût AMG Line: Executive + 4 400 €			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			John Cooper Works All4	14 M	6 053	41 300					
NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			KARL								
560 Executive	NC M 10 500	157 400	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			One 75 ch	4	0 11 800						
63 AMG 4Matic+	NC M 10 500	210 700	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			1.0 Turbo 115 ch	6	0 19 950						
Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			CORSA (3 PORTES)								
NOUVELLE CLASSE S COUPE			Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			1.4 75 ch Enjoy	4 M	50	13 800					
450 Executive 4Matic	NC M 10 500	118 500	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			1.4 90 ch Enjoy	5 M	50	14 100					
560 Executive 4Matic	NC M 10 500	144 500	Surcoût Executive: "base" + 9 200 €			1.4 Turbo 100 ch Excite	5 M	60	16 100					
63 AMG 4Matic+	NC M 10 500	194 700	Surcoût Executive: "base" +											

120 [LE PRIX DU NEUF]

2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	30 150
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.		0	35 950
Surcoût Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €			
Surcoût Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			

NOUVELLE 308 SW

Surcoût : berline + 850 € à + 950 €			
3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 300
1.6 THP 165 ch Allure Auto.		0	34 450
1.6 BlueHDi 120 ch Active Auto.	6	0	32 200
1.5 BlueHDi 130 ch Active		0	31 100
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	35 650
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	0	41 050
Surcoût Active : Access + 2 100 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 650 €			

5008

1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 100
1.6 THP 165 ch Allure Auto.		0	36 450
1.6 BlueHDi 120 ch Active Auto.	6	0	34 200
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	33 100
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	37 650
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	0	43 050
Surcoût Active : Access + 3 300 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 650 €			

NOUVELLE 508

1.6 PureTech 225 ch First Edition Auto.	NC	353	48 750
2.0 BlueHDi 180 ch First Edition Auto.	NC	90	49 950

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	0	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	25	10 500	78 830

718 BOXSTER

2.0	19	5 810	57 080
S	24	10 290	69 830
GTS	25	10 500	80 870

911 COUPE (TYPE 991 II)

Carrera	25	10 500	100 295
Carrera T	26	10 500	110 015
Carrera S	31	10 500	114 575
Carrera GTS	34	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	42	10 500	155 255
GT3 RS	44	10 500	198 335
GT2 RS	66	10 500	289 175

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

Surcoût : coupé + 13 200 €			
PANAMERA			

3.0	22	5 553	93 407
4S	33	10 500	118 007
Turbo	46	10 500	159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S-E-Hybrid	43	0	189 062

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO

Surcoût : berline + 2 890 € à + 5 040 €			
MACAN			

2.0	15	6 810	58 835
S	23	10 500	64 355
GTS	25	10 500	77 555
Turbo	29	10 500	87 350
Turbo Pack Performance	33	10 500	94 790

NOUVEAU CAYENNE

3.0	24	10 500	77 184
S	34	10 500	94 464
Turbo	NC	10 500	141 744

RENAULT

RRG			
Vivre votre mobilité			

RRG Paris

Ventes de véhicules

Neufs et Occasions

Tel : 01 86 65 49 45

www.renaultparis.fr

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

ZOE			
R75 Life	1	B	6 000
Q90 Life	1	B	6 000
Surcoût Zen : Life + 1 400 €			
Surcoût Intens : Zen + 800 €			
Surcoût Star Wars : Intens + 1 100 €			

CLIO			
1.2 75 ch Life	4	M	173
0.9 TCe 90 Zen	5	0	16 900
1.2 Energy TCe 120 Intens	6	0	19 850
R.S. EDC	11	M	473
R.S. Trophy 220 ch EDC	12	M	613
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	17 200
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 800
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0	22 950
Surcoût Trend : Life + 800 €			
Surcoût Zen : Life + 1 800 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 950 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 450 €			
Surcoût R.S. 18 : R.S. Trophy + 1 000 €			

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
NOUVEAU CAPTUR			
0.9 Energy TCe 90 ch Life	5	0	17 400
1.2 TCe 120 ch Zen	6	M	113
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	19 900
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	25 100
Surcoût Zen : Life + 1 900 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 100 €			
Surcoût 5-Edition : Intens + 1 900 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 400 €			

ECOSPORT			
1.0 Ecotronic 95 ch	5	0	16 700
1.0 Ecotronic 115 ch Style	6	0	17 450
1.0 Ecotronic 115 ch FR	8	0	21 170
1.6 TDci 80 ch Référence	4	0	16 905
1.6 TDci 95 ch Référence	5	0	17 880
1.6 TDci 115 ch Style	6	0	20 200
Surcoût Style : Référence + 1 820 €			
Surcoût Urban : Style + 605 €			
Surcoût Excellence : Style + 1 070 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 380 €			

MEGANE			
1.2 Energy TCe 100 ch Life	5	M	50
1.3 Energy TCe 115 ch Life	6	0	20 700
1.3 Energy TCe 140 ch Zen	7	0	24 500
1.3 Energy TCe 160 ch Intens	8	0	27 900
1.6 Energy TCe 205 ch GT EDC	11	M	540
R.S. EDC	17	M	3 113
1.5 Energy dCi 95 ch Intens EDC	8	M	53
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 200 €			
Surcoût GT : Intens + 2 800 €			

SCÉNIC			
1.3 Energy TCe 115 ch Life	NC	M	60
1.3 Energy TCe 140 ch Zen	NC	M	60
1.3 Energy 160 ch Intens	NC	M	60
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	26 000
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	27 000
1.5 Energy dCi 110 ch Hybrid Assist Intens	5	0	32 700
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7	0	30 400
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	36 200
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			
Surcoût Armor-Lux : Intens + 1 800 €			

KADJAR			

<tbl_r cells="4" ix="1" max

WRX STI
S Aller 21 M 10 500 44 990
Surcôt S Club Aller : S Aller + 5 000 €
FORESTER

2.0i 150 ch Premium Eyesight Lineartronic	8 M	4 050	31 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15 M	10 500	44 990
2.0D 147 ch	8 M	2 010	31 990
Surcôt Premium : "base" + 3 000 €			
Surcôt Luxury: Premium + 3 000 €			
Surcôt Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcôt Exclusive : Luxury + 1 000 €			
Surcôt Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			

LEVORG

1.6 Turbo 170 ch Premium Eyesight Lineartronic	10 M	4 890	32 990
Surcôt Luxury Eyesight: Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcôt Exclusive : Luxury + 1 000 €			
Surcôt Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			

OUTBACK

2.5i 173 ch Premium Eyesight Lineartronic	10 M	4 253	38 990
2.0D 150 ch Premium	9 M	1 613	41 990
Surcôt Luxury Eyesight: Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcôt Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			

BRZ

2.0i 200 ch	12 M	9 050	32 990
-------------	------	-------	--------

SUZUKI**TYPE CV B/M* PRIX****CÉLIÉRO (5 PORTES)**

1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990
1.0 Wt 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Surcôt Privilège: Avantage + 1700 €			
Surcôt Pack: Privilège + 800 €			

IGNIS

1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540
Surcôt Privilège: Avantage + 1150 €			
Surcôt Pack : Privilège + 1 600 €			

NOUVELLE SWIFT

1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 390
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 840
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 840
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	18 040
Surcôt Privilège: Avantage + 1250 €			

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
Surcôt Pack : Privilège + 1 700 €			

JIMNY

1.3 Wt JX	6 M	3 113	13 860
Surcôt JLX: JX + 1750 €			

VITARA

1.6 Wt 120 ch Avantage	6 M	73	17 590
S 7 M	53	22 990	
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	21 790
Surcôt Privilège: Avantage + 1900 €			
Surcôt Pack : Privilège + 1900 €			

S-CROSS

1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7 M	50	25 390
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	23 990
Surcôt Privilège: Avantage + 4 300 €			
Surcôt Style: Privilège + 4 300 €			

TESLA

TYPE CV B/M* PRIX
MODEL S
75D 1 B 6 000 79 200
100D 1 B 6 000 102 100

MODEL X

75D 1 B 6 000 86 050
100D 1 B 6 000 105 650

TOYOTA**TYPE CV B/M* PRIX****AYGO (3 PORTES)**

1.0 Wt 68 ch x	3	0	10 900
Surcôt x-play: x + 1500 €			

AYGO (5 PORTES)

Surcôt 3 portes + 400 €

YARIS (3 PORTES)

1.0 Wt 69 ch Active	4	0	14 150
1.5 Wt 110 ch France	4	0	16 200

YARIS (5 PORTES)

100h France 5	0	19 650
Surcôt 3 portes + 600 €		

YARIS

Surcôt Dynamic : France + 750 €

Collection

Dynamic + 1 600 €

Chic

Collection : Chic + 0 €

C-HR

1.2 Turbo 116 ch Active	7 M	613	23 400
122h Dynamic	6	0	29 000

Surcôt Dynamic

Active + 3 000 €

Surcôt Graphic

Dynamic + 3 000 €

Surcôt Distinctive

Graphic + 0 €

AURIS (5 PORTES)

1.3 Wt 100 ch Tendance	5 M	210	20 700
------------------------	-----	-----	--------

1.2 Turbo 116 ch Design

6 M	113	23 950
-----	-----	--------

136h Tendance

4 0 25 900

Surcôt Design: Tendance + 2 250 €**Surcôt Lounge: Design + 2 200 €****AURIS TOURING SPORTS (BREAK)****VERSO**

8 M 2 940 24 300

1.6 Wt-i 132 ch Tendance

8 M 2 773 26 300

1.8 Wt-i 147 ch Dynamic CVT

8 M 0 31 700

1.6 D-4D 112 ch Tendance

7 0 27 000

Surcôt Dynamic: Tendance + 500 €**Dynamic**

4 0 30 800

Rechargeable Dynamic Pack Premium

3 0 39 300

Surcôt Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 000 €**Surcôt Lounge: Dynamic Pack Premium + 2 300 €****Surcôt Solar : Dynamic Pack Premium + 1 200 €****PRIUS**

10 M 113 39 970

Surcôt Connect : Eyesight + 3 000 €**Surcôt Lounge : Eyesight + 3 000 €****Surcôt Exclusive : Eyesight + 3 000 €****Surcôt Lounge : Eyesight + 3 000 €</b**

Une croisière exceptionnelle de Saint-Pétersbourg à Moscou

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

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

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

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

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



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

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



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

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

Téléchargez une documentation plus détaillée sur www.croisieres-lecteurs.com/aj

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

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

En précisant le CODE :
AUTO-JOURNAL

l'auto-journal



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

Référent sur le marché de l'automobile premium

Essayez
l'Audi Q2
dans une des adresses
Audi Bauer Paris
Nouveau à Roissy
en face d'Aéroville



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

Audi Q2.

A partir de
290€ /mois⁽¹⁾
avec apport

Garantie⁽²⁾, Entretien plus⁽³⁾ et Assistance inclus.

Location longue durée sur 36 mois et 45 000 km avec Garantie⁽²⁾, Entretien plus⁽³⁾ et Assistance inclus. Offre valable du 1^{er} février au 31 mai 2018. (1) Exemple pour une Audi Q2 1.6 TDI 116 ch BVM 6 avec option incluse dans les loyers : 1 an de garantie additionnelle, 1^{er} loyer de 3 000 € et 35 loyers de 290 €. Modèle présenté : Audi Q2 Sport 1.6 TDI 116 ch BVM 6 avec options incluses dans les loyers : peinture métallisée rouge tango, phares intégralement à LED, pack confort.

420€ 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 jusqu'à 100% d'origine. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/02/2018 au 31/05/2018 livrée avant le 31/05/2018, 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 Défense-Tunis 92700 Roissy-en-France - RCS Pontoise au 07/12/2017. Publicité diffusée par la concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank, Volkswagen Group France S.A. - 11 avenue de Boursomme Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370. *Audi Occasion[®] plus et Audi Service. Audi recommande Castrol EDGE Professional, Vorsprung durch Technik - L'avance par la technologie.

Gamme Audi Q2: consommation en cycle mixte (l/100km): 4,1 - 6,4. Rejets de CO₂ (g/km): 109 - 146.

Audi Vorsprung durch Technik

www.bauerparis.fr

Audi City Paris
48, pl. du Marché St-Honoré
75001 Paris
01 55 35 30 00

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

NOUVEAU

Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marguilliers
95700 Roissy-en-France
01 85 74 30 00

Audi Bauer Paris Nanterre*
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00



NOUVEAU MINI CABRIO.

Imaginez à quel point on ressent tout plus intensément à ciel ouvert... Le nouveau MINI Cabrio a changé, il affiche un design retravaillé : un nouveau logo sur le capot, des phares arrière signés Union Jack, hommage aux origines MINI. À bord, découvrez de tous nouveaux équipements : service de conciergerie, GPS avec info trafic en temps réel... Et toujours l'esprit MINI, ouvert et inimitable. Venez la découvrir dans votre MINI Store NEUBAUER.

À PARTIR DE 330€/MOIS.* LLD 36 MOIS. SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.

MINI STORE MIRABEAU
71 avenue de Versailles
75016 Paris

MINI STORE LE CHESNAY
46 rue Moxouris
78150 Le Chesnay

MINI STORE PLAISIR
141 rue des Pêchers
78370 Plaisir



*Exemple pour un MINI CABRIO 102 ch. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 326,02 €/mois.
Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un MINI CABRIO 102 CH jusqu'au 30/06/2018 dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par MINI Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n°07 008 883 (www.orians.fr). Consommation en cycle mixte : 51/100 km. CO₂ : 115 g/km selon la norme européenne NEDC. L'extérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition.* Hors pièces d'usure. NDBM2, 33 route de Mantes 78240 Chambourcy - SAS au capital de 1.060.000 € RCS Versailles B 678 202 904 immatriculée à l'ORIAS n° 07 027 309.

VENEZ DÉCOUVRIR LA TOUTE NOUVELLE MUSTANG 2018



COURTOISE AUTOMOBILES

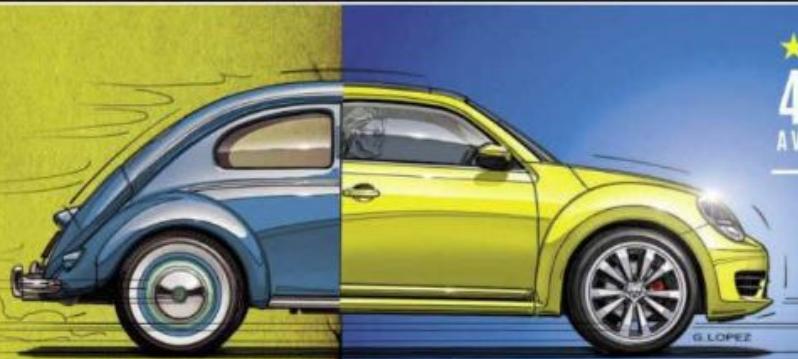
3-5 rue Louis DELAGE - 95310 SAINT OUEN L'AUMÔNE

Contact : Pierre VITRE 01.34.40.10.07 / 06.24.78.20.37



#fordstoreparis

Consommations mixtes (l/100km) : 9,0/12,8. Rejets de CO₂ (g/gm) : 199/285 (données homologuées conformément à la directive 80/1268/EEC amendée).



Ancien Moderne

**NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION
ET BIEN PLUS ENCORE...**

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

NOUVELLE SUBARU IMPREZA

 EyeSight
Driver Assist Technology



IMPREZA désignée voiture
la plus sûre de sa catégorie



IMPREZA

GAMME À PARTIR DE

23 990 €⁽¹⁾

AAESY'S *La Confiance en Mouvement.



Confidence in Motion®

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE

La toute nouvelle Impreza mêle habilement sécurité, polyvalence, et agilité pour une expérience inoubliable. Renforcée par les fondamentaux de la technologie Subaru, elle apporte confort et tranquillité d'esprit. L'impreza est votre partenaire du quotidien.

- Plus d'un million de véhicules Subaru vendus dans le monde en 2017
- Top 10 des constructeurs aux USA
- Hauss de 15 % de ses exportations dans le monde.



RENDEZ-VOUS SUR [SUBARU.FR](#)

(1) Gamme Impreza à partir de 23 990 € (prix de l'Impreza Access Lineartronic EyeSight). Modèle présenté : Impreza Luxury Lineartronic EyeSight à 29 100 € (P.M. incluse). Tarifs TTC publics au 1^{er} janvier 2018. Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Impreza : de 6,2 à 6,8 l/100 km et de 140 à 153 g/km.



RETRouvez TOUTE LA GAMME SUBARU



SUBARU XV



FORESTER



OUTBACK



LEVORG



IMPREZA



WRX STI



SUBARU BRZ

**GIROST
AUTOMOBILES**
2 rue du Moutot
10150 LAVAUX
Tél : 03.25.80.57.90

**ALARY PATRICE
AUTOMOBILES**
ZA Vallade Nord
24100 BERGERAC
Tél : 05.53.57.43.95

**ESPACE PERICAUD
AUTOMOBILES**
Rue Amédée Bollée
87280 LIMOGES
Tél : 05.55.06.08.80

**GARAGE
LANGLOIS**
10 avenue des Peupliers
35510 CESSON SEVIGNE
Tél : 02.99.83.51.00

**SA
LE MOIGNE**
381 route de Vannes
44800 SAINT HERBLAIN
Tél : 02.51.77.85.85

**2B
AUTOS**
ZAC du Mouliot
32000 AUCH
Tél : 05.62.05.50.50

EXCEPTIONNEL !

#FordStoreParis déstocke 8 Mustang 2017 V8 GT

Malus offert ! soit **10500€** de remise, plusieurs coloris



COURTOISE AUTOMOBILES

3-5 rue Louis DELAGE - 95310 SAINT OUEN L'AUMÔNE

Contact : Pierre VITRE 01.34.40.10.07 / 06.24.78.20.37



#fordstoreparis

Consommations mixtes (l/100km) : 9,0/12,8. Rejets de CO₂ (g/gm) : 199/285 (données homologuées conformément à la directive 80/1268/EEC amendée).

HONDA
The Power of Dreams®

HONDA VOUS OFFRE LA GARANTIE

1000000 km



Jusqu'au 30 Juin

Modèles présentés : Jazz 1.5i-VTEC Dynamic, 5 portes 130ch, 1 496cm³, prix catalogue au 02/04/2016 avec peinture métallisée 20 400 €. Consommation mixte 5,9 l/100km; émissions de CO₂ 133 g/km. CR-V 1.6 i-DTEC Exclusive Navi, 4 roues motrices, 5 portes, 160ch, 1597 cm³, prix catalogue au 02/04/2016 avec peinture métallisée 40 450 €. Consommation mixte 5,1 l/100 km; émissions de CO₂ 133g/km. HR-V 1.5 i-VTEC Exclusive Navi, 5 portes, 130 ch, 1 496 cm³, prix catalogue au 02/04/2016 avec peinture métallisée 27 200€. Consommation mixte 5,7 l/100 km; émissions de CO₂ 134g/km. Civic 5 portes 1.5 i-VTEC Turbo Sport Plus, 5 portes, 102ch, 1498cm³, prix catalogue au 02/04/2016 sans peinture métallisée 29 590€. Consommation mixte 5,8l/100 km, émissions de CO₂ 133g/km. (1)Garantie 1 000 000 km offerte : 1 million de kilomètres ou 5 ans au premier des deux termes échu, offre valable jusqu'au 30 juin 2016. Honda + 24 mois est un service proposé par Icare Assurance. Selon conditions générales n° 21112206. Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 1 473 216 € - RCS Nanterre B 327 061 339. Voir conditions sur www.honda.fr. *Donnez vie à vos rêves.



GARAGE DU CLOS SAS
ZA de l'Autodrome - 2 avenue Ettore Bugatti - 91 310 LINAS
01 69 80 72 80 - garageduclos@wanadoo.fr

GARAGE DU CLOS SAS
45/47 avenue du général de Gaulle - 91 140 VILLEBON SUR YVETTE
01 69 31 55 00 - gdcvillebon@wanadoo.fr

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

BESOIN D'UN GUIDE ?

PLUS DE
220 PAGES !

NOUVEAUTÉS 2018

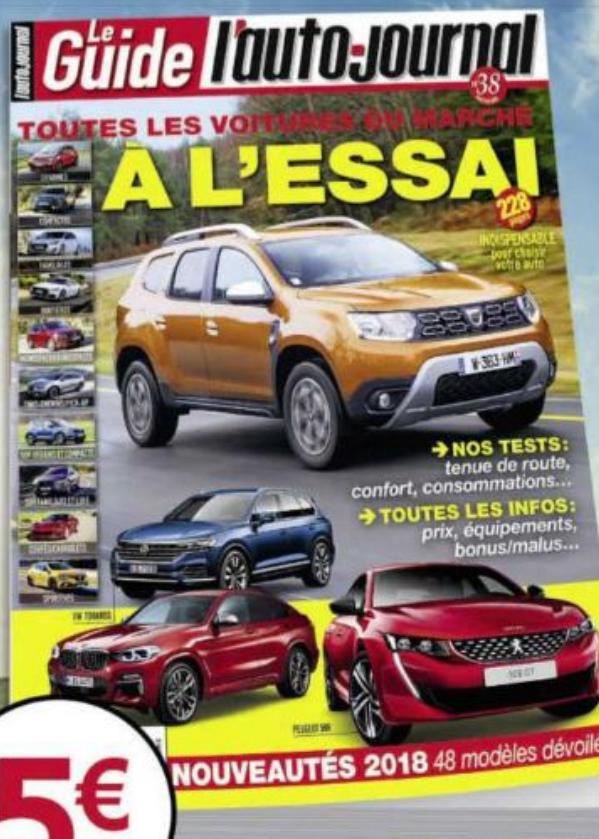
L'Auto Journal lève le voile
sur 48 nouveaux modèles

NOS TESTS

Retrouvez tous nos essais
sur les voitures du marché

PRIX ET ÉQUIPEMENTS

Obtenez tous les informations pour
bien choisir votre nouveau modèle



En vente actuellement



Suivez-nous sur facebook et Twitter pour une info en continu.



Le Groupe Colin, l'électrique aux portes de Paris

RENAULT ZOE
d'occasion

À partir de

9 100€* TTC

Installation de la prise de recharge*



1 an de location de la batterie à 1€/mois**



Renault Colin Montrouge

59, av. Aristide Briand - 92120 MONTROUGE
01 46 12 88 40

Renault Colin Automobiles

2, rue de Fontenay - 92330 SCEAUX
01 41 13 07 07

Nos **RENAULT ZOE**
neuves et d'occasion
disponibles ici



Offre valable dans les concessions du Groupe Colin sur la ZOE LIFE Charge Rapide - VO 453336 - âgée de 41 mois et ayant parcouru 46 000 kms pour une valeur de 9 100€ TTC.
Offre comprenant l'installation de la prise de recharge* et 1 an de location de la batterie pour 1€/mois**. Offre valable dans la limite des stocks disponibles. Voir conditions en points de vente.
Photo non contractuelle. *Sur la base d'une installation d'une valeur maximum de 500 € HT. ** Offre valable dans la limite maximum de 7 500km/an.

À découvrir dans notre prochain numéro

N°
1009

du 24 mai 2018



Le nouveau pari d'Alonso

Il se passe toujours quelque chose au Mans. Cette année, avant même le départ, la venue d'Alonso crée l'événement. Découvrez comment le double champion du monde de F1 prépare sa course.

YANN LEFEBVRE



Et aussi... En kiosque

ACTUELLEMENT

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N° 84 164 pages

Les SUV premium sont à l'honneur dans ce numéro de L'Auto-Journal Évasion & 4x4, avec nos révélations sur le nouvel Audi Q3, attendu début 2019, et ses futurs rivaux directs, les Mercedes GLA II et Range Rover Evoque II. À découvrir également, les nouveautés du Salon de Genève ainsi que nos essais des Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio, BMW X2, Range Rover Velar, Volvo XC40, et VW T-Roc.



Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri
axel springer Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01 41 33 55 94

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 Chiappello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,
assisté de Karine Roumestand (55 94)

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

Directrice artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

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

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

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflaide

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)

Ont collaboré à ce numéro: Caroline Hazard, Fanny Jacquet, Danielle Molson

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Christophe Chantrel

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing direct: Catherine Grimaud

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Chef de produit marketing direct: Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54),

Paul Bellaliche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

Trafic: Stéphane Durand (53 12)

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 Boulard (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 Frank Mahlberg

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: mai 2018

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0 %

Certification PEFC

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



ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin
d'un renseignement sur votre abonnement? Pour toute
question sur votre abonnement, téléphoner au 01 46 48 48 75
(du lundi à samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements
L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évry Cedex 9
Abonnement France: 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon),
78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A.
à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304,
abobelgique@edigroup.org); 89,95 € (1 an, 25 numéros).
Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 8401, abonne@edigroup.ch):
139 CHF (1 an, 25 numéros).





NOUVEAU VOLVO XC90 T8 TWIN ENGINE

LA PERFORMANCE ALLIÉE À L'EFFICIENCE.

Motorisation hybride Twin Engine alliant puissance et efficience. 407ch, 49 g de CO₂/km et 43 km en tout électrique.*



volvocars.fr

* Équipements présentés en option selon finitions.

GAMME VOLVO XC90 : consommation Euromix (l/100 km) : de 2.1 à 8.0 - CO₂ rejeté (g/km) : de 49 à 186.

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

LEXUS IS 300h HYBRIDE

L'ALTERNATIVE HYBRIDE TOUT COMPRIS

À PARTIR DE

340 €/MOIS⁽¹⁾

ENTRETIEN INCLUS**

LOA*** 37 mois, 1^{er} loyer de 4 650 € suivi de 36 loyers de 340 €.

Montant total dû en cas d'acquisition : 37 940 €.

Et profitez de l'assurance Lexus à 59€/mois⁽²⁾



LEXUS
EXPERIENCE AMAZING®

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.
Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO2 (g/km) : IS 300h de 4,2 à 4,6 et de 97 à 107 (B).

Valeurs conventionnelles selon procédure d'homologation européenne NEDC (pour les véhicules produits jusqu'en 04/18).

LOA*** : Location avec option d'achat.(1) Exemple pour une IS 300h (avec option minorante suppression du Lexus Safety System +) neuve au prix exceptionnel de 33 590 €, remise de 6 200 € déduite. LOA*** 37 mois, 1^{er} loyer de 4 650 € suivi de 36 loyers de 340 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : 21 050 € dans la limite de 37 mois & 30 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : 37 940 €. Assurance de personnes facultative à partir de 36,95 €/mois en sus de votre loyer, soit 1367,15 € sur la durée totale du prêt. Modèle présenté : IS 300h F SPORT Executive neuve au prix exceptionnel de 53 790 €, remise de 6 200 € déduite. LOA*** 37 mois, 1^{er} loyer de 4 650 € suivi de 36 loyers de 697 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : 31 700 € dans la limite de 37 mois & 30 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : 61 442 €. Assurance de personnes facultative à partir de 59,17 €/mois en sus de votre loyer, soit 2 189,29 € sur la durée totale du prêt. ** Entretien inclus dans la limite de 37 mois & 30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint). Offre réservée aux particuliers valable jusqu'au 30/06/2018 chez les distributeurs Lexus participants portants sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. Enfin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA France FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson, RCS 412 653 180 - n°ORIAS 07 005 419 consultable sur www.orias.fr.

(2) Offre valable pour toute souscription d'un nouveau contrat d'assurance tous risques, sur un véhicule neuf de la gamme Lexus IS 300h, issued d'un devis pendant l'opération du 1^{er} Mai au 30 Juin 2018. Tarif fixe à 59 € applicable la 1^{re} année, réservé aux particuliers ayant 50% de Bonus, âgés entre 30 et 70 ans et utilisant leur véhicule en usage vie privée - trajet. Sous réserve d'acceptation du dossier par Lexus Assurances. Lexus Assurances est une marque de Toyota Insurance Management Limited, Société de Courtage d'assurance et de réassurance de droit étranger au capital de 500 000 Livres Sterling. Siège social : 7th Floor, 52-56 Leadenhall Street, London EC3A 2BJ, Royaume-Uni. Succursale française 36 Bd de la République 92423 Vaucresson Cedex RCS Nanterre 428171748 - ORIAS n°07 001417 www.orias.fr "Vivez l'exceptionnel".