

Du 11 au 23 mai 2018

*Tous les plaisirs de l'automobile*

# ***l'auto-journal***



ATLAS  
CROSS SPORT



I.D. CRO77



THARU



**MISE TOUT SUR LES SUV!**



TOUAREG III

## 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

**Se frotter aux  
Ferrari? Même  
pas peur!**



**ESSAI** Toujours plus attachante!  
**FORD MUSTANG**

**DOSSIER DEUX-ROUES**

Pour redécouvrir la ville en liberté!



**M 01117 - 1008 - F: 3,90 €**



TEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 € - DOM S: 4 € - DOM A: 5 € - ITA: 4 € - LUX: 4 € - PORT CONT: 4 €



# LES MEILLEURES CHOSSES 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 CO<sub>2</sub> (g/km) : 199 - 200.





 Audi Sport



INSPIRÉE PAR

DAU!

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 €<sup>(1)</sup>**

SOUS CONDITION DE REPRISE



Dont 1 000 € de prime  
à la conversion gouvernementale.

INSPIRED  
BY YOU

**CITROËN préfère TOTAL** Modèle présenté : Citroën C3 BlueHDi 75 S&S BVM Graphic avec options Airbump® Black, Jantes STEEL & DESIGN 16" et peinture Blanc Banquise toit Rouge Aden (15 090 € déduction faite d'une remise de 1 310 €, d'une aide à la reprise Citroën de 800 € et de la prime reprise Eco Inspired de 1 300 €). (1) 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](http://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](http://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.

CONSUMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> 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](http://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

## 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'ESSAIS

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

Encart multi-éditeurs ME7 2018 jeté en 4<sup>e</sup> de couverture sur la diffusion abonnés France métropolitaine en aléatoire. Encart multitrès ADL jeté en 4<sup>e</sup> de couverture sur la diffusion abonnés France métropolitaine en aléatoire.



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

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







**\*En Location Longue Durée.** Exemple : Nouvelle Classe A 180 d BA Style Line avec un 1<sup>er</sup> loyer de **3 300 €<sup>TTC</sup>** suivi de 36 loyers mensuels de **349 €<sup>TTC</sup>\*\***.

**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<sup>er</sup> loyer de **3 300 €<sup>TTC</sup>** suivi de 36 loyers mensuels de **531 €<sup>TTC</sup>\*\***. \*\*Au prix tarif remisé du



# Nouvelle Classe A avec Mercedes

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](http://www.mercedes-benz.fr) ou en scannant le QR code ci-dessous.

A partir de **349 €<sup>TTC</sup>** /mois\*  
En LLD 37 mois - 60 000 km - 1<sup>er</sup> loyer de **3 300 €<sup>TTC</sup>**



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 - CO<sub>2</sub> : 108-128 g/km.





# Demandez plus, elle l'a déjà.

## Start moving.

Nouvelle  
**Ibiza URBAN**  
à partir de **159 €/mois.**<sup>(1)</sup>

- Aide au stationnement arrière
- Écran tactile 8" avec Technologie Full Link\*
- Jantes alliage 16"



Start moving® Bougez. Avancez. Vivez.

\*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<sup>er</sup> loyer de 1000 € suivi de 36 loyers de **178 €** pour 30 000 km maximum au tarif 2018.1.2 au 13.03.2018 sous condition de reprise.

(1) Location longue durée sur 37 mois sous condition de reprise. 1<sup>er</sup> loyer de 1000 € 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 316 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Nanterre 451618904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08040267 ([www.arias.fr](http://www.arias.fr)).

**Nouvelle SEAT Ibiza Urban MPI 1.075 ch :** consommation mixte (l/100 km) : 4,9. Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) : 112.





**ABONNEZ-VOUS!**  
Retrouvez toutes nos  
offres p. 97 et sur  
[www.kiosquemag.com](http://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 fatiguera 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](mailto:jeaneric.raoul@mondadori.fr)

*Jean-Eric Raoul*

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je retrouve dans votre édit 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 édit 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

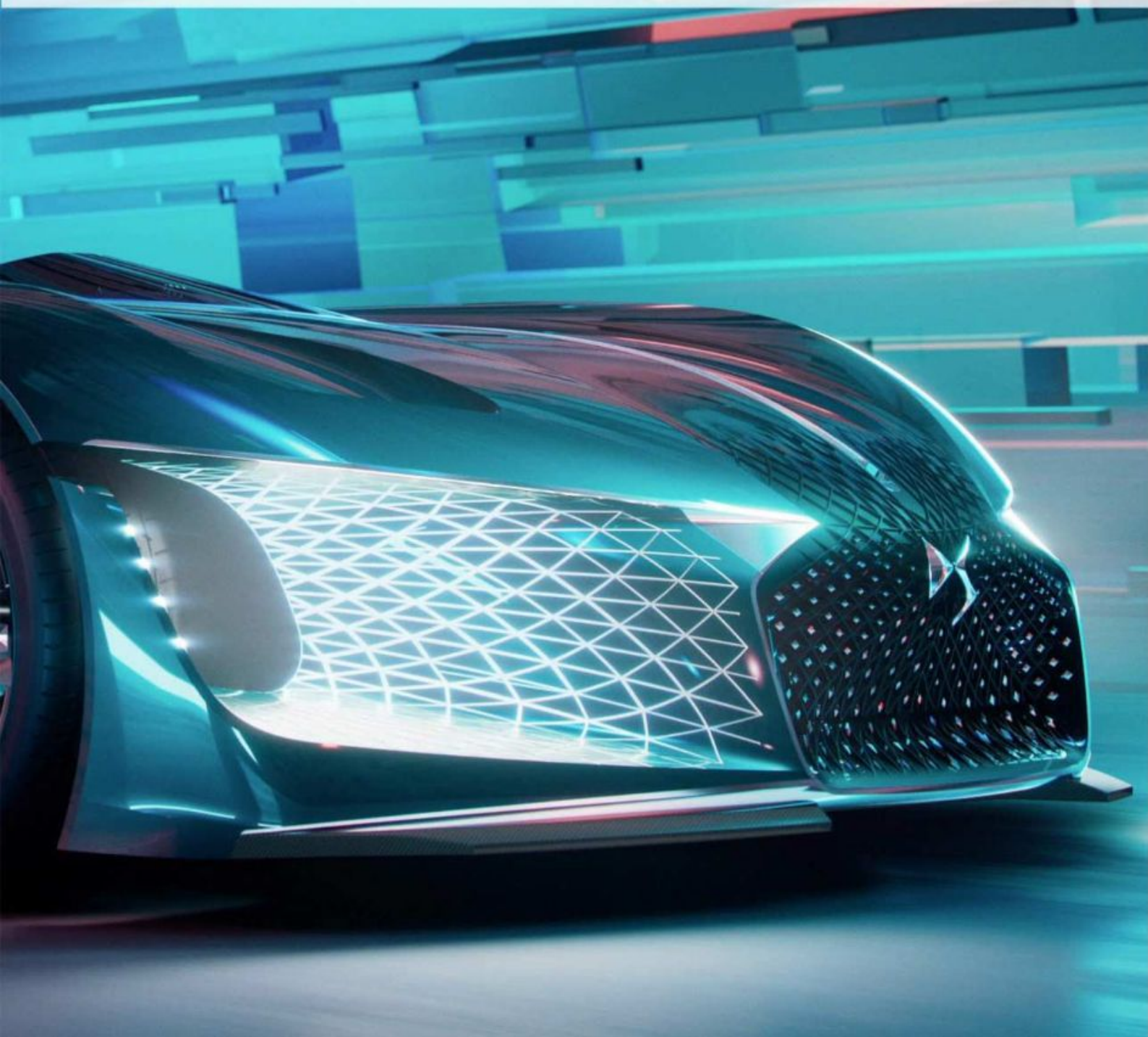




# DS CONSTRUIT SON IMAGE

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 pédaaliers. 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...





# VW **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.



# 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.

LES  
URBAINS

### 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 LEFEBVRE

**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.

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.

**À PARTIR DE 28 000 €\* - 2020**

\*Prix estimé



### 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 Evoque, prévu dans sa version 5 portes pour 2019, sera, en effet, toujours l'antédiluvienne plate-forme euCD, largement amortie.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

## 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**

CITROËN



### 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 €<sub>TTC</sub><sup>(1)</sup>**



Créditphoto : Dailymotion

## Renault OCCASIONS

### 5 semaines de location Renault Rent pour 1 €<sup>(2)</sup>

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

1<sup>er</sup> 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 créditée 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> Février au 30 Juin et prolongée jusqu'au 31 Décembre 2018. (1)(2) L'offre comprend la Green Up<sup>TM</sup> 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](http://renault-occasions.fr). Retrouvez les véhicules éligibles à l'offre dans votre concession Renault OCCASIONS.





### 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 obligatoires. 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



VOLKSWAGEN

## 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.



VOLKSWAGEN

**À PARTIR DE 50 000 €\* - 2020**

\*Prix estimé





**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'atterrissage, 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.





**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.



FORD

### 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).



MERCEDES

### 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.



# Suzuki **IGNIS**

CHANGEZ DE POINT DE VUE



## 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 Hybride SHVS<sup>(2)</sup>, technologie exclusive 4 roues motrices AllGrip, position de conduite surélevée, freinage actif d'urgence avec double caméra, dans seulement 3m70... jamais une citadine ne s'est sentie aussi à l'aise partout.

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

Retrouvez d'autres expériences Ignis et réservez votre essai sur [www.suzuki.fr](http://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 CO<sub>2</sub> (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'Énergie.

**Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1<sup>er</sup> 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...

**A**vec 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



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

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 cotes. 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).



# Lexus ES Nouvelle vision

**L**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 dossiers. 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

**L**a 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 dm<sup>3</sup>). 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

## Hundai

**Kona** La gamme du SUV Kona s'étend 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 CO<sub>2</sub> 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. Surveillances 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.

### LA GAMME HYUNDAI KONA

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

De  
à Z A

Par Daniel Carroux

## 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



VOLVO



# 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/Édition 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 tripléte 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 tripléte 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 Golf



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
Essence	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 €
Diesel	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



## 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*

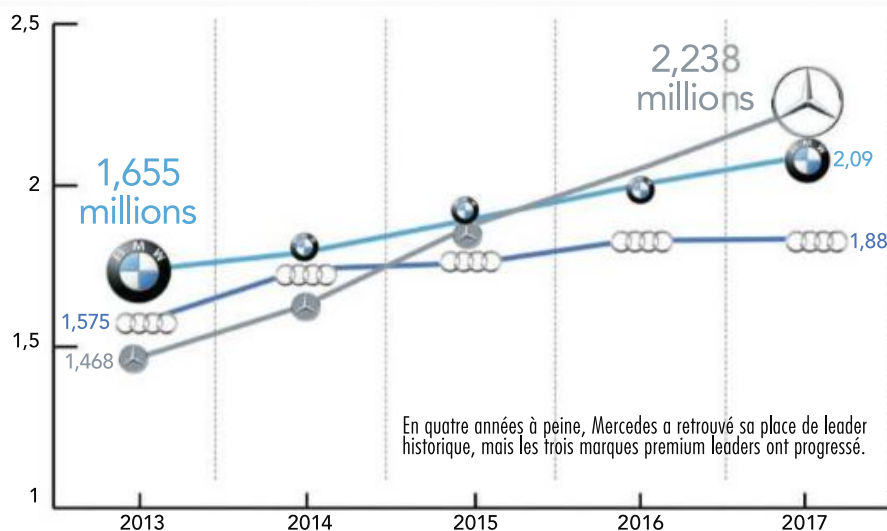
En 2017, Mercedes a vendu 2,24 millions de voitures particulières. Avec 493 000 unités, la Classe C est la Mercedes la plus vendue. Les ventes de Mercedes sont assez équilibrées avec 893 000 voitures en Europe et 330 000 aux États-Unis.

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)



En quatre années à peine, Mercedes a retrouvé sa place de leader historique, mais les trois marques premium leaders ont progressé.



# 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'Étoile place la Mercedes Classe A à la 36<sup>e</sup> 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

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



## 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 4000 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 

## 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 !

peugeot scooters.fr

**PEUGEOT SCOOTERS RECOMMANDE TOTAL**

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

Django

Peugeot Tweet

Speedfight

Satelis

Peugeot Belville

Citystar

(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](http://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 FINANCIERE : 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.

**MOTION & EMOTION**

**PEUGEOT  
SCOOTERS**





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



PHOTOS SB MEDIEN

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

## 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.**

**P**our 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 ennemies" 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 éternée 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.

### LES INFOS CLÉS

Commercialisation :  
**fin 2018**

Prix : à partir de **19 000 €**

Concurrente des  
**Volkswagen Polo,**  
**Mini 5 portes...**

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





## 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 prévient dès la veille en cas de pic de pollution.



## LES 2 ET 3 JUIN AUTODROME HERITAGE FESTIVAL

[www.parisautoevents.com](http://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.





“ 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 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.







### La Renault Twingo bientôt restylée

Le lancement de la Twingo III remonte déjà à quatre ans. Actuellement à la 9<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> génération du modèle compact Volkswagen. Et la Golf gagnera également l'hybridation 48 volts, avec un alternodémarreur qui permettra un fonctionnement stop/start évolué et silencieux, et qui viendra assister le moteur thermique.

### 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 1 000 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.



LE DAUPHINÉ/MAXPPP

## LES 9 ET 10 JUIN ROCK & CARS À LAVAUR

[www.facebook.com/rockandcarslavour](http://www.facebook.com/rockandcarslavour)



C'est déjà la 11<sup>e</sup> 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 !







# 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





**C**omme 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 sochaliennne 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 1 798 cm<sup>3</sup>, alliant suralimentation et injection directe, se contente de faire étalage de sa souplesse, en toute discrétion, tandis que la boîte robotisée EDC, proposée comme alternative à la boîte mécanique, se charge d'égrenier ses 6 vitesses avec une certaine nonchalance. Ce qui n'est pas forcément contrariant. À l'instar de la Peugeot, reconnue pour son sens aigu 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

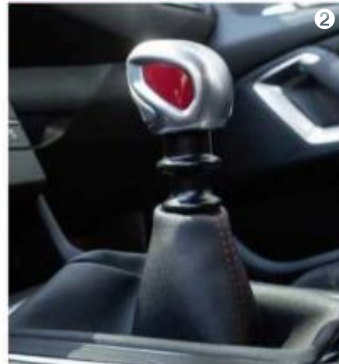
Modularité et astuces pratiques  
Habitabilité  
Bon rapport prix/équipements

#### MOINS

Consommation élevée  
Coffre étriqué  
Autobloquant en option

### 308 GTi

① 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. ② La boîte de vitesses mécanique à 6 rapports (imposée) dispose d'une commande douce et relativement précise. ③ Les compteurs de la 308 virent au rouge si le mode Sport est engagé. C'est leur seule fantaisie.



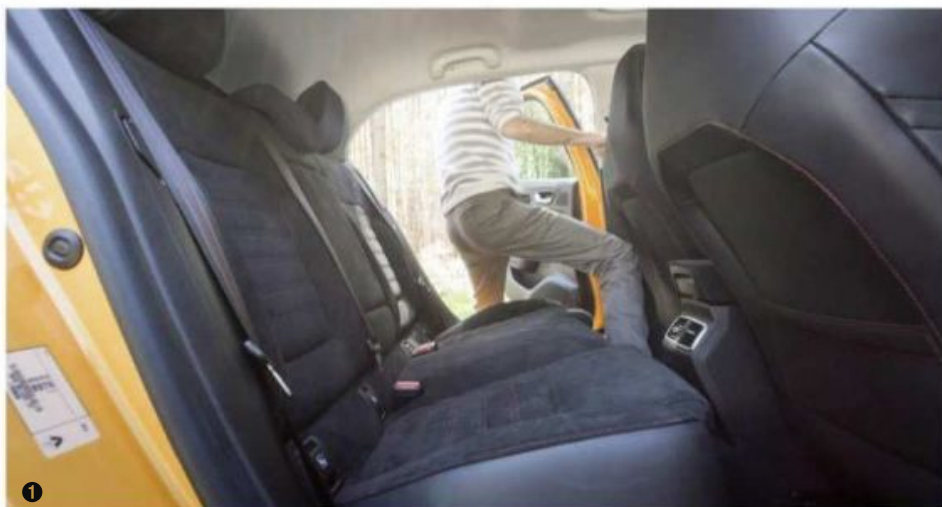
précédente génération regretteront sans doute le feulement menaçant du "bon vieux" 2.0 turbo. Difficile néanmoins de rester insensible au rôle plus métallique de son remplaçant. D'autant que, sortie de sa torpeur, la transmission à double embrayage ponctue les accélérations de tonitruantes détonations 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 6000 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 ●●●**





❶

#### MÉGANE R.S.

❶ 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. ❷ Esthétiques, les grandes jantes de 19 pouces sont hélas en option et majorent de surcroît le malus écologique de 3 113 à 3 660 €. ❸ 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.



❷



❸

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 débâtements, 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 sochaliennne 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 sex-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 sautilllements 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'efforce 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 écote 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 CO<sub>2</sub> 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

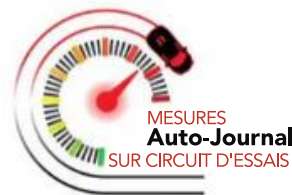
**SUR LA ROUTE: MÉGANE R.S.**

**LA VIE À BORD: MÉGANE R.S.**

**LE BUDGET: 308 GTI**



# 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-Monthéry.

### 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	1 798 cm <sup>3</sup>	1 598 cm <sup>3</sup>
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	1 485/1 930 kg	1 311 kg/-
Performances		
1 000 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°/5°/6°	■ 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 <sup>3</sup>	■ 451 dm <sup>3</sup>
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 <sub>2</sub> )	■ 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, régl./limit. 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	■ 9,4/8,9/9,4 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	■ 5 étoiles
Pays de fabrication	■ Espagne	■ 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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



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 dm<sup>3</sup>, 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 outre 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 3750 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1997 cm <sup>3</sup> /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/I/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 <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix	■ 39 850 €
Malus (CO <sub>2</sub> )	■ 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, AFIL, Bluetooth, caméra 360° + radar de parking AV/AR, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence auto + détection piéton, jantes 19 pouces, phares LED directionnels, régul./limit. de vitesse, 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<sup>(1)</sup> (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 7900 € 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**





**P**our 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 300 000 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'étalon, 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



Jusque-là, on retrouve intégralement tous les gènes du Classe G originel, 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

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



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 cm³/32 cv
Transmission	intégrale permanente répartition 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/I/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 dm³

## LE BUDGET

Prix	■ 119 100 €
Malus (CO <sub>2</sub> )	■ 10500 € (263 g/km)
Prix du modèle essayé*	150800 €
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 + dossiers 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 (1600 €), avertisseur d'angles morts + régulateur adaptatif (1700 €), installation stéréophonique Burmester (1600 €), pare-brise chauffant (600 €), park assist + caméras panoramiques (1100 €), peinture spéciale (de 2300 à 5800 €), système de divertissement AR (2400 €), toit ouvrant (1900 €), 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 original. La position de conduite est droite, et la visibilité sur les 180° avant, parfaite. ② Les accélérations du G 500 sont épatantes, 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 Stanly Meurer



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

80%  
Quotient  
Émotionnel



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.

Par Méline Priam Photos Clément Choulot



*L*

a recette du jour n'est pas celle d'un grand chef étoilé. Mais parfois, une bonne cuisine de bistro, 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... réglez-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 COURSE 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 Méлина 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 montre 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.

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.



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. ■

## 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 2 500 à 3 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence, inj. directe
Cylindrée / puissance fiscale	1 373 cm³ / 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/I/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 dm³

### LE BUDGET

Prix	■ 20 750 €
Malus (CO <sub>2</sub> )	■ 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 AFLIF 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, régl./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





MESURES  
Auto-Journal  
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

## 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.

### 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.

### 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.





## 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



**RENAULT MÉGANE**  
TCe 100 ch

**FIAT TIPO**  
1.4 T-Jet 120 ch

**HONDA CIVIC**  
1.0 i-VTEC 125 ch

**BMW  
SÉRIE 1 118i**  
136 ch

**PEUGEOT 308**  
PureTech 110 ch

## Citroën C4 Cactus

### La berline qui veut révolutionner le confort

**L**a 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 originel 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 ÉLÉMENTS QUI  
AMÉLIORENT LE CONFORT  
DE LA C4 CACTUS**



**1 ASSISES,  
ACCUEIL & FILTRAGE**



**2 BUTÉES HYDRAULIQUES  
PROGRESSIVES**





# Le confort de suspension

## CLASSEMENT

1 <sup>re</sup> CITROËN C4 CACTUS.....	★★★★★
ex æquo	
1 <sup>re</sup> PEUGEOT 308.....	★★★★★
ex æquo	
3 <sup>e</sup> VOLKSWAGEN GOLF .....	★★★★★
4 <sup>e</sup> DACIA LOGAN .....	★★★★★
5 <sup>e</sup> RENAULT MÉGANE.....	★★★★★
6 <sup>e</sup> HYUNDAI I30 .....	★★★★★
7 <sup>e</sup> HONDA CIVIC .....	★★★★★
8 <sup>e</sup> TOYOTA AURIS.....	★★★★★
9 <sup>e</sup> BMW SÉRIE 1 .....	★★★★★
10 <sup>e</sup> FIAT TIPO .....	★★★★★

1<sup>re</sup> ex æquo  
**Peugeot 308**

À égalité, mais avec des arguments différents. Clairement plus ferme à basse vitesse que la C4 Cactus, la 308 compense cette faiblesse par un compromis confort/efficacité imbattable, quels que soient la qualité du bitume et le tracé de la route. Disponible avec plusieurs types de roues (15 à 19 pouces), elle réalise la meilleure synthèse équipée en 17 pouces. Contrairement à la Golf, la 308 dispose toujours d'un essieu arrière semi-rigide et ne reçoit pas d'amortisseurs pilotés qui modifieraient la donne.



1<sup>re</sup> ex æquo

## 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<sup>e</sup>

## Volkswagen Golf

Choix de jantes multiple (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<sup>e</sup>

## 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 honorairement 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<sup>e</sup>

### 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<sup>e</sup>

### 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<sup>e</sup>

### 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<sup>e</sup>

## Toyota Auris

**R**ien 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<sup>e</sup>

## BMW Série 1

**U**ne 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 avons-nous une version "normale", sans le châssis surbaissé et les grandes roues...

10<sup>e</sup>

## 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 <sup>re</sup> VOLKSWAGEN GOLF.....	★★★★★
2 <sup>e</sup> PEUGEOT 308.....	★★★★★
3 <sup>e</sup> CITROËN C4 CACTUS.....	★★★★★
4 <sup>e</sup> TOYOTA AURIS.....	★★★★★
5 <sup>e</sup> HONDA CIVIC.....	★★★★★
ex æquo	
5 <sup>e</sup> HYUNDAI I30.....	★★★★★
ex æquo	
7 <sup>e</sup> RENAULT MÉGANE.....	★★★★★
8 <sup>e</sup> BMW SÉRIE 1.....	★★★★★
9 <sup>e</sup> FIAT TIPO.....	★★★★★
10 DACIA LOGAN.....	★★★★★

2<sup>e</sup>

## Peugeot 308

Elle 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<sup>re</sup>

## 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.

4<sup>e</sup>

## Toyota Auris

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

3<sup>e</sup>

## Citroën C4 Cactus

Résultat épatant 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 !





5<sup>e</sup> ex æquo**Honda Civic**

**P**etite 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.

5<sup>e</sup> ex æquo**Hyundai i30**

**P**rogrès 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.

7<sup>e</sup>**Renault Mégane**

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

8<sup>e</sup>**BMW Série 1**

**N**ous 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.

9<sup>e</sup>**Fiat Tipo**

**E**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.

10<sup>e</sup>**Dacia Logan**

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





# Le confort des sièges

## CLASSEMENT

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

1<sup>re</sup>

## 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<sup>e</sup>

## Honda Civic

Bonne position de conduite avec un appui-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.

3<sup>e</sup>

## Hyundai i30

L'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<sup>e</sup>

## 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.

4<sup>e</sup>

## 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 aisé.

6<sup>e</sup>

## 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.



7<sup>e</sup>

## 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!

8<sup>e</sup>

## 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.

9<sup>e</sup>

## 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.

10<sup>e</sup>

## Fiat Tipo

Àu 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.

### 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



# 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.



## 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.



## 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 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.



## 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.



## 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



### 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 plateforme) 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.

**C**omme 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.

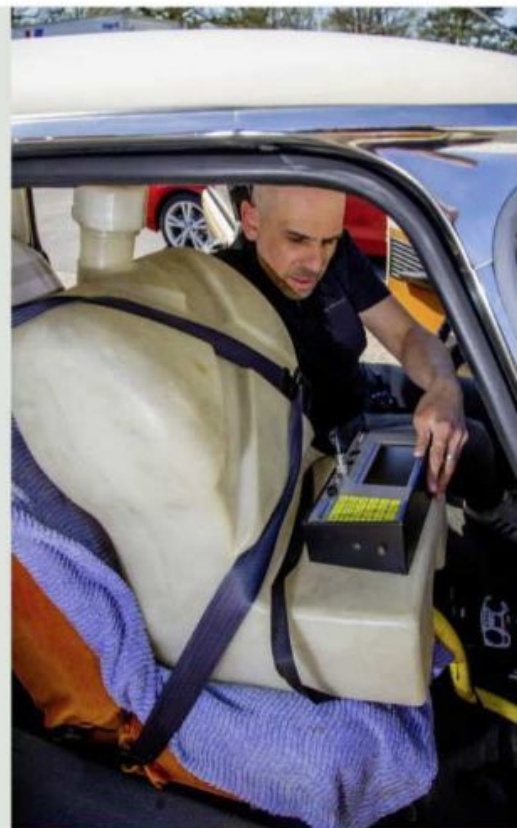
**Et nous n'avons pas été déçus par ce qu'elle nous a révélé. Les mesures statiques nous ont déjà permis de relever quelques singularités étonnantes.**

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 prétendantes. 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'avaloir 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.







①

L'assise est plus courte que sur une simple berline compacte, mais l'espace réservé aux jambes est digne d'un pullman. ② À bord, le point faible, c'est l'insonorisation. À vive allure, les bruits de roulement et du moteur rivalisent avec les sifflements aérodynamiques au niveau des fins montants de pare-brise.

②



**Championne de la tenue de cap, la DS s'effondre sous le roulis dès que la route tourne un peu trop. À l'arrière, sans ceinture à l'époque, c'était un grand moment...**



# 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









**L**e 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 1 700 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**  
Look d'enfer  
Sensations de conduite uniques  
Sonorité du 3 cylindres

**MOINS**  
Sportivité limitée  
Stricte deux places  
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 ●●●**



- ❶ Le 3 cylindres turbo reste associé à une boîte automatique dont les palettes au volant permettent d'utiliser le mode manuel.
- ❷ L'interface multimédia permet d'observer les flux d'énergie de la chaîne hybride. ❸ Futuriste lors de la commercialisation de l'i8 en 2014, l'habitacle le paraît un peu moins aujourd'hui. ❹ Le choix du mode de conduite influence l'affichage de l'instrumentation.
- ❺ 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-démarrreur, 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 6500 €. 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 cm³/11 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 dm³
------------------	----------

### LE BUDGET

Prix	■ 156 950 €
Malus (CO <sub>2</sub> )	■ 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, dim auto bizonne, 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 inmanquablement le sourire.

**90%**  
Quotient  
Émotionnel



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 sinueuse. 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 découplé 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 dm<sup>3</sup> 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 Édition - **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.



**Méline 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



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 (1 440 €), le compromis confort/tenue de route est aux petits oignons. Rien à dire sur le tandem moteur/boîte DSG, juste parfait.



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



#### L'avis de la journaliste



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 10 000 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 2 773 €, 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).



À bord, le bon côtoie le moins bon : l'essentiel est préservé, mais certains plastiques jurent un peu à ce tarif.



#### L'avis du taxi



Au moins, en descendant de mon Touran, je ne suis pas dépaysé ! 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 préférons 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 privilégient 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'escomptez 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 7 000 tr/mn
Couple maxi	■ 529 Nm à 4 600 tr/mn
Type	V8, bi-injection
Cylindrée/puissance fiscale	5 038 cm³/36 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/I/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 dm³

### LE BUDGET

Prix	■ 46 900 €
Malus (CO <sub>2</sub> )	■ 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 Carbone/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

1 Même si la qualité des matériaux a progressé, elle reste en deçà de nos standards. Mais la présentation a plus de charme! 2 Carrière mondiale oblige, l'instrumentation de bord est bilingue. Il suffit de sélectionner les bonnes unités de mesure. 3 La conduite autonome, très peu pour elle! En revanche, les équipements de confort standard (ici les sièges électriques) sont au rendez-vous.

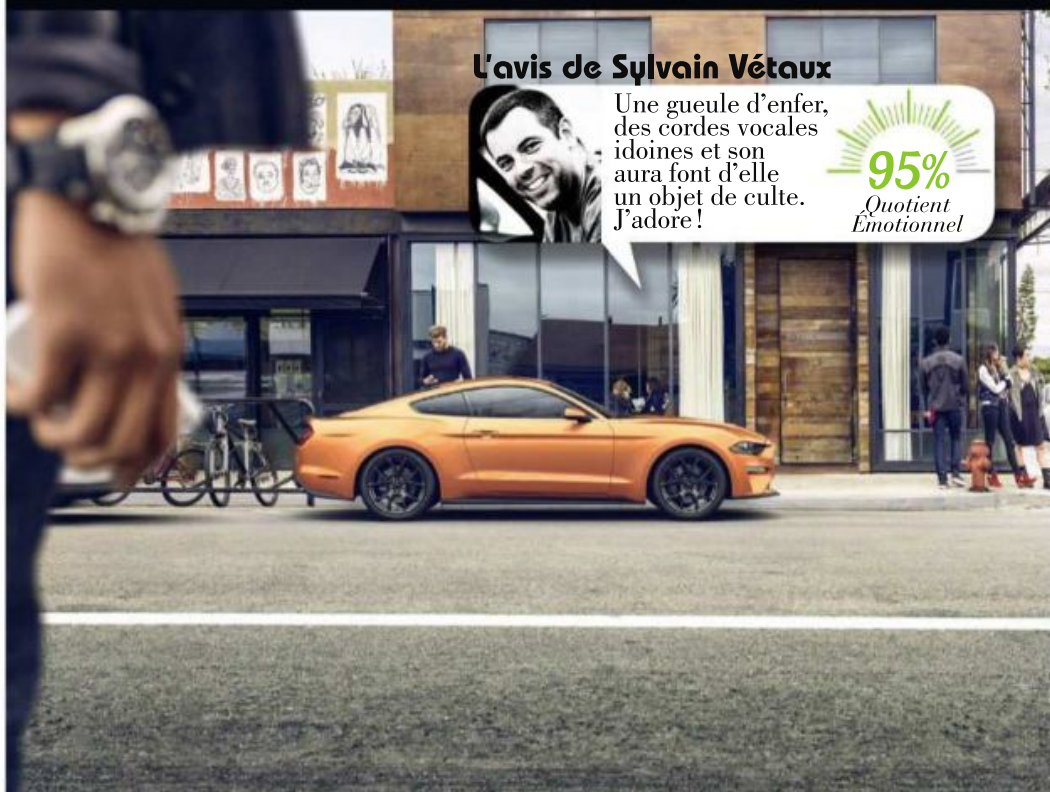


2



3

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



### L'avis de Sylvain Vétoux



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

95%  
Quotient  
Emotionnel





## 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](http://www.deeluxe.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](http://www.seiko.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](http://www.mugler.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](http://www.stihl.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 inmanquablement la liste de nos envies ! [www.k-way.fr](http://www.k-way.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](http://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](http://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 !



Née en 2011  
Fin de carrière 2018

## Audi A6

Par Pascal Richard

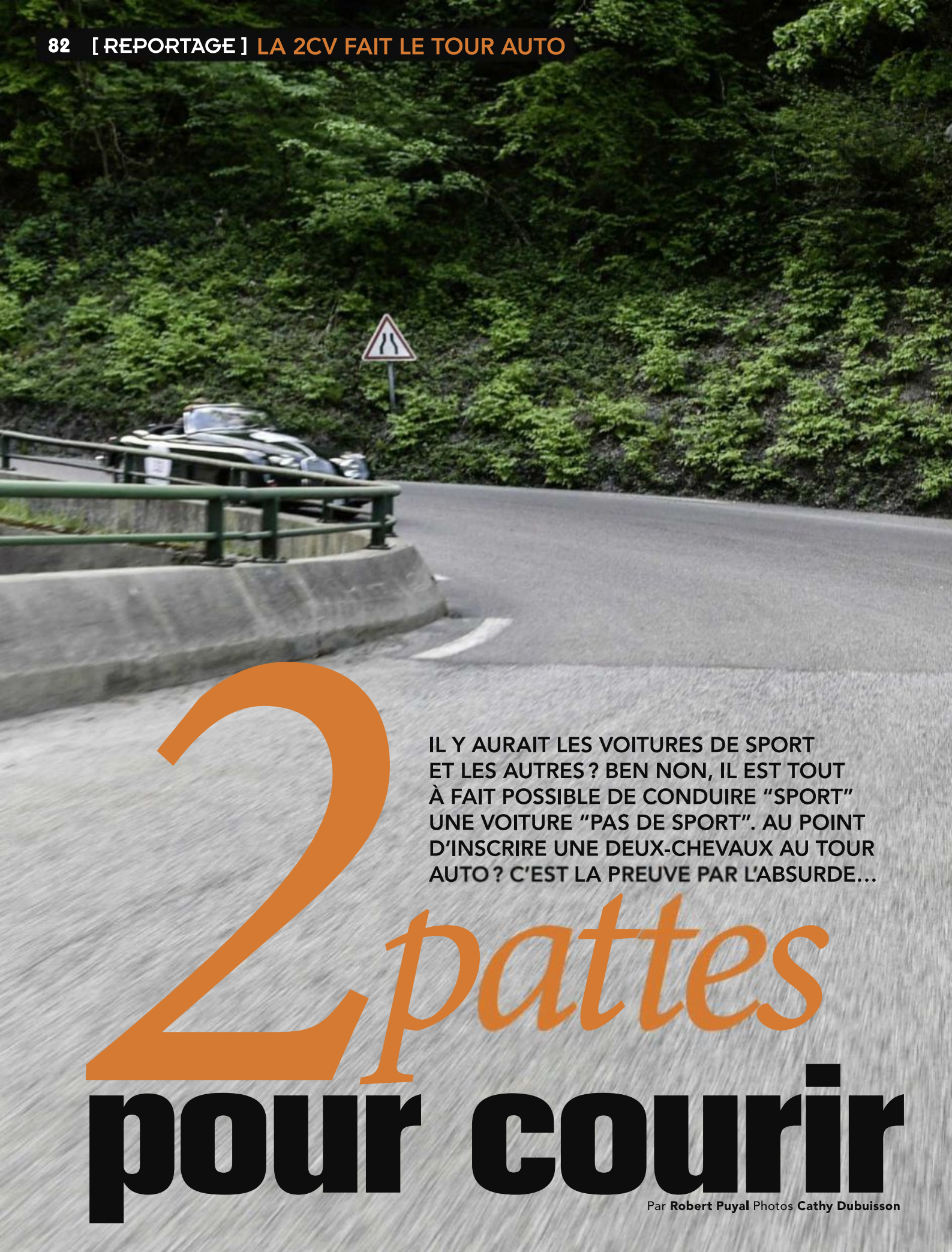
Apparue en 2011, cette "je-ne-sais-plus-combientième" génération d'A6 nous quitte. Profitons-en pour remettre quelques pendules à l'heure.

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 redac' 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 gêné 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. ■





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...

# 2 pattes pour courir

Par Robert Puyal Photos Cathy Dubuisson



**E**

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 pauvette 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 pauvette 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 Mécane* 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 plumitif enthousiaste toujours prêt et toujours curieux de tout ce qui roule : votre serviteur.



❶ La navigation est un sport, même à terre. ❷ 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). ❸ 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 ➔



❶ Partage des tâches et alternance au volant avec l'ami François Allain. ❷ 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 ? ❸ Pratiques, les portes à l'envers, pour répondre aux innombrables fans de François. ❹ Dijon : sur circuit, les concurrents en Régularité doivent signer un temps puis le reproduire fidèlement.





davantage que la puissance d'un 375 cm<sup>2</sup> 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 cm<sup>3</sup> 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 cames 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

❶ Quand on roule doucement, on arrive de nuit ! Ça nous a fait de bonnes journées. ❷ La casquette fait partie de la panoplie. Je l'ai rendue en même temps que la 2CV. ❸ 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

**L**a 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

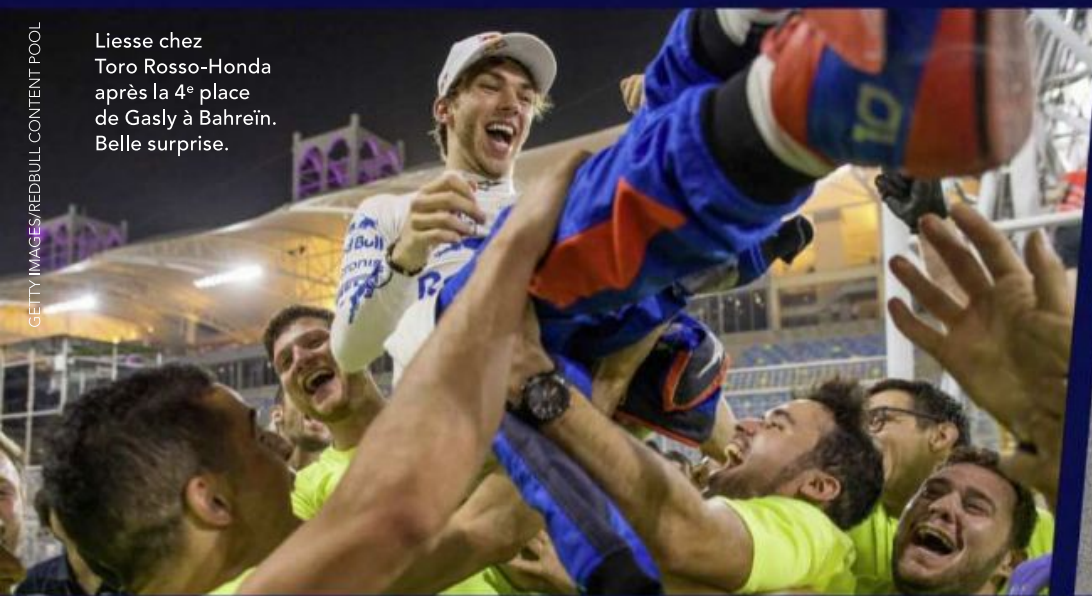


l'ex-big boss de la F1, Bernie Ecclestone : *"Ce n'est plus le même... Il est toujours très rapide et talentueux, mais j'ai l'impression qu'il en a un peu assez de tous ces déplacements autour du monde..."* Possible, mais Mr E, toujours furieux de son éviction l'an dernier, ne manque jamais une occasion 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<sup>e</sup> place de Gasly à Bahreïn. Belle surprise.



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





FLORENT GOODEN/DPPI

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 surcroît, 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 : 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<sup>e</sup>) 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 ! ■



DPPI



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.

HASAN BRATIC/DPPI





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



#### EN MESURES

**L/I/h:** 3,96/1,68/1,41 m

**Poids:** 986 kg

#### Puissance:

68 ch DIN à 5600 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 cm<sup>3</sup> 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 1500 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 encombrements."



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.”

### TABEAU 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.”

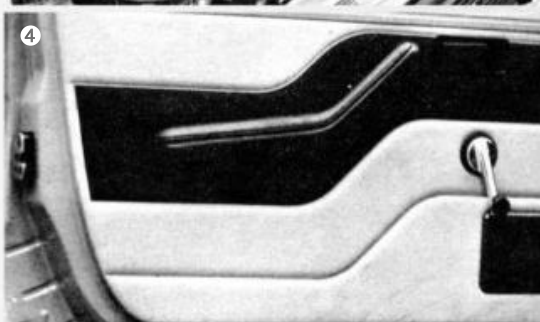
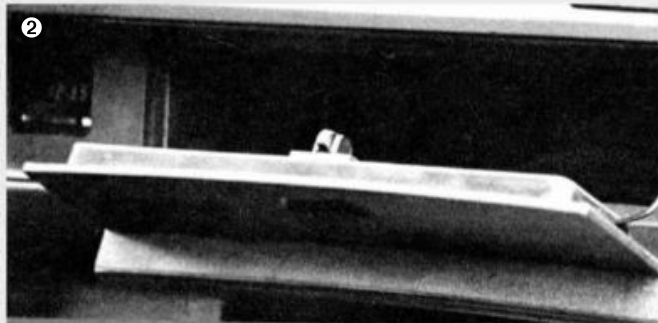


❶ La modernité des lignes de l'élégante Horizon tranche avec le style "sixties" de la 1100. ❷ Si l'habitabilité aux places avant est correcte, ce n'est pas le cas à l'arrière si l'on mesure plus de 1,75 m. Notez la sellerie qui "pique les yeux". ❸ Comme sur le coupé Bagheera, l'Horizon reçoit une montre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





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



### 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 : rebelote 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,  
187 000 km PARCOURUS**

"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'accroissent!"**



"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 dossiers 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 arrétant 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 ; 82 000 km PARCOURUS; 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](mailto:brice.perrin@mondadori.fr)**



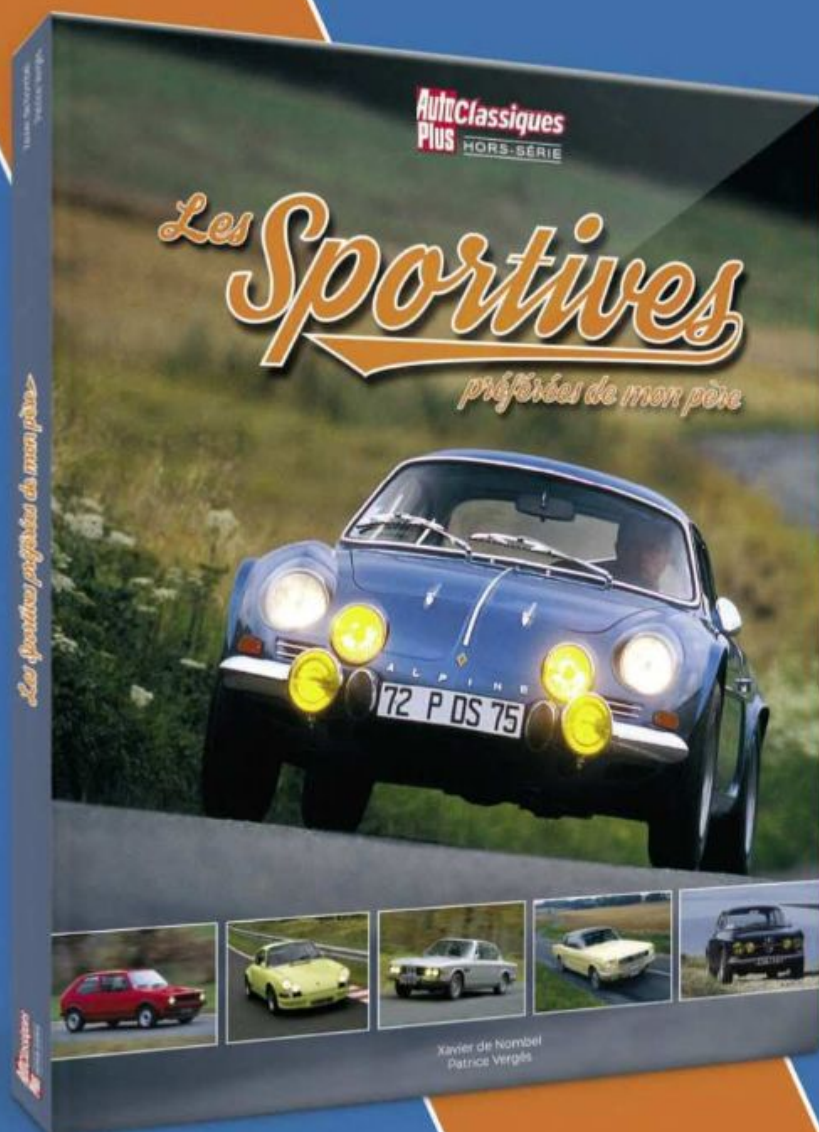
# Les Sportives

*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

Mercedes-AMG GT



DAIMLER

## 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 écologistes 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 CO<sub>2</sub> 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".



BRUCE BENEDICT

Kia Niro PHEV



ARNAUD SAUNIER

## 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'accessibilité. 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.

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

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



# Préparez vos vacances et profitez de *Tous les plaisirs de l'automobile* **L'auto-journal** sur la route du soleil

## 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€

Avec l'offre Bonus :  
Je paie - cher  
et je reçois le sac  
de voyage



**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

+ la version numérique **offerte !**

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

#### ☐ L'AUTO-JOURNAL 1 AN :

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

**-35%**

Je choisis mon mode de règlement :

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

☐ CB n°

Expire Fin :  Cryptogramme

### 2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP :  Ville :

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 :

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](http://www.kiosquemag.com). Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre ☐



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

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



# 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**

**D**isponible 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 9353 €) 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.





①

① À défaut d'être originale, la présentation de l'habitacle est soignée. ② 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/l/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 4000	136 à 3500	170 à 3750	210 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 2000	320 à 2000	400 à 1750	480 à 1500
<b>Performances</b>				
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 <sup>e</sup> (s)	NC	10 en D	7,9	NC
<b>Budget</b>				
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 5600	165 à 5600	165 à 5600	260 à 5300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 2000	250 à 2000	250 à 2000	400 à 2500
<b>Performances</b>				
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 <sup>e</sup> (s)	NC	NC	9	NC
<b>Budget</b>				
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.



**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

6 airbags, aide au démarrage en côte, accès wi-fi/4G <sup>(1)</sup>, 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-glaces, 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)	♥ 1 090 €	♥ 1 090 €	♥ 1 090 €	♥ 1 090 €

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



❶ 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. ❷ 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. ❸ En option (950 €), Opel propose une instrumentation digitale couplée avec un affichage tête haute. ❹ Les phares à LED sont montés de série à partir de la finition Elite. ❺ La boîte manuelle, peu plaisante à manier, ne supporte pas la comparaison avec son homologue automatique à 6 ou 8 rapports. ❻ À l'instar des places arrière, le coffre (543 dm<sup>3</sup>) est plus généreux que la moyenne. Seul grief, son seuil de chargement (72 cm) est un peu haut.

**LES FINITIONS****ÉDITION**

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 1 950 € de plus que la finition Édition, 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'Édition, 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 dm<sup>3</sup>), vous pouvez opter pour le break, qui affiche un volume de 602 dm<sup>3</sup>. 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 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 Squalé



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 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 adoubee 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.
	<b>1.6 TCe</b>	<b>200</b>	<b>8,6</b>	<b>Vif et doux à la fois, ce bloc est bien assisté par la boîte de vitesses à double embrayage.</b>
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 économe 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<sup>re</sup>)

Commercialisation : depuis septembre 2015

Restylage : aucun

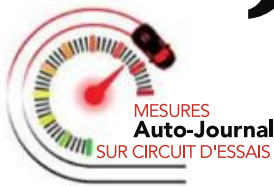
Carrosserie : berline / break (Estate en 2016)

Modèles en circulation : 45 000





**NOTRE CHOIX**  
**TCE 200 INTENS EDC**  
 de 2016  
 1<sup>er</sup> prix prospecté: **19 290 €**  
 10585 km



## 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 cm³/11 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	1562 kg/1850 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 dm³

## LE BUDGET

Assurance*: 1100 €	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.

FLORIAN GROUT

## LES PANNES

### 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 prématurée 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'ABS/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 dossiers 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 - au 01/02/18 scooter 125cc neuf en RC. Vol et Incendie pour un assuré 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 Miguel de Cervantès - 33700 Mérignac - Courtage d'assurances. N° ORIAS 07 000 513 - Compagnie souscritrice l'Equité.

WMP



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

# AMV



LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES

0 820 820 750

Service 0,12 € / min  
\* prix appel



BLOG



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**

**Q**ue ce soit pour se débarasser 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 cm<sup>3</sup>, 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.

**L**éger, 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 aisé 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 taiwanais (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 tantinet

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

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<sup>(1)</sup>**

1<sup>ER</sup> LOYER DE 0€



Modèle	Prix TTC <sup>(2)</sup>	1 <sup>er</sup> loyer TTC hors assurance facultative	Dépôt de garantie	35 loyers TTC hors assurance facultative	Coût total des Loyers	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<sup>er</sup> loyer** à la livraison hors assurance facultative : **0 € TTC** suivi 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 Directoire 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](http://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](http://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.



# YAMAHA

*Revs Your Heart*





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

#### 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 4000 €. 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 brouillilles. 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

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.

## 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	■ couplé + ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	13" / 13"

#### Le budget

Consommation	■ 2,8 l/100 km
Réservoir	■ 9 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).



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](http://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.

**L**e Piaggio 125 MP3 ayant capitulé, le Yamaha Tricity est désormais le seul 3 roues de 125 cm<sup>3</sup> 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 sautille 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.**




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	■ couplé + 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).

### 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



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





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

#### 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

## PIAGGIO 500 LT ABS/ASR Euro 4 9 899 €

# 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 cm<sup>3</sup>, 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 8 000 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 cm<sup>3</sup>) 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 de 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	■ couplé + 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 cm<sup>3</sup> 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	1 670 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

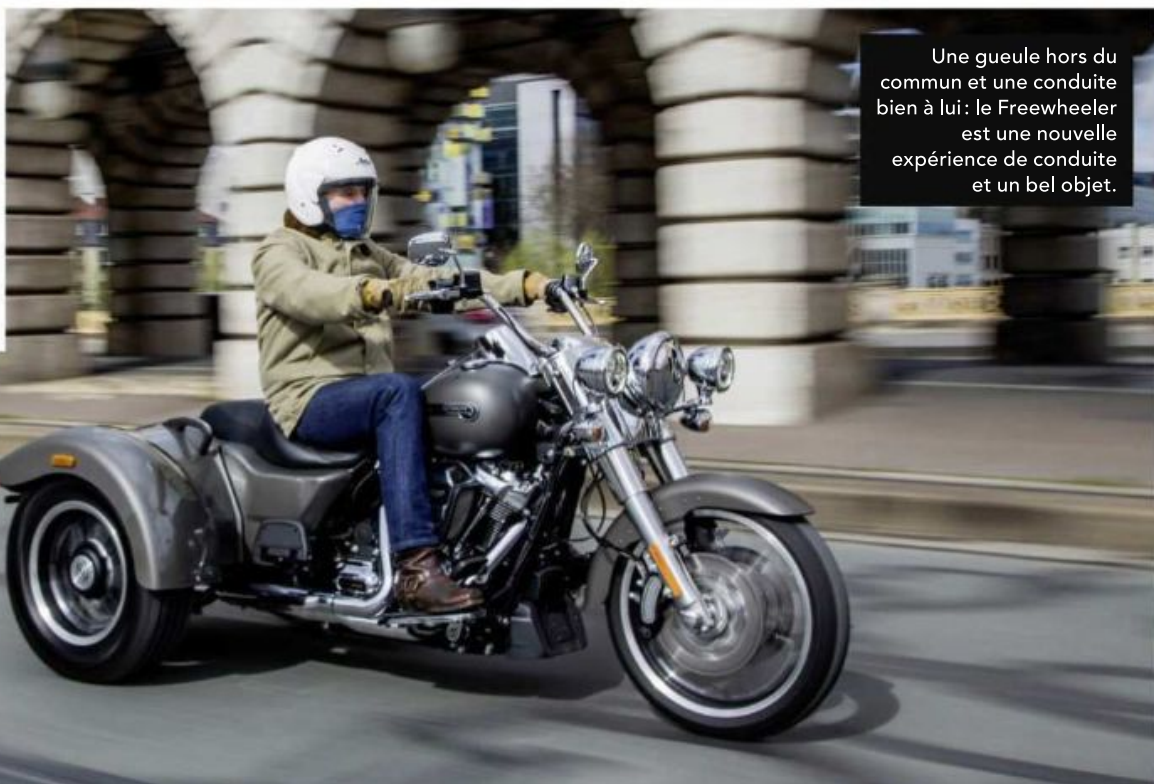
\*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

#### 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 €**

## 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 €**



## 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 €**



## 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. Pincettes, lames différentes, limes, tournevis, adaptateurs d'embouts... ce modèle Wave + rassemble 17 outils distincts.

**144,90 €**



## 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 €**





# 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](http://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

## ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>MITO</b>			
1.4 MPI 78 ch	5	M 300	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5	0	19 090
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7	M 90	22 590
Veloce TCT	9	M 90	25 890
1.3 JTDm 95 ch Super	4	0	20 790
Surcoût Super: "base" + 1 900 €			
Surcoût Lusso: Super + 1 800 €			

<b>GIULIETTA</b>			
1.4 T-Jet 120 ch	7	M 1490	22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	M 173	24 690
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	30 000
Veloce TCT	14	M 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 €			

<b>GIULIA</b>			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M 860	37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M 2 010	54 490
Quadrifoglio Auto.	40	M 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	M 60	51 690
Surcoût Super: "base" + 4 300 €			
Surcoût Sport: Super + 4 600 €			
Surcoût Lusso: Sport + 600 €			

<b>STELVIO</b>			
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M 4 253	43 700
2.0 Turbo 280 ch Super Q4 Auto.	17	M 4 253	51 700
Quadrifoglio Auto. Q4	41	M 10 500	91 400
2.2 Diesel 150 ch Auto.	8	M 90	39 300
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10	M 90	41 700
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11	M 173	49 600
Surcoût Super: "base" + 4 000 €			
Surcoût Lusso: Super + 5 300 €			
Surcoût Sport Edition: Sport + 4 800 €			

<b>4C</b>			
Standard Edition	14	M 3 473	63 200
Surcoût Edition Speciale: Standard Edition + 4 300 €			
<b>4C SPYDER</b>			
Surcoût: coupé + 9 800 €			

<b>ALPINE</b>			
---------------	--	--	--

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVELLE A110</b>			
Pure	15	M 860	54 700
Surcoût Légende: Pure + 3 800 €			

## ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage AMR Coupé	NC	M 10 500	128 062
V8 Vantage AMR Roadster	NC	M 10 500	140 163
V12 Vantage AMR Coupé	NC	M 10 500	195 625
V12 Vantage AMR Roadster	NC	M 10 500	207 726
DB11 V8 Coupé	NC	NC	185 546
DB11 V12 Coupé	NC	M 10 500	210 464
Vanquish S	NC	M 10 500	264 968
Vanquish S Volante	NC	M 10 500	280 934
Rapide S	NC	M 10 500	197 455

## AUDI



**Audi**

Premium Murat

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>A1</b>			
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	M 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: Ambition + 2 800 €			
Surcoût Ambition Luxe: S line + 700 €			

<b>A1 SPORTBACK (5 PORTES)</b>			
Surcoût: 3 portes + 800 €			

<b>Q2</b>			
1.0 TFSI 116 ch	6	0	25 420
1.4 TFSI COD 150 ch	8	M 90	27 460
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11	M 953	33 880
1.6 TDI 116	5	0	27 050
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	M 113	33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	M 210	35 510
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 3 400 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 400 €			

<b>A3 BERLINE (4 PORTES)</b>			
1.0 TFSI 115 ch	6	0	26 960
1.5 TFSI CoD 150 ch	8	0	29 020
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M 140	33 240
S3 Quattro S tronic	19	M 2 153	54 930
RS3 Quattro S tronic	29	M 10 500	62 900
1.6 TDI 116 ch	6	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 + 2 700 €			

<b>A3 SPORTBACK (5 PORTES)</b>			
Berline - 550 € à + 1 400 €			
<b>A3 CABRIOLET</b>			
1.4 TFSI 115 ch	6	M 90	31 920
1.5 TFSI 150 ch	7	0	33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M 353	38 150
S3 S tronic	20	M 2 773	60 180
1.6 TDI 116 ch	5	0	33 450
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 490
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M 300	41 830
Surcoût Sport: "base" + 2 600 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 600 €			

<b>TT</b>			
1.8 TFSI 180 ch	10	M 540	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	M 773	41 830
S Quattro S tronic	20	M 3 113	59 560
RS Quattro S tronic	28	M 10 500	74 800
2.0 TDI 184 ch	9	M 60	41 220
Surcoût S line: "base" + 4 500 €			

<b>TT ROADSTER</b>			
Surcoût: coupé + 3 000 €			

<b>Q3</b>			
1.4 TFSI 125 ch	7	M 473	30 960
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	M 173	32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M 2 300	38 940
RS Quattro S tronic	23	M 10 500	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	M 10 500	66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 930
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	32 710
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	M 173	34 910
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M 410	40 160
Surcoût Ambiente: "base" + 2 950 €			
Surcoût S line: Ambiente + 2 600 €			
Surcoût Ambition Luxe: S line + 2 400 €			

<b>A4</b>			
1.4 TFSI 150 ch	8	M 73	31 970
2.0 TFSI Ultra 190 ch S tronic	10	0	37 680
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro Ultra S tr.	15	M 1 280	48 310
S4 Quattro Tiptronic	24	M 6 300	71 930
2.0 TDI 122 ch	6	0	33 410
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 480
2.0 TDI Ultra 150 ch	7	0	35 680
2.0 TDI 190 ch S tronic	10	0	40 770
2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic	10	0	40 970
3.0 TDI 218 ch Design Quattro S tronic	12	0	50 980
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	M 540	54 560
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 600 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 100 €			

<b>A4 AVANT (BREAK)</b>			
RS 4 Avant Tiptronic	34	M 10 500	92 000
Surcoût: berline + 1 700 €			

<b>A4 ALLROAD QUATTRO</b>			
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	M 1 873	51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	M 210	48 460

2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	M 210	50 270
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	M 773	53 830
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	M 953	57 410
Surcoût Design Luxe: Design + 5 350 €			

<b>A5 COUPÉ</b>			
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	M 90	39 130
2.0 TFSI 190 ch	11	M 173	40 370
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M 410	46 500
RS 5 Tiptronic	24	M 6 300	76 920
RS 5 Tiptronic	34	M 10 500	95 000
2.0 TDI 150 ch	7	0	39 200
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 235
3.0 TDI 218 ch S tronic	12	0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	M 210	54 510
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €			
Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €			

<b>A5 SPORTBACK</b>			
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	M 90	39 130
2.0 TFSI 190 ch	10	M 253	40 370
2.0 TFSI 252 S tronic	15	M 690	46 500
S5 Tiptronic	24	M 6 300	76 920
2.0 TDI 150 ch	7	0	39 200
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 235
3.0 TDI 218 S tronic	12	0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	M 353	54 510
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €			
Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €			

<b>NOUVELLE A5 CABRIOLET</b>			
Surcoût: coupé + 4 600 €			
<b>Q5</b>			
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic	15	M 2 940	50 650
2.0 TDI 150 ch	8	0	41 490
2.0 TDI 163 ch Quattro S tronic	9	M 253	47 390
2.0 TDI 190 ch Quattro	10	M 473	46 580
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	18	M 2 153	57 570
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 5 200 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 1 500 €			
Surcoût Avus: Design Luxe + 3 300 €			

<b>A6</b>			
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M 540	49 860
S6 Quattro S tronic	34	M 10 500	94 560
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7	0	41 460
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10	0	46 160
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12	0	50 520
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tr.	16	M 410	56 790
3.0 BITDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	M 3 853	67 050
Surcoût Ambition Luxe: S line + 0 €			
Surcoût Avus: Ambition Luxe + 5 300 €			

<b>A6 AVANT (BREAK)</b>			
RS6 Quattro Tiptronic	47	M 10 500	126 450
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	M 10 500	135 160
Surcoût: berline + 1 400 € à + 2 600 €			

<b>A6 ALLROAD QUATTRO</b>			
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	M 1 613	57 700
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	M 1 613	60 020
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	M 2 153	63 390
3.0 BITDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	M 6 810	73 650
Surcoût Ambition Luxe: Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Avus: Ambition Luxe + 4 300 €			

<b>NOUVELLE A7 SPORTBACK</b>			
55 TFSI Quattro S tronic	22	M 2 940	74 000
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 1 260	73 000
Surcoût S line: "base" + 6 500 €			
Surcoût Avus: S line + 4 000 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 10 000 €			

<b>NOUVELLE A8</b>			
55 TFSI Quattro Tiptronic	23	M 6 553	97 900
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 1 613	92 600
Surcoût Avus: "base" + 14 10 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 5 600 €			

Q7			
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	 1 490	62 930
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	 2 153	67 380
SQ7 TDI Tiptronic	32	 10 500	109 960
e-tron	13	0	84 510



X1				
sDrive18i Lounge	7	0	32 400	
sDrive20i Lounge DKG	11	M	300	39 650
xDrive25i Lounge Auto.	13	M	1 740	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 €				
SÉRIE 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
M3 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.	20	M	1 373	56 600
Surcoût Lounge : Lounge + 4 250 €				
Surcoût Lounge : Sport + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Sport + 3 250 €				
SÉRIE 3 TOURING (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €				
SÉRIE 3 GRAN TURISMO				
320i Lounge Auto.	10	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.	20	M	2 010	58 500
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €				
Surcoût Lounge : Sport + 5 350 €				
Surcoût M Sport : Sport + 3 450 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
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.	20	M	1 373	59 250
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €				
Surcoût Lounge : Sport + 5 850 €				
Surcoût M Sport : Sport + 4 850 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé + 0 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €				
NOUVEAU X3				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	4 673	47 700
sDrive30i Lounge Auto.	15	M	4 890	53 400
M40i Auto.	25	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 Lounge : xLine + 3 500 €				
Surcoût M Sport : xLine + 2 400 €				
X4				
xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	M	4 460	58 550
M40i Auto.	25	M	10 500	71 100
xDrive20d Lounge Plus	10	M	613	53 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	M	2 153	62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	3 473	66 450
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €				
NOUVELLE SÉRIE 5				
520i Lounge Auto.	10	M	90	48 850
530i Lounge Auto.	14	M	140	56 150
540i Lounge Auto.	22	M	2 153	62 950
M550i xDrive Auto.	35	M	10 500	92 900
M5 Auto.	32	M	10 500	126 500
530s Lounge	13	0	57 300	
520d Lounge	10	0	47 550	
520d EfficientDynamics Auto.	10	0	50 350	
530d Lounge Auto.	15	0	60 400	
540d Lounge xDrive Auto.	20	M	860	68 050
M550d xDrive Auto.	28	M	2 940	90 050
Surcoût Sport : Lounge + 4 400 € à + 4 800 €				

Surcoût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 450 € à + 1 950 €				
NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 600 €				
NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
630i Lounge Auto.	16	M	1 260	64 450
640i Lounge Auto.	23	M	3 853	71 500
630d Lounge Auto.	16	M	253	68 700
640d Lounge xDrive Auto.	20	M	2 773	76 700
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €				
Surcoût Luxury : Sport + 600 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 4 400 €				
SÉRIE 6 GRAN COUPÉ				
640i Lounge Plus Auto.	21	M	7 340	89 600
650i Lounge Plus Auto.	34	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.	20	M	1 373	92 250
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €				
SÉRIE 6 CABRIOLET				
Surcoût : Gran Coupé + 5 150 € à + 7 950 €				
X5				
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 500	72 450
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	M	10 500	88 450
M Auto.	49	M	10 500	130 600
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 750	
sDrive25d Lounge Auto.	13	M	953	57 350
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	3 290	70 550
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	M	3 473	75 750
M50d Auto.	26	M	7 073	99 400
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €				
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €				
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €				
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €				
X6				
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 500	76 200
xDrive50i Lounge Plus Auto.	24	M	10 500	92 200
M Auto.	49	M	10 500	138 500
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	3 473	74 300
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	4 773	79 500
M50d Auto.	26	M	7 340	104 300
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €				
SÉRIE 7				
740i Auto.	21	M	2 940	94 550
750i xDrive Auto.	34	M	10 500	111 650
M760 Li xDrive Auto.	54	M	10 500	188 250
740e	13	0	96 800	
725d Auto.	13	0	85 450	
730d Auto.	15	0	89 800	
740d xDrive Auto.	20	M	253	100 250
750d xDrive Auto.	28	M	2 153	111 650
Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €				
NOUVELLE i8				
Hybride rechargeable	11	0	141 950	
NOUVELLE i8 ROADSTER				
Hybride rechargeable	11	0	156 950	
CITROËN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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 Feel : Live + 1 800 €				
Surcoût Shine : Feel + 1 400 €				
C1 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût Urban Ride : Shine + 300 €				
Surcoût Elle : 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 Feel : Live + 1 550 €				
Surcoût Shine : Feel + 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 Feel	6	0	21 950	
Surcoût Feel : Live + 1 800 €				
Surcoût Sunshine : Feel + 1 000 €				
Surcoût Shine : Feel + 2 200 €				
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	

BlueHDi 100 Live	5	0	20 800
Surcoût Feel : Live + 1 600 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 300 €			
C4 SPACETOURER			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	25 950
1.6 THP 165 ch Feel Auto.	9	M	300 30 900
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6	0	27 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feel	7	0	31 600
2.0 BlueHDi 160 Feel Auto.	9	M	90 33 850
Surcoût Rip Curt : Live + 1 550 €			
Surcoût Feel : Live + 2 150 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €			
GRAND C4 SPACETOURER			
Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €			
BERLINGO MULTISPACE			
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	21 550
1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4	0	21 550
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	22 250
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6	0	24 400
1-Berlingo Taille M Feel	1	B	6 000 30 100
Surcoût XTR : Feel + 700 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 800 € à + 3 000 €			
DACIA			
			
Tel : 01 86 65 49 45		www.renaultparis.fr	
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SANDERO			
1.0 Scé 75	4	0	7 990
0.9 Tce 90 ch Ambiance	5	0	10 500
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 450
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	13 150
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €			
SANDERO STEPWAY			
0.9 Tce 90	5	0	12 720
1.5 dCi 90	5	0	14 270
Surcoût Advance : "base" + 200 €			
LOGAN			
1.0 Scé 75	4	0	7 790
0.9 Tce 90 ch Ambiance	5	0	10 300
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 250
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 950
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €			
LOGAN MCV			
1.0 Scé 75	4	M	50 8 990
0.9 Tce 90 Silverline	5	0	12 050
1.5 dCi 75 Silverline	4	0	13 000
1.5 dCi 90 Silverline	4	0	13 600
LOGAN MCV STEPWAY			
0.9 Tce 90 ch	5	0	13 600
1.5 dCi 90 ch	4	0	15 150
Surcoût Advance : "base" + 200 €			
LODGY			
1.6 Scé 100 ch	6	M	953 10 150
1.2 Tce 115 ch Silver Line	6	M	90 13 450
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5	0	14 650
1.5 dCi 110 ch Silver Line	5	0	15 450
Surcoût Silver Line : "base" + 1 600 €			
LODGY STEPWAY			
1.2 Tce 115 ch	6	M	90 14 550
1.5 dCi 110 ch	6	0	16 550
Surcoût Advance : "base" + 200 €			
NOUVEAU DUSTER			
1.6 Scé 115 ch	7	M	2 153 11 990
1.2 Tce 125 ch Essentiel	7	M	860 15 550
1.5 dCi 90 ch	5	0	14 000
1.5 dCi 110 ch Essentiel	6	0	16 450
Surcoût Essentiel : "base" + 1 850 € à + 1 860 €			
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €			
Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €			
DOKKER			
1.6 Scé 100 ch	6	M	1 050 9 650
1.2 Tce 115 ch Silver Line	6	M	300 12 950
1.5 dCi 75 ch Silver Line	4	0	14 050
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5	0	14 550
Surcoût Silver Line : "base" + 1 600 €			
DOKKER STEPWAY			
1.2 Tce 115 ch	6	M	300 14 350
1.5 dCi 90 ch	5	0	15 950
Surcoût Advance : "base" + 200 €			
DS AUTOMOBILES			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
DS 3			
1.2 PureTech 82 ch Be Chic	4	0	17 200
1.2 PureTech 110 ch Be Chic	5	0	18 900
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	6	0	20 100
1.6 THP 165 ch Performance Line	9	M	253 24 800
Performance	11	M	113 27 900
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5	0	20 100



1.3 MultiJet 95 ch Wild	5	0	17 490
Surocit "base": Wild + 1 000 €			
Surocit 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

Surocit Easy: Pop + 1 000 €			
Surocit Lounge: Easy + 1 000 €			

TIPO BERLINE			
1.4 95 ch	5	M	473 12 590
1.6 110 ch Easy Auto.	6	M	1 740 16 690
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	15 290
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4	0	18 090

Surocit Pop: "base" + 1 300 €			
Surocit Easy: Pop + 1 300 €			

NOUVELLE TIPO 5 PORTES			
Surocit Tipo Berline + 1 500 €			

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

NOUVELLE TIPO STATION WAGON			
Surocit: 5 Portes + 1 500 €			

124 SPIDER			
1.4 MultiAir 140 ch	8	M	2 010 26 290

Surocit Lusso: "base" + 2 000 €			
Surocit Lusso Plus: Lusso + 2 000 €			

ABARTH 124 SPIDER			
1.4 Turbo 170 ch Scorpion	9	M	2 010 37 000

Surocit "base": Scorpion + 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

Surocit 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	10 350
1.2 85 ch Ultimate	5	0	12 050
1.5 TDCi 96 ch Ultimate	5	0	14 050

Surocit 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

Surocit Trend: Essential + 800 €			
Surocit ST-Line: Trend + 1 300 €			

Surocit Titanium: ST-Line + 0 €			
Surocit Vignale: Titanium + 1 450 €			

FIESTA (5 PORTES)			
Surocit: 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
Surocit Pack: "base" + 1 200 €			

Surocit 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 EcoBlue 125 ch Executive 4x4	7	M	113 26 200
Surocit Executive: Trend + 2 400 € à + 3 300 €			

Surocit 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	5	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
Surocit ST-Line: Titanium + 750 €			

Surocit Vignale: ST-Line + 2 150 €			
------------------------------------	--	--	--

NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)			
Surocit: 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 Ecotonic 105 ch Trend	5	0	26 400

1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	27 200
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	30 700

2.0 TDCi 170 ch Titanium X PowerShift	8	M	253 34 900
Surocit Titanium: Trend + 2 300 €			
Surocit Titanium X: Titanium + 1 700 €			

GRAND C-MAX			
Surocit: 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
Surocit Titanium: Trend + 3 050 €			

Surocit ST-Line: Titanium + 1 900 €			
Surocit Vignale: ST-Line + 3 950 €			

MONDEO			
Hybrid 187 ch Executive (4 portes)	9	0	36 150

2.0 TDCi Ecotonic 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
Surocit ST-Line: Executive + 2 450 €			

Surocit Vignale: ST-Line + 3 650 €			
------------------------------------	--	--	--

MONDEO SW			
Surocit: 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

Surocit ST-Line: Titanium + 1 600 €			
Surocit 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

Surocit 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
Surocit ST-Line: Titanium + 3 400 €			

Surocit Vignale: Sport + 3 300 €			
----------------------------------	--	--	--

NOUVELLE MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost	NC	M	10 500 39 900

GT	NC	M	10 500 46 900
----	----	---	---------------

NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE			
Surocit: Fastback + 4 000 €			

TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiante	5	M	50 13 600

1.5 TDCi 75 ch Ambiante	4	0	14 600
1.5 TDCi 95 ch Ambiante	5	0	15 100

Surocit Trend: Ambiante + 750 €			
Surocit Sport: Trend + 1 740 €			

Surocit Titanium: Trend + 1 200 €			
-----------------------------------	--	--	--

TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiante	6	M	253 20 905

1.5 TDCi 75 ch Ambiante	5	M	90 21 405
1.5 TDCi 100 ch Ambiante	5	M	90 22 005

1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	23 405
Surocit Trend: Ambiante + 1 400 €			

Surocit Titanium: Trend + 2 100 €			
-----------------------------------	--	--	--

GRAND TOURNEO CONNECT			
Surocit: "court" + 600 €			

HONDA			
-------	--	--	--

GARAGE DU CLOS			
----------------	--	--	--

91 LINAS	01 69 80 72 80
----------	----------------

2 avenue Etienne Bugatti	
--------------------------	--

91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00
------------------------	----------------

47 avenue du Général de Gaulle	
--------------------------------	--

www.honda-monththery.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
Surocit X-Road Elegance: Elegance + 1 380 €			

Surocit Executive: Elegance + 1 400 €			
Surocit X-Road Executive: Executive + 1 380 €			

Surocit Exclusive: Executive + 1 600 €			
Surocit X-Road Exclusive: Exclusive + 1 380 €			

CIVIC (5 PORTES)			
1.0 i-VTEC Elegance	6	0	23 190

1.5 i-VTEC Sport	10	M	410 27 590
Type-R GT	21	M	7 890 39 880

1.6 i-VTEC 120 ch Elegance	6	0	24 590
Surocit Executive: Elegance + 2 000 €			

Surocit Exclusive: Executive + 2 600 €			
Surocit Exclusive Premium: Exclusive + 1 000 €			

Surocit Sport Plus: Sport + 2 000 €			
Surocit Prestige: Sport Plus + 1 000 €			

CIVIC (4 PORTES)			
1.5 i-VTEC Elegance	10	M	300 25 900

1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	25 300
Surocit Exclusive: Elegance + 4 300 €			

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

1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6
----------------------------	---



JEEP				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
RENEGADE				
1.6 E.torQ Evo 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 + 2 150 €				
Surcoût Limited : Longitude + 4 200 €				
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.	40	M 10 500	40 000	
2.8 CRD Sport Auto.	13	M 10 500	33 400	
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €				
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)				
Surcoût : Wrangler + 2 500 €				
CHEROKEE				
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	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.	27	M 10 500	68 900	
SRT Auto.	39	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	15 890	
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 CRDi 110 ch Active	6	0	22 490	
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 500 €				
SOUL				
1.6 GDI 132 ch Active	7	M 2 010	20 600	
Sport DCT	12	M 3 290	27 600	
1.6 CRDi 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 CRDi 110 ch Active	5	0	23 590	
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 590	
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €				
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 1 000 €				
CEE'D SW (BREAK)				
Surcoût : 5 portes + 1 100 €				
CARENS				
1.6 GDI 135 ch Motion	7	M 1 373	22 490	
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	M 113	24 690	
1.7 CRDi 141 ch Active	7	0	28 490	
Surcoût Active : Motion + 3 200 €				
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €				
NIRO				
Motion	5	0	27 450	
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 CRDi 115 ch Motion	6	0	25 090	
2.0 CRDi 136 ch GT Line	7	M 173	32 990	
1.7 CRDi 141 Active DCT	7	M 253	30 990	
Surcoût Active : Motion + 3 900 €				
Surcoût GT Line : Active + 2 000 €				

Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €				
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €				
OPTIMA				
Hybride Rechargeable Premium			39 990	
1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	32 990	
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €				
Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €				
OPTIMA SW				
Surcoût : berline + 1 500 €				
GT Auto.				
	7	M 10 500	42 990	
NOUVEAU SORENTO				
2.2 CRDi 200 ch Active	11	M 2 153	41 000	
Surcoût GT-Line : Active + 6 000 €				
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 000 €				
NOUVELLE STINGER				
2.0 T-GDI 255 ch GT Line Pack Premium	16	M 10 500	49 800	
GT	27	M 10 500	59 900	
2.2 CRDi 200 ch GT Line	11	M 1 873	44 400	
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 900 €				
LAMBORGHINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Huracán LP 580-2	NC	M 10 500	180 000	
Huracán LP 610-4	NC	M 10 500	203 400	
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	M 10 500	223 740	
Aventador LP 700-4	NC	M 10 500	324 000	
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	M 10 500	360 000	
Aventador LP 750-4 Supervelocé	NC	M 10 500	396 600	
Aventador LP 750-4 Supervelocé Road.	NC	M 10 500	432 960	
LAND ROVER				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
EVOQUE / EVOQUE COUPE				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M 5 113	45 150	
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC	M 7 073	63 650	
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000	
2.2 TD4 180 ch Pure	12	M 113	40 800	
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	M 2 773	53 200	
Surcoût SE : Pure + 3 900 €				
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 600 €				
Surcoût HSE : SE Dynamic + 3 850 €				
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €				
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €				
EVOQUE CABRIOLET				
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	M 10 500	58 850	
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9	M 2 153	49 550	
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	M 2 153	57 850	
Surcoût SE Dynamic : Pure + 5 100 €				
Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 5 850 €				
DISCOVERY				
2.0 Si4 300 ch S	NC	M 10 500	55 500	
3.0 Si6 340 ch SE	NC	M 10 500	62 700	
2.0 TD4 180 ch S	NC	M 4 673	52 800	
2.0 SD4 240 ch S	NC	M 5 810	56 700	
3.0 TD6 258 ch SE	NC	M 10 500	61 700	
Surcoût SE : S + 3 000 €				
Surcoût HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €				
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €				
DISCOVERY SPORT				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M 9 660	41 800	
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	M 10 500	53 500	
2.0 eD4 150 ch Pure	8	M 73	34 700	
2.0 TD4 180 ch Pure	10	M 540	39 400	
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	M 6 053	51 900	
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €				
Surcoût HSE : SE + 5 600 €				
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 200 €				
NOUVEAU RANGE ROVER VELAR				
P250 Auto.	NC	M 7 073	57 500	
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 R-Dynamic : "base" + 3 400 €				
Surcoût S : R-Dynamic + 3 800 €				
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €				
Surcoût SE : R-Dynamic S + 1 700 €				
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €				
Surcoût HSE : R-Dynamic SE + 4 800 €				
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €				
RANGE ROVER SPORT				
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	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 : SE + 6 000 €				
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 500 € à + 2 900 €				
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 800 € à + 13 200 €				
NOUVEAU RANGE ROVER				
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	NC	M 10 500	124 900	
P400e Vogue	NC	0	122 100	
3.0 TDV6 258 ch HSE	NC	M 9 660	100 800	
4.4 SDV8 339 ch Vogue	NC	M 10 500	118 800	
SVAutobiography Dynamic	NC	M 10 500	177 100	
Surcoût Vogue : HSE + 9 100 €				
Surcoût Autobiography : Vogue + 17 500 €				
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 33 300 €				

LEXUS				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CT				
200h	5	0	30 090	
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €				
Surcoût Luxe : Pack + 5 300 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €				
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 7 400 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 0 €				
IS				
300h	9	0	40 490	
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €				
Surcoût Luxe : Pack + 7 300 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €				
RC				
F Auto.	18	M 10 500	79 790	
300h Luxe	10	0	52 890	
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 3 200 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 200 €				
Surcoût F GT : F + 9 000 €				
Surcoût F Carbon : F GT + 6 000 €				
NOUVEAU NX				
300h	8	0	41 690	
Surcoût Pack : "base" + 2 700 €				
Surcoût Luxe : Pack + 8 100 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 200 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 4 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 500 €				
GS				
F Auto.	18	M 10 500	99 900	
300h Pack	9	0	51 600	
150h Pack	18	M 773	61 600	
Surcoût F GT : F + 9 000 €				
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 € à + 8 800 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 7 000 € à + 8 100 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 0 € à + 2 200 €				
RX				
150h Pack	16	M 60	65 200	
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €				
NOUVELLE LS				
500 Luxe 4WD	32	M 10 500	123 000	
500h	10	M 1 153	97 000	
Surcoût Luxe + : "base" + 14 000 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 € à + 4 000 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 16 000 € à + 20 000 €				
NOUVEAU LC				
500 Executive	39	M 10 500	109 000	
500h Executive	19	M 1 613	109 000	
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				
Surcoût Blue Edition : Sport+ + 10 000 €				

MASERATI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
GHIBLI				
3.0	23	M 10 500	72 300	
3.0	31	M 10 500	85 300	
Diesel	17	3 660	68 600	
Surcoût GranSport + : "base" + 9 550 €				
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €				
NOUVEAU LEVANTE				
Q4	23	M 10 500	78 100	
Q4	35	M 10 500	91 500	
Diesel	18	M 10 500	73 200	
Surcoût GranSport + : "base" + 10 200 €				
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €				
GRANTURISMO				
Sport Auto.	18	M 10 500	126 500	
MC Auto.	18	M 10 500	151 850	
GRANCABRIO				
Sport Auto.	18	M 10 500	145 800	
MC Auto.	18	M 10 500	157 350	
QUATTROPORTE				
S	30	M 10 500	110 700	
S TS GranSport	44	M 10 500	161 500	
Diesel	17	M 4 673	99 500	
Surcoût GranSport + : "base" + 11 200 €				
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €				

MAZDA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MAZDA2 (5 PORTES)				
1.5 SkyActiv-G 90 ch Élegance	5	0	16 750	
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection	5	0	20 050	
Surcoût Dynamique : Éléance + 1 250 €				
Surcoût Dynamique : Dynamique + 1 100 €				
MAZDA3				
2.0 SkyActiv-G 120 ch Éléance	6	0	23 500	
2.0 SkyActiv-G 165 ch Signature	9	M 613	26 100	
1.5 SkyActiv-D 105 ch Éléance	5	0	25 600	
2.2 SkyActiv-D 150 ch Signature	7	0	29 300	
Surcoût Signature : 1 400 €				
Surcoût Sélection : Éléance + 3 800 €				



200	10	M	253	40 200
250 Auto.	12	M	300	44 400
300 Executive Auto.	14	M	1 373	51 800
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	6 810	59 850
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	8 460	68 800
63 AMG Auto.	26	M	10 500	93 250
63 AMG S Auto.	40	M	10 500	101 600
220 d	9		0	41 100
250 d Auto.	11		0	46 650

Surcoût Executive: "base" + 4 100 €

Surcoût Sportline: Executive + 2 650 €

Surcoût Fascination: Sportline + 4 650 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût: coupé + 7 450 €				

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

Surcoût Executive: "base" + 4 700 €

Surcoût Sportline: Executive + 3 000 €

Surcoût Fascination: Sportline + 3 500 €

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

Surcoût Executive: "base" + 4 700 €

Surcoût Sportline: Executive + 1 550 €

Surcoût Fascination: Sportline + 5 000 €

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

Surcoût Sportline: Executive + 3 200 €

Surcoût Fascination: Sportline + 5 000 €

CLASSE E				
200	10	M	410	44 750
250 Auto.	12	M	1 260	49 500
300 Executive Auto.	14	M	1 260	56 500
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	8 753	67 900
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	10 500	81 400
63 AMG 4Matic+ Auto.	48	M	10 500	119 000
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	M	10 500	130 900
350 e Executive	NC		0	66 450
200 d Auto.	7		0	45 100
220 d Auto.	10		0	49 200
350 d Executive Auto.	15	M	1 050	62 500

Surcoût Executive: "base" + 4 400 €

Surcoût Sportline: Executive + 2 350 €

Surcoût Fascination: Sportline + 7 050 €

CLASSE E BREAK				
Surcoût: berline + 2 800 €				

CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d 4Matic Auto.	11	M	773	63 200
350 d 4Matic Auto.	16	M	8 173	72 100

NOUVELLE CLASSE E COUPÉ				
200 Executive Auto.	10	M	953	53 150
300 Executive Auto.	15	M	2 300	57 900
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	9 973	69 300
220 d Executive Auto.	10		0	55 000
350 d Executive 4Matic Auto.	NC	M	5 113	66 300

Surcoût Sportline: Executive + 6 300 €

Surcoût Fascination: Sportline + 7 400 €

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût: coupé + 6 400 €				

NOUVEAU CLS COUPÉ				
450 Executive 4Matic Auto.	NC	M	8 460	76 100
350 d Launch Edition 4Matic Auto.	NC	M	2 010	88 500
400 d Executive 4Matic Auto.	NC	M	2 010	82 900

Surcoût AMG Line+: Executive + 9 200 €

NOUVELLE CLASSE S				
450 Executive 4Matic Auto.	25	M	3 853	102 100
560 Fascination 4Matic Auto.	26	M	10 500	124 800
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	33	M	10 500	186 000
65 AMG Limousine Auto.	37	M	10 500	238 000
650 Maybach Auto.	36	M	10 500	215 200
350 d Executive Auto.	17	M	613	91 500
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	1 873	98 700

Surcoût Fascination: Executive + 9 000 €

Surcoût Maybach: Fascination + 40 500 €

NOUVELLE CLASSE S COUPÉ				
450 Executive 4Matic	NC	M	10 500	118 500
560 Executive 4Matic	NC	M	10 500	144 500
63 AMG 4Matic+	NC	M	10 500	194 700
65 AMG	NC	M	10 500	255 500

Surcoût AMG Line: Executive + 4 400 €

NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET				
560 Executive	NC	M	10 500	157 400
63 AMG 4Matic+	NC	M	10 500	210 700

65 AMG Auto.	NC	M	10 500	271 000
Surcoût AMG Line: Executive + 4 400 €				

SL				
400 Auto.	25	M	7 613	105 700
500 Executive Auto.	26	M	10 500	135 600
63 AMG Auto.	30	M	10 500	181 400
65 AMG Auto.	36	M	10 500	256 900

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

NOUVELLE AMG GT ROADSTER				
GT	NC	M	10 500	139 400
GT C	NC	M	10 500	171 200

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

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

Surcoût Executive: "base" + 5 300 €

Surcoût Sportline: Executive + 6 500 €

Surcoût Fascination: Sportline + 3 200 €

GLE COUPÉ				
400 4Matic Auto.	23	M	10 500	73 500
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 500	90 200
500 Executive 4Matic Auto.	35	M	10 500	97 500
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 500	133 100
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	10 500	143 600
350 d 4Matic Auto.	16	M	9 050	71 300

Surcoût Executive: "base" + 6 100 €

Surcoût Sportline: Executive + 6 200 €

Surcoût Fascination: Sportline + 4 100 €

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

Surcoût Executive: "base" + 7 000 €

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

Surcoût Plus: Plus + 2 886 €

Surcoût Prime: Plus + 3 918 €

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

MINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4		0	17 700
One 102 ch	5		0	19 100
Cooper 136 ch	7		0	22 000
Cooper S 192 ch	11	M	473	26 800
John Cooper Works	13	M	1 873	34 500
One D 95 ch	4		0	20 700
Cooper D 116 ch	5		0	23 500
Cooper SD 170 ch	9		0	30 000

NOUVELLE MINI 5 PORTES				
Surcoût: 3 portes + 900 €				

NOUVELLE MINI CABRIO				
One 102 ch	6		0	23 500
Cooper	7		0	26 400
Cooper S	11	M	953	31 200
John Cooper Works	13	M	1 873	38 900
Cooper D	6		0	27 900
Cooper SD	10		0	34 400

CLUBMAN				
One	5		0	24 300
Cooper	7		0	26 300
Cooper S	11	M	1 490	30 600
John Cooper Works All4	14	M	5 810	39 900
One D	6		0	27 300
Cooper D	8		0	29 300
Cooper SD	10		0	34 500

COUNTRYMAN				
One	8	M	140	25 700
Cooper	8	M	140	27 700
Cooper S	11	M	1 153	32 400
John Cooper Works All4	14	M	6 053	41 300
e-All4	NC		0	39 800
One D	8		0	28 700
Cooper D	8		0	30 700
Cooper SD	11		0	36 300

MITSUBISHI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
I-MIEV				
ÉlectriQ	1	B	6 000	23 350

NOUVELLE SPACE STAR				
1.0 Mivec 71 ch In	4		0	10 990
1.2 Mivec 80 ch In	4		0	13 990

ASX				
1.6 Mivec 115 ch In	6	M	353	22 490
Surcoût Intense: In				2 500 €

NOUVEL ECLIPSE CROSS				
1.5 Mivec 163 ch In	9	M	2 453	24 990
Surcoût Intense: In				3 000 €
Surcoût Intense: Intense + 5 000 €				

OUTLANDER				
PHEV Intense	5		0	39 900

NISSAN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	

MICRA				
1.0 71 Visia	4		0	13 590
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5		0	15 490
1.5 dCi 90 Visia Pack	5		0	17 690

Surcoût Visia Pack: Visia + 1 000 €

Surcoût Acenta: Visia Pack + 1 200 €



2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	30 150
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9	0	35 950
Surcôt Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €			
Surcôt Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €			
Surcôt GT Line : Allure + 2 100 €			

NOUVELLE 308 SW			
Surcôt : berline + 850 € à + 950 €			
3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 300
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	253 34 450
1.6 BlueHDi 120 ch Active Auto.	6	0	32 200
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	31 100
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	35 650
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	90 41 050
Surcôt Active : Access + 2 100 €			
Surcôt Allure : Active + 2 750 €			
Surcôt Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcôt GT Line : Crossway + 400 €			
Surcôt GT : GT Line + 1 650 €			

5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 100
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	473 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	M	90 43 050
Surcôt Active : Access + 3 300 €			
Surcôt Allure : Active + 2 750 €			
Surcôt GT Line : Allure + 2 100 €			
Surcôt 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	B	6 000 29 900
Surcôt Outdoor : Active + 2 450 €			
Surcôt Allure : Active + 2 000 €			

PORSCHÉ			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M	5 810 55 040
S	24	M	10 290 67 790
GTS	25	M	10 500 78 630
718 BOXSTER			
2.0	19	M	5 810 57 080
S	24	M	10 290 69 830
GTS	25	M	10 500 80 870

911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Carrera	25	M	10 500 100 295
Carrera T	26	M	10 500 110 015
Carrera S	31	M	10 500 114 575
Carrera GTS	34	M	10 500 128 375
Targa 4	26	M	10 500 120 935
Targa 4S	31	M	10 500 135 215
Turbo	44	M	10 500 179 975
Turbo S	49	M	10 500 208 415
GT3	42	M	10 500 155 255
GT3 RS	44	M	10 500 198 335
GT2 RS	66	M	10 500 289 175

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Surcôt : coupé + 13 200 €			

PANAMERA			
3.0	22	M	6 553 93 407
4S	33	M	10 500 118 007
Turbo	46	M	10 500 159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	0	189 062

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			
Surcôt : berline + 2 880 € à + 5 040 €			

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

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



RRG Paris  
Vente 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
Surcôt Zen : Life + 1 500 €			
Surcôt Intens : Zen + 1 000 €			
Surcôt Red Night : Intens + 1 000 €			

ZOE			
R75 Life	1	B	6 000 23 700
090 Life	1	B	6 000 24 200

Surcôt Zen : Life + 1 400 €			
Surcôt Intens : Zen + 800 €			
Surcôt Star Wars : Intens + 1 100 €			

CLIO			
1.2 75 ch Life	4	M	173 14 100
0.9 T&E 90 Zen	5	0	16 900
1.2 Energy T&E 120 Intens	6	0	19 850
R.S. EDC	11	M	473 26 900
R.S. Trophy 220 ch EDC	12	M	613 29 900
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	17 200
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 800
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0	22 950

Surcôt Trend : Life + 800 €			
Surcôt Zen : Life + 1 800 €			
Surcôt Intens : Zen + 1 950 €			
Surcôt Initiale Paris : Intens + 3 450 €			
Surcôt R.S. 18 : R.S. Trophy + 1 000 €			

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcôt : berline + 600 €			

NOUVEAU CAPTUR			
0.9 Energy T&E 90 ch Life	5	0	17 400
1.2 T&E 120 ch Zen	6	M	113 20 200
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 900
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	25 100

Surcôt Zen : Life + 1 900 €			
Surcôt Intens : Zen + 2 100 €			
Surcôt S-Edition : Intens + 1 900 €			
Surcôt Initiale Paris : Intens + 3 400 €			

MÉGANÉ			
1.2 Energy T&E 100 ch Life	5	M	50 19 700
1.3 Energy T&E 115 ch Life	6	0	20 700
1.3 Energy T&E 140 ch Zen	7	0	24 500
1.3 Energy T&E 160 ch Intens	8	0	27 900
1.6 Energy T&E 205 ch GT EDC	11	M	540 32 800
R.S. EDC	17	M	3113 39 400
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 800
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	24 100
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	27 300
1.6 Energy dCi 165 ch Intens EDC	8	M	53 32 100

Surcôt Zen : Life + 2 000 €			
Surcôt Intens : Zen + 2 200 €			
Surcôt GT : Intens + 2 800 €			

MÉGANÉ ESTATE			
Surcôt : berline + 900 € à + 1 700 €			

SCÉNIC			
1.3 Energy T&E 115 ch Life	NC	M	60 24 700
1.3 Energy T&E 140 ch Zen	NC	M	60 28 000
1.3 Energy 160 ch Intens	NC	M	60 31 600
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	26 000
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	27 000
1.5 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

Surcôt Zen : Life + 2 100 €			
Surcôt Intens : Zen + 2 600 €			
Surcôt Initiale Paris : Intens + 3 600 €			

NOUVEAU GRAND SCÉNIC			
Surcôt : Scénic + 600 €			

KADJAR			
1.2 Energy T&E 130 ch Life	7	M	140 24 800
1.6 Energy T&E 165 ch Intens	9	M	953 31 100
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 900
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7	0	30 300

Surcôt Zen : Life + 2 000 €			
Surcôt Intens : Zen + 3 000 €			
Surcôt Armor-Lux : Intens + 1 800 €			

TALISMAN			
1.6 Energy T&E 150 ch Zen EDC	8	M	173 32 700
1.6 Energy T&E 200 ch Intens EDC	11	M	300 37 000
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 900
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	32 200
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 700

Surcôt Zen : Life + 2 000 €			
Surcôt Limited : Zen + 400 €			
Surcôt Intens : Zen + 3 000 €			
Surcôt Initiale Paris : Intens + 5 100 €			

TALISMAN ESTATE			
Surcôt : berline + 1 200 € à + 1 400 €			

NOUVEAU KOLEOS			
1.6 Energy dCi 130 Life	7	M	50 30 800
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10	M	1 050 36 700
Surcôt Zen : Life + 2 100 €			
Surcôt Intens : Zen + 3 100 €			
Surcôt Initiale Paris : Intens + 4 100 €			

ESPACE			
1.8 Energy T&E 225 ch Zen EDC	11	M	2 610 41 100
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	36 400
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	M	50 41 600
Surcôt Intens : Zen + 3 800 €			
Surcôt Initiale Paris : Intens + 4 000 €			

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

GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 750
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 700
Surcôt Intens : Zen + 850 €			

ROLLS-ROYCE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M	10 500 281 430
Wraith	NC	M	10 500 295 860
Dawn	NC	M	10 500 332 400

SEAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	9 895
Mii (5 PORTES)			
Surcôt : 3 portes + 500 €			

NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	16 700
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	17 450
1.5 TSI Evo 150 ch FR	8	0	21 170
1.6 TDI 80 ch Référence	4	0	16 905
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	17 880
1.6 TDI 115 ch Style	6	0	20 200
Surcôt Style : Référence + 1 820 €			
Surcôt Urban : Style + 605 €			
Surcôt Xcellence : Style + 1 070 €			
Surcôt FR : Xcellence + 1 380 €			

NOUVEL ARONA			
1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5	0	16 500
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	19 415
1.5 TSI EVO ACT 150 ch FR	8	0	24 095
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	19 100
1.6 TDI 115 ch Style	6	0	22 015
Surcôt Style : Référence + 2 195 €			
Surcôt Xcellence : Style + 2 600 €			
Surcôt FR : Xcellence + 880 €			



WRX STI				
S Aileron	21	M	10 500	44 990
Surocit S Club Aileron : S Aileron + 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
Surocit Premium : "base" + 3 000 €				
Surocit Luxury : Premium + 3 000 €				
Surocit Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €				
Surocit Exclusive : Luxury + 1 000 €				
Surocit Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €				
LEVORG				
1.6 Turbo 170 ch Premium Eyesight Lineartronic	10	M	4 890	32 990
Surocit Dynamic : Premium Eyesight + 3 000 €				
Surocit 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
Surocit SkyView : Premium Eyesight + 3 000 €				
Surocit Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €				
BRZ				
2.0i 200 ch	12	M	9 050	32 990

## SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CÉLÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Advantage	4	0	8 990
1.0 VVT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Surocit Privilege : Advantage + 1 700 €			
Surocit Pack : Privilege + 800 €			
IGNIS			
1.2 Dualjet Advantage	5	0	12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540
Surocit Privilege : Advantage + 1 150 €			
Surocit Pack : Privilege + 1 600 €			
NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Advantage	4	0	13 390
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 840
1.0 Boosterjet Privilege	5	0	15 840
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	18 040
Surocit Privilege : Advantage + 1 250 €			
BALENO			
1.2 Dualjet Privilege	4	0	14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490
Surocit Pack : Privilege + 1 700 €			
JIMNY			
1.3 VVT JX	6	M	3 113
Surocit JX : JX + 1 750 €			
VITARA			
1.6 VVT 120 ch Advantage	6	M	73
S	7	M	53
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	21 790
Surocit Privilege : Advantage + 1 900 €			
Surocit Pack : Privilege + 1 900 €			
S-CROSS			
1.0 Boosterjet Advantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7	M	50
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	23 990
Surocit Privilege : Advantage + 2 400 €			
Surocit Style : Privilege + 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 VVT-i 68 ch x	3	0	10 900
Surocit x-play : x + 1 500 €			
AYGO (5 PORTES)			
Surocit : 3 portes + 400 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 VVT-i 69 ch Active	4	0	14 150
1.5 VVT-i 110 ch France	4	0	16 200
Surocit France : Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
100h France	5	0	19 650
Surocit : 3 portes + 600 €			
Surocit Dynamic : France + 750 €			
Surocit Collection : Dynamic + 1 600 €			
Surocit Chic : Collection + 0 €			
C-HR			
1.2 Turbo 116 ch Active	7	M	613 23 400
122h Dynamic	6	0	29 000
Surocit Dynamic : Active + 3 000 €			
Surocit Graphic : Dynamic + 3 000 €			
Surocit Distinctive : Graphic + 0 €			
AURIS (5 PORTES)			
1.3 VVT-i 100 ch Tendence	5	M	210 20 700
1.2 Turbo 116 ch Design	6	M	113 23 950

136h Tendence	4	0	25 900
Surocit Design : Tendence + 2 250 €			
Surocit Lounge : Design + 2 200 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surocit : berline 5 p + 1 100 €			
VERSO			
1.6 VVT-i 132 ch Tendence	8	M	2 940 24 300
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic CVT	8	M	2 773 26 300
1.6 D-4D 112 ch Tendence	7		0 27 000
Surocit Dynamic : Tendence + 500 €			
PRIUS			
Dynamic	4		0 30 800
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3		0 39 300
Surocit Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 000 €			
Surocit Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €			
Surocit Solar : Dynamic Pack Premium + 1 200 €			
PRIUS +			
136h Active	4		0 33 000
Surocit Dynamic : Active + 1 500 €			
Surocit SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surocit Lounge : SkyView + 2 550 €			
AVENSIS			
1.6 VVT-i 132 ch Dynamic	8	M	1 260 29 400
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic	9	M	1 050 30 700
Surocit Executive : Dynamic + 400 €			
Surocit Lounge : Executive + 1 500 €			
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surocit : + 1 000 €			
RAV4			
2.0 VVT-i 151 ch Active AWD	9	M	3 113 31 000
Hybride Tendence	9		0 34 100
2.0 D-4D 143 ch Active	7	M	73 30 000
Surocit Dynamic : Active + 2 200 €			
Surocit Design : Dynamic + 3 000 € à + 3 200 €			
Surocit Lounge : Design + 2 100 € à + 2 500 €			
NOUVEAU LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	M	10 500 37 400
Surocit Life : Le Cap + 5 100 €			
Surocit Légende : Life + 3 100 €			
Surocit Lounge : Légende + 4 400 €			
NOUVEAU LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surocit : 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €			
Surocit Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €			
GT86			
2.0 200 ch	12	M	9 050 32 490

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3		0 10 500
1.0 75 ch Take up!	4		0 11 310
1.0 TSI 90 Move up!	5		0 14 020
GTI	6		0 16 790
Surocit Move up! : Take up! + 2 040 €			
Surocit High up! : Move up! + 1 790 €			
UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	B	6 000 27 860
Surocit : 3 portes + 630 €			
CROSS UP!			
1.0 75	4		0 16 030
1.0 TSI 90	5		0 16 830
NOUVELE POLO			
1.0 65 ch Trendline	4		0 14 430
1.0 75 ch Trendline	4		0 14 890
1.0 TSI 95 ch Trendline	5		0 15 750
1.0 TSI 115 ch Carat	6		0 20 800
GTI DSG	11	M	540 28 920
1.6 TDI 80 Trendline	4		0 18 140
1.6 TDI 95 Confortline	5		0 20 880
Surocit Confortline : Trendline + 2 280 €			
Surocit Carat : Confortline + 2 010 €			
Surocit R-Line : Carat + 0 €			
Surocit Carat Exclusive : R-Line + 1 510 €			
NOUVEAU T-ROC			
1.0 TSI 115 ch	6		0 21 990
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	50 26 200
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	2 773 33 890
2.0 TDI 150 ch Lounge 4Motion DSG	8	M	473 33 220
Surocit Lounge : "base" + 2 310 €			
Surocit Carat : Lounge + 2 610 €			
Surocit Carat Exclusive : Carat + 2 760 €			
GOLF VII (3 PORTES)			
1.0 TSI 85 ch Trendline	5		0 19 090
1.0 TSI 110 ch Trendline	6		0 21 880
1.0 TSI 125 ch Confortline	6	M	50 25 110
1.5 TSI EVO 130 ch BlueMotion Confortline	7		0 25 980
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8		0 28 900
GTI Performance	14	M	2 010 36 750
R DSG	20	M	4 050 45 040
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0 25 120
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0 30 210
GTD DSG	10		0 38 120
Surocit Connect : Trendline + 1 770 €			
Surocit Confortline : Trendline + 2 220 €			
Surocit Carat : Confortline + 2 400 €			

## VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 500
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 310
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	14 020
GTI	6	0	16 790
Surocit Move up! : Take up! + 2 040 €			
Surocit High up! : Move up! + 1 790 €			
UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	B	6 000 27 860
Surocit : 3 portes + 630 €			
CROSS UP!			
1.0 75	4	0	16 030
1.0 TSI 90	5	0	16 830
NOUVELLE POLO			
1.0 65 ch Trendline	4	0	14 430
1.0 75 ch Trendline	4	0	14 890
1.0 TSI 95 ch Trendline	5	0	15 750
1.0 TSI 115 ch Carat	6	0	20 800
GTI DSG	11	M	540 28 920
1.6 TDI 80 Trendline	4	0	18 140
1.6 TDI 95 Confortline	5	0	20 880
Surocit Confortline : Trendline + 2 280 €			
Surocit Carat : Confortline + 2 010 €			
Surocit R-Line : Carat + 0 €			
Surocit Carat Exclusive : R-Line + 1 510 €			
NOUVEAU T-ROC			
1.0 TSI 115 ch	6	0	21 990
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	50 26 200
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	2 773 33 890
2.0 TDI 150 ch Lounge 4Motion DSG	8	M	473 33 220
Surocit Lounge : "base" + 2 310 €			
Surocit Carat : Lounge + 2 610 €			
Surocit Carat Exclusive : Carat + 2 760 €			
GOLF VII (3 PORTES)			
1.0 TSI 85 ch Trendline	5	0	19 090
1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	21 880
1.4 TSI 125 ch Confortline	6	M	50 25 110
1.5 TSI EVO 130 ch BlueMotion Confortline	7	0	25 980
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	29 850
GTI Performance	14	M	2 010 36 700
R DSG	20	M	4 050 45 040
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	25 120
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 210
GTD DSG	10	0	38 120
Surocit Connect : Trendline + 1 770 €			
Surocit Confortline : Trendline + 2 220 €			
Surocit Carat : Confortline + 2 400 €			

GOLF VII (5 PORTES)				
GTE	6	B	1 000	40 950
e-Golf	4	B	6 000	39 560
Surocit: berline 3 p. + 850 €				
Surocit Carat Exclusive: Carat + 3 950 €				
GOLF VII SW (BREAK)				
1.0 TSI 110 ch Trendline	6		0	23 730
1.4 TSI 125 ch Confortline	7	M	73	26 960
1.5 TSI EVO 130 ch BlueMotion Confortline	7			27 830
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8		0	31 700
R DSG	20	M	4 890	47 430
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0	26 970
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0	32 060
GTD DSG	10	M	113	39 970
Surocit Connect : Trendline + 1 770 €				
Surocit Confortline : Trendline + 2 220 €				
Surocit Carat : Confortline + 2 400 €				
GOLF ALLTRACK				
1.8 TSI 180 ch DSG	10	M	3 289	36 750
2.0 TDI 150 ch	8	M	473	36 980
2.0 TDI 184 ch DSG	10	M	773	39 280
NOUVELLE GOLF SPORTSVAN				
1.0 TSI 85 ch Trendline	5		0	21 990
1.0 TSI 110 ch Trendline	6		0	24 130
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0	28 130
1.5 TSI EVO 150 ch Carat DSG	8		0	34 500
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0	27 540
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0	34 810
Surocit Confortline : Trendline + 2 500 €				
Surocit Carat : Confortline + 2 800 €				
COCCINELLE				
1.2 TSI 105 ch Design	6	M	140	22 360
1.4 TSI 150 ch Design	8	M	410	25 750
2.0 TSI 220 ch Dune	13	M	2 773	33 240
2.0 TDI 110 ch Design	6		0	26 190
2.0 TDI 150 ch Design	8		0	28 790
Surocit Dune : Design + 4 720 €				
COCCINELLE CABRIOLET				
Surocit : Coccinelle + 3 680 € à + 4 200 €				
TOURAN				
1.2 TSI 110 ch Trendline	6	M	210	25 270
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	M	410	30 560
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0	28 830
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0	33 720
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	M	60	39 330
Surocit Confortline : Trendline + 3 170 €				
Surocit Carat : Confortline + 2 520 €				
Surocit R-Line : Carat + 700 €				
TIGUAN				
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M	773	25 990
1.4 TSI 150 ch Confortline 4Motion DSG	8	M	2 773	37 260
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	NC		NC	33 700
2.0 TSI 180 ch Carat 4Motion DSG	11	M	6 300	42 450
2.0 TDI 115 ch Confortline	7	M	73	30 170
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M	73	33 310
2.0 TDI 190 ch Confortline 4Motion DSG	11	M	2 153	42 170
2.0 Bi-TDI 240 Carat Exclusive 4Mot. DSG	14	M	5 573	50 350
Surocit Confortline : Trendline + 3 090 € à 5 110 €				
Surocit Carat : Confortline + 3 470 €				
Surocit Carat Exclusive : Carat + 2 500 € à + 3 510 €				
NOUVEAU TIGUAN ALLSPACE				
Surocit : Tiguan + 3 240 € à + 3 900 €				
PASSAT				
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M	73	26 320
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8		0	31 540
GTE	7		0	49 010
1.6 TDI 120 ch Trendline	6		0	29 980
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6		0	29 980
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0	34 730
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	11	M	50	43 320
2.0 TDI BiTurbo 240 ch Carat Ex. 4Mot. DSG	13	M	1 490	51 450
Surocit Confortline : Trendline + 2 620 €				
Surocit Connect : Confortline - 990 €				
Surocit Carat : Confortline + 5 260 €				
Surocit Carat Exclusive: Carat + 2 950 €				
PASSAT SW (BREAK)				
Surocit berline : + 1 290 € à + 1 570 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TFSI 220 ch DSG	13	M	4 460	45 510
2.0 TDI 190 ch DSG	11	M	860	45 850
2.0 TDI BiTurbo 240 ch DSG	14	M	2 300	49 450
NOUVELLE ARTEON				
1.5 TSI 150 ch	8		0	38 250
2.0 TSI 190 ch Elegance DSG	11	M	613	46 460
2.0 TSI 280 ch Elegance 4Motion DSG	18	M	4 890	54 140
2.0 TDI 150 ch	8		0	41 030
2.0 TDI 190 ch Elegance DSG	11	M	60	49 730
2.0 BiTDI 240 ch Elegance 4Motion DSG	15	M	2 610	55 840
Surocit Elegance : "base" + 4 420 €				
Surocit R-Line : Elegance + 240 €				
Surocit Elegance Exclusive : R-Line + 4 150 € à + 4 350 €				
Surocit R-Line Exclusive : R-Line + 3 700 €				
SHARAN				
1.4 TSI 150 ch Trendline	8	M	2 300	35 990
2.0 TSI 220 ch Confortline DSG	13	M	5 573	42 970
2.0 TDI 115 ch Trendline	6		0	38 340
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M	300	41 520
2.0 TDI 184 ch Confortline	10	M	860	43 340
Surocit Confortline : Trendline + 2 150 €				



## Une croisière exceptionnelle de Saint-Petersbourg 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

à partir de  
**1511 €** SEULEMENT  
au lieu de 1683 €  
PAR PERSONNE  
11 jours/10 nuits : vol inclus,  
PENSION COMPLÈTE !  
soit -174€  
**PRIX SPÉCIAL LECTEURS**

Renseignements - réservation : 01 41 33 59 00

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



Moscou

Les 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-Petersbourg 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 2 au 12 juin 2018  
~~1 604 €~~ **COMPLET**

du 23 juin au 3 juillet 2018  
1 604 €

du 12 au 22 mai 2018  
1 566 €

du 14 au 24 juillet 2018  
1 543 €

du 4 au 14 août 2018  
1 543 €

du 25 août au 4 sept. 2018  
1 511 €

du 15 au 25 sept. 2018  
~~1 543 €~~ **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<sup>er</sup> jour (panier-repas en cas d'arrivée tardive) au petit déjeuner du dernier jour • les boissons (1 verre de vin ou 1 bière ou 1 eau minérale + 1 thé ou 1 café à chaque repas pris à bord) • cocktail de bienvenue et accueil musical • dîner du Commandant • deux déjeuners en ville à Saint-Petersbourg 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](http://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**



# 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

**aj** LES  
PROFESSIONNELS  
S'AFFICHENT

## UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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



## Audi Q2.

**Audi**

A partir de  
**290€**/mois<sup>(1)</sup>  
avec apport

**Garantie<sup>(2)</sup>, Entretien plus<sup>(3)</sup> et Assistance inclus.**

Location longue durée sur 36 mois et 45 000 km avec Garantie<sup>(2)</sup>, Entretien plus<sup>(3)</sup> et Assistance inclus. Offre valable du 1<sup>er</sup> 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 supplémentaire, 1<sup>er</sup> 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 brillante.

Audi exclusive, Audi Parking System Plus et 1 an de garantie supplémentaire, 1<sup>er</sup> loyer de 3 000 € et 35 loyers de **420€** en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 3 ans de garantie supplémentaire incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/02/2018 au 31/05/2018. (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 av de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France - RCS Nanterre 451 618 904 - ORIAS : 08 040 367 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). (4) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 07/12/2017. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France S.A. - 11 avenue de Boursonne Villiers-Cotterêts - RCS Nanterre 932 277 370. \*Audi Occasion plus et Audi Service. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Carème Audi Q2: consommation en cycle mixte (l/100km): 4,1 - 6,4. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km): 109 - 146.

**Audi Vorsprung durch Technik**

[www.bauerparis.fr](http://www.bauerparis.fr)

### NOUVEAU

**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

**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 Pêcheurs  
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°07 908 883 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Consommation en cycle mixte : 5 l/100 km. CO<sub>2</sub> : 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 CO<sub>2</sub> (g/km) : 199/285 (données homologuées conformément à la directive 80/1268/EEC amendée).



★★★★★  
4.5/5  
AVIS CLIENTS



## Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :  
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE  
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION  
ET BIEN PLUS ENCORE...



NOUS VOUS GARANTISSONS  
UN SUIVI PERSONNALISÉ

ROULEZ ASSURÉ  
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100  
WWW.QUATTRO.FR



NOUVELLE **SUBARU IMPREZA**

IMPREZA désignée voiture  
la plus sûre de sa catégorie

**IMPREZA**

GAMME À PARTIR DE

**23 990 €<sup>(1)</sup>****SUBARU***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
- Hausse 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 € (PM incluse).  
Tarifs TTC publics au 1<sup>er</sup> janvier 2018. **Consommations et émissions de CO<sub>2</sub> (sur parcours mixte) de la gamme 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 LAVAU  
Tél : 03.25.80.57.90

**ALARY PATRICE  
AUTOMOBILES**  
ZA Vallée 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 CO<sub>2</sub> (g/gm) : 199/285 (données homologuées conformément à la directive 80/1268/EEC amendée).

**HONDA**  
The Power of Dreams

HONDA VOUS OFFRE LA GARANTIE

# 1 000 000 km<sup>(1)</sup>



Jusqu'au 30 Juin

Modèles présentés : Jazz 1.5i-VTEC Dynamic, 5 portes 130ch, 1 496cm<sup>3</sup>, prix catalogue au 02/04/2018 avec peinture métallisée 20 400 €. Consommation mixte 5,9l/100km; émissions de CO<sub>2</sub> 133 g/km. CR-V 1.6 i-DTEC Exclusive Navi, 4 roues motrices, 5 portes, 160ch, 1587 cm<sup>3</sup>, prix catalogue au 02/04/2018 avec peinture métallisée 40 850 €. Consommation mixte 5,1 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub> 133g/km. HR-V 1.5 i-VTEC Exclusive Navi, 5 portes, 130 ch, 1 498 cm<sup>3</sup>, prix catalogue au 02/04/2018 avec peinture métallisée 27 200€. Consommation mixte 5,7 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub> 134g/km. Civic 5 portes 1.5 i-VTEC Turbo Sport Plus, 5 portes, 182ch, 1498cm<sup>3</sup>, prix catalogue au 02/04/2018 sans peinture métallisée 29 590€. Consommation mixte 5,8l/100 km, émissions de CO<sub>2</sub> 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 2018. Honda - 24 mois est un service proposé par Icare Assurance. Selon conditions générales n° 21112200. 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](http://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](mailto: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](mailto:gdcvillebon@wanadoo.fr)



Tous les plaisirs de l'automobile  
**l'auto-journal**

# BESOIN D'UN GUIDE ?

**PLUS DE  
220 PAGES !**

## NOUVEAUTÉS 2018

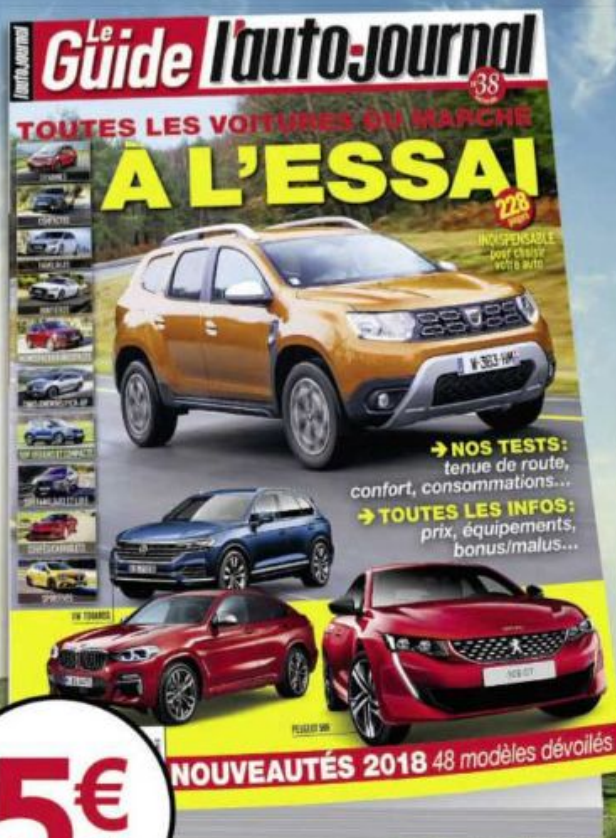
L'Auto Journal lève le voile  
sur 48 nouveaux modèles

## NOS TESTS

Retrouvez tous nos essais  
sur les voitures du marché

## PRIX ET ÉQUIPEMENTS

Obtenez tous les informations pour  
bien choisir votre nouveau modèle



**5€  
,95**

**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**

TOYOTA GAZOO RACING



## 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.

**L'âme verte, mais pas que...**  
Avec une autonomie de 40 km en mode 100 % électrique et une puissance cumulée de 462 ch, le nouveau Porsche Cayenne hybride nous promet des kilomètres de plaisir...



PORSCHE

YANN LEFEBVRE



## Normandie-Lusitania...

Pour souhaiter la bienvenue au X2, nous lui avons offert une petite balade au Portugal. Au terme de cet essai de 10 000 km, le nouveau BMW nous a livré tous ses secrets !

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**

**l'autojournal**

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-Orly - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

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

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

**Directeur de la rédaction:** Laurent Chiapello

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

assisté de Karine Roumestand (55 94)

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

**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 Meur (53 07)

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

**Technique:** Vincent Coppin, Frédéric Haas

**Convoyage:** Sylvain Cambier (responsable)

**Secrétaire général de rédaction:** Denis Riffade

**Secrétariat de rédaction:** Valérie Frölich

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

**Chef de studio:** Nicolas Georgieff

**Maquette:** Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

**Photographes:** Yann Lefebvre, Christian Martin

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

**Ont collaboré à ce numéro:** 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 publicités:** Caroline Soret (53 54),

Paul Bellaïche (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 prépresse:** Sylvain Boularand (29 88)

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

### FINANCE

**Finance manager:** Guillaume Zaneskis

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

**Siège social:** 8, rue François-Orly - 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, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Abonnement France: 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, [abobelgique@edigroup.org](mailto:abobelgique@edigroup.org)): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, [abonne@edigroup.ch](mailto:abonne@edigroup.ch)): 139 CHF (1 an, 25 numéros).







## NOUVEAU VOLVO XC90 T8 TWIN ENGINE

LA PERFORMANCE ALLIÉE À L'EFFICIENCE.

Motorisation hybride Twin Engine alliant puissance et efficacité. 407ch, 49 g de CO<sub>2</sub>/km et 43km 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 - CO<sub>2</sub> 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<sup>e</sup> - 01 43 55 00 78

77 AVON - 01 60 74 57 77

77 CESSON - 01 64 09 61 91

77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10

94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00



LEXUS IS 300h HYBRIDE

## L'ALTERNATIVE HYBRIDE TOUT COMPRIS

À PARTIR DE

**340 €/mois<sup>(1)</sup>**  
**ENTRETIEN INCLUS\*\***

LOA\*\*\* 37 mois, 1<sup>er</sup> loyer de 4650 € suivi de 36 loyers de 340 €.

Montant total dû en cas d'acquisition : 37 940 €.

Et profitez de l'assurance Lexus à 59€/mois<sup>(2)</sup>



**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<sup>er</sup> 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 1 367,15 € 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> des 2 termes atteint). Offre réservée aux particuliers valable jusqu'au 30/06/2018 chez les distributeurs Lexus participants portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. En fin 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](http://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, issue d'un devis pendant l'opération du 1<sup>er</sup> Mai au 30 Juin 2018. Tarif fixe à 59 € applicable la 1<sup>re</sup> 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 428 171 748 - ORIAS n° 07 001 417 [www.ories.fr](http://www.orias.fr) Vivez l'exceptionnel.