

# l'auto-journal

N°1007

## LES FUTURS MATCHS 2018-2020

# PEUGEOT RENAULT

Gamme par gamme, tous les détails sur les 10 prochaines nouveautés des deux constructeurs français



## HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES

DOSSIER ESSAIS

Les meilleurs choix



ESSAI LONGUE DURÉE

## DACIA DUSTER

De Paris à Dubrovnik, le SUV abordable à l'épreuve des grandes distances



### Demain, tous en boîte auto ?

Jadis marginale, la boîte auto séduit de plus en plus. Une tendance d'avenir ?

#### FACE-À-FACE

#### LE SKODA KAROQ, NOUVEAU RIVAL DU 3008

Les arguments du SUV tchèque face à la star française





# CITROËN C4 PICASSO DEVIENT CITROËN C4 SPACETOURER.



## NOUVEAU NOM, MÊME EXIGENCE



Volume de coffre jusqu'à 704 l  
avec seuil de chargement bas\*

3 sièges arrière indépendants de même largeur  
Nouvelle boîte de vitesses automatique 8 rapports (EAT8)\*  
Longueur de chargement jusqu'à 2,75 m  
2 modèles : en 5 et 7 places\*  
15 aides à la conduite\*

REPRISE  
+ 6 000 €<sup>(1)</sup>

INSPIRED  
BY YOU

**CITROËN préfère TOTAL** [1] 6 000 € TTC pour l'achat d'un Citroën C4 SpaceTourer ou Grand C4 SpaceTourer neuf, composés d'une remise de 3 000 € sur le tarif Citroën conseillé au 03/04/18 et d'une aide reprise Citroën de 3 000 €, sous condition de reprise et ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule. Cette valeur est calculée en fonction du cours de l'Argus®, selon les conditions générales de l'Argus® disponibles sur largus.fr, déduction faite d'un abattement de 15% pour frais et charges professionnels et des éventuels frais de remise en état standard. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable jusqu'au 31/05/18 dans le réseau Citroën participant. \*Équipement de série, en option ou non disponible selon version.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE CITROËN C4 SPACETOURER ET GRAND C4 SPACETOURER : DE 3,6 À 5,8 L/100 KM ET DE 94 À 134 G/KM.

# N°1007

Du 26 avril au 10 mai 2018



Peugeot-Renault: le match des étoiles/P. 10



Mini Cabriolet Cooper S/P. 68

FORMULE E



Jean-Éric Vergne sur "son" ePrix à Paris/P. 94

Mercedes Classe A 200/P. 30



## SOMMAIRE

### Découvrir

- 10 Peugeot-Renault: le match des nouveautés **2008 II/Captur II, 208 II/Clio V, 308 III/Mégane IV, 3008 II/Kadjar restylé, Rifter/Kangoo IV**

### Comprendre

- 22 Demain, tous en boîte automatique ?

### Conduire

- 30 **Mercedes Classe A 200**  
38 **Volkswagen Up! GTI**  
40 **Dacia Duster 1.5 dCi 110 ch**  
52 Les Experts: **BMW X3 30d**  
55 Hybrides et électriques: vers la normalité ?  
**Renault Zoe R90, Smart Forfour, Nissan Leaf, Hyundai Ioniq electric, Toyota C-HR Hybride 1.8, Kia Niro, Mini Countryman Cooper SE ALL4, Volkswagen Golf GTE, Mitsubishi Outlander PHEV, Lexus NX 300h, BMW 530e, Mercedes E 350 e, Range Rover P400E, Volvo XC90 T8 Twin Engine**  
66 La fiabilité des hybrides et électriques  
68 Mini Cabriolet Cooper S  
74 **Skoda Karoq 1.6 TDI/Peugeot 3008 BlueHDI 130 ch**  
82 **Aston Martin Vantage V8**  
87 Dernier essai: **Volkswagen Coccinelle**



Les nouvelles hybrides et électriques à l'essai/P. 55



L'attraction Loeb au Futuroscope: le making of!/P. 88

### Vibrer

- 88 Reportage **Avec Sébastien Loeb au Futuroscope**  
94 Formule E **Jean-Éric Vergne** leader du championnat  
96 Rétro: **Opel Rekord 2100 D**

### Partager

- 100 La vie de vos autos  
101 Le chef des essais vous répond

### S'offrir

- 102 Configurateur: **Alfa Romeo Stelvio**  
107 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves  
115 Les professionnels s'affichent  
Les petites annonces



#### MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

Encart de 32 pages Eurotops jeté en 4<sup>e</sup> de couverture sur la diffusion abonnés. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *L'Auto-Journal Evasion & 4x4* n° 84.



Skoda Karoq 1.6 TDI/  
Peugeot 3008 BlueHDI 130 ch/P. 74



Aston Martin Vantage V8/P. 82



Dacia Duster  
1.5 dCi 110 ch/P. 40



**RENAULT**  
La vie, avec passion

Notre plus belle récompense,  
**c'est votre satisfaction.**



©Getty Images. David Harriman.

**Élu Service Client de l'Année 2018  
et N°1 du Service Après-Vente.**

**N°1**  
S.A.V.  
2018

**L'Automobile**  
SOCIÉTÉ

**ÉLU  
SERVICE  
CLIENT  
DE L'ANNÉE  
2018**

\* Catégorie Constructeur automobile - Étude BVA Group - Viséo CI - mai à juillet 2017 - Plus d'infos sur [escda.fr](http://escda.fr)

Renault recommande

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



**ABONNEZ-VOUS!**  
Retrouvez toutes nos offres p. 25 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

CLÉMENT CHOULOT



## UN PEU DE RESPECT!

Lors de la remise du trophée de l'Homme de l'année, organisée par notre confrère *le Journal de l'Automobile*, Carlos Tavares, président de PSA et récipiendaire du prix, a fait cet aveu inattendu: "J'ai été choqué par le peu de respect que nous manifestons à l'égard de nos clients, notamment en comparaison du Japon, où j'ai vécu. La satisfaction client dans l'industrie automobile, toutes marques confondues, est l'une des plus basses." Il n'en est évidemment pas resté à ce constat, et a annoncé que PSA a investi dans la formation de ses équipes pour y remédier, notamment en s'inspirant des pratiques de l'industrie du luxe. Mais sur le fond,

ce diagnostic semble tellement évident que nous avons tendance à l'oublier. Après avoir acheté une voiture, neuve ou d'occasion, nous paraissions devenir subitement transparents aux yeux de la plupart des concessionnaires. Et c'est parfois même le cas avant d'avoir signé le chèque, quand les voitures ne sont pas disponibles à l'essai ou que la version qui nous intéresse ne fait pas partie des priorités du vendeur. Ne jetons pas le discrédit sur la totalité de la profession. Certains nouent une réelle relation de confiance avec leurs clients, sont attentifs à leurs problèmes, se décarcassent pour les résoudre. Ceux-là, en général, réussissent à vendre à peu près n'importe quelle marque, car leurs clients ne souhaitent pas les quitter. Mais pour les autres, facilité de prise de rendez-vous, pertinence des horaires d'ouverture, écoute des besoins réels des clients, capacité à résoudre des problèmes inattendus ne figurent pas au programme. Ces derniers temps, on découvre même un effet secondaire amusant, lié à une mode de l'évaluation systématique: à peine sorti du garage, vous recevez un coup de fil pour savoir si tout s'est bien passé... mais avant que vous ayez eu le temps d'en placer une, on vous précise que "toute évaluation inférieure à 9 sur 10 sera le signe qu'il y a eu un problème et nous obligera à le faire remonter à la direction". Sous-entendu: on se connaît, je ne suis pas un méchant garçon, mettez au moins 9, sinon je vais avoir des ennuis. C'est un peu comme si vos enfants inscrivaient en bas de leur copie de contrôle: merci de prendre en considération que toute note inférieure à 18/20 m'exposerait à de sérieuses difficultés avec mes parents. Mais après tout, si le prof a du cœur (et de l'humour), ça se tente...

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

Jean-Eric Raoul

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Les étriers de freins à disque sont des pièces de fonderie brutes, guère visibles derrière les jantes, et c'est tant mieux. Les voitures de sport sont généralement belles, particulièrement de profil. Mais quel est le constructeur qui a eu le premier cette idée saugrenue, d'un mauvais goût rare, de les peindre de couleur voyante ? Du coup, on ne voit plus que ces horreurs, au lieu d'être attiré par les lignes de la carrosserie.

**Bernard Lycke**

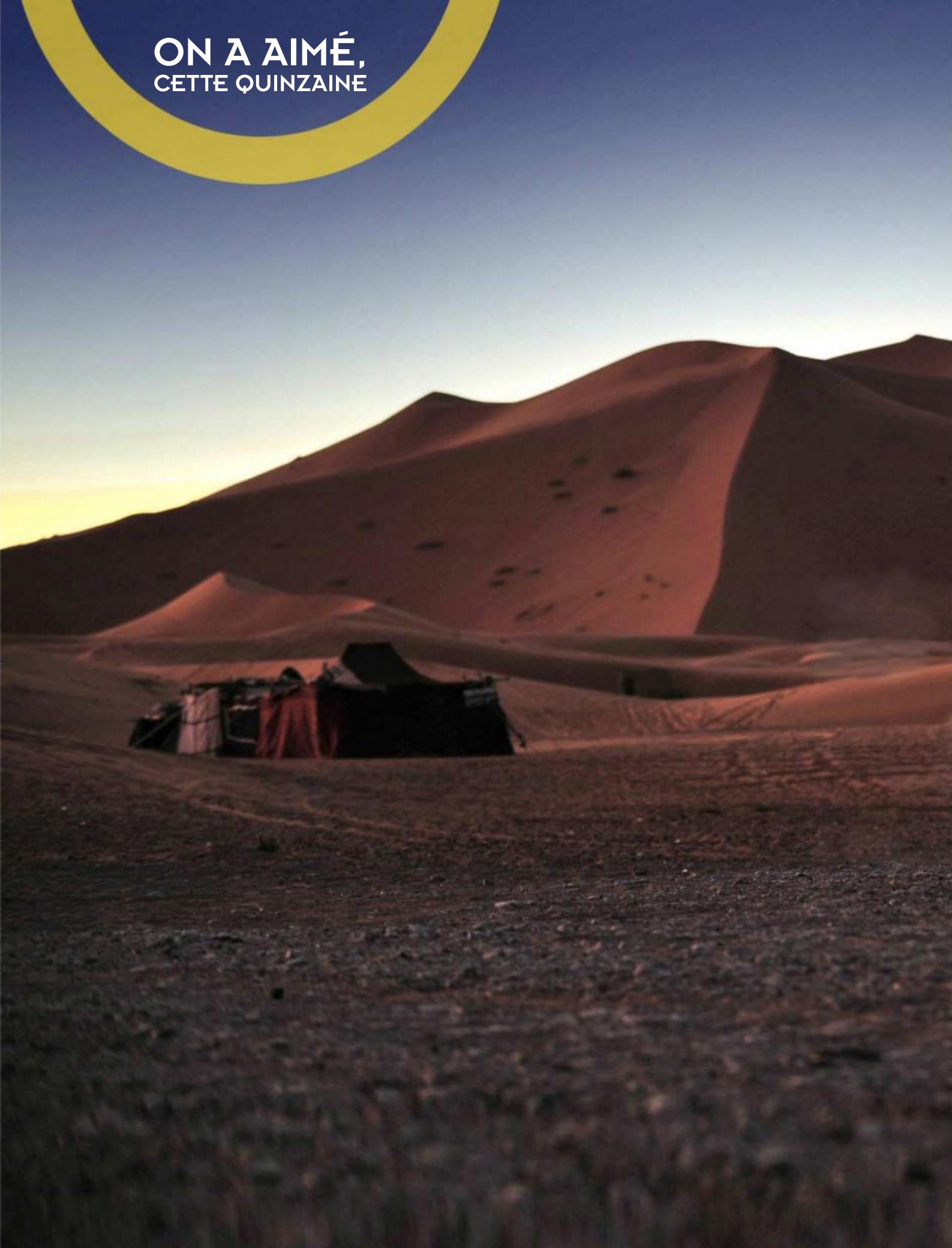
Nous n'avons pas d'historique documenté de cette mode. Mais a priori, ce sont d'abord certains clients qui ont choisi de faire peindre les étriers de couleur voyante. Ensuite, les constructeurs, flairant la possibilité d'une option à facturer, se sont mis à le proposer. Les goûts et les couleurs...

Votre dernier édito sur les voitures autonomes m'a pleinement satisfait. Je n'ai jamais rencontré d'automobiliste souhaitant des jouets aussi imbéciles. S'il n'y a aucune demande de la clientèle, pourquoi les constructeurs s'embarquent-ils dans pareilles folies ? Ils vont courir à leur perte, et entraîner la disparition de centaines de milliers d'emplois.

**J.-P. Courteville**

Votre question du "pourquoi" est diablement intéressante. Elle oblige à se pencher sur les raisons de l'apparition des progrès technologiques. Nés d'un besoin auquel répondre ? Ou issus de la découverte d'une nouvelle piste possible, susceptible d'apporter un avantage concurrentiel ? Mais pour qu'ils se répandent, encore faut-il que les clients y adhèrent et acceptent d'en payer le prix. Pour la voiture autonome, visiblement, nous n'en sommes pas là.

ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINE





## UNE PRIUS À L'ASSAUT DES DUNES

7000 km en voiture ? Facile ! Sauf que ce n'est pas sur les paisibles routes d'Europe qu'une Prius rechargeable s'est élancée, mais sur un tracé mythique depuis longtemps délaissé pour des considérations géopolitiques et sécuritaires : le Paris-Dakar. Parti de Paris le 28 février, l'équipage a traversé l'Espagne, le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal, avant de rejoindre Dakar le 15 mars. Et au volant, ce n'était pas n'importe qui, mais Kiichiro Yokota, qui fut, en 1981, le premier Japonais à franchir la ligne d'arrivée de cette célèbre épreuve reliant la France et l'Afrique. Rechargée lors des bivouacs, la Prius a affronté les pistes sablonneuses et la chaleur du désert sans sourciller.



# PEUGEOT RENAULT



## LE CLOWN BLANC ET L'AUGUSTE

**Différents dans leur présentation et leur approche de la route, les 2008 et Captur s'apprécient aussi pour leurs caractéristiques qui perdureront lors de leur renouvellement.**

### 2008 II



#### LES INFOS CLÉS

À partir de 19 000 €\*

Commercialisation :  
2020

\*Estimation



Le style extérieur du futur 2008 se rapprochera de celui du 3008. Concernant la partie technique, l'auto reposera sur une toute nouvelle plate-forme, capable d'intégrer une motorisation 100 % électrique.

# Le match des étoiles

Marques les plus diffusées en France en 2017, Peugeot et Renault sont parvenues, ces dernières années, à étendre encore leur notoriété en dehors de l'Hexagone grâce à des modèles toujours plus attractifs. Les Clio et 208 sont régulièrement dans le top 10 des ventes en Europe. Quant aux Captur et 2008, ils sont carrément en tête de leur marché. Dans les mois à venir, le renouvellement des deux gammes va permettre de moderniser techniquement des modèles déjà très en vue.

Par Florian Chopin

silhouette très sérieuse, même si elle se rapprochera de celle du 3008 II. Quant au Captur, il offrira toujours des coloris chatoyants et une ligne généreusement galbée. À l'intérieur, les deux autos suivront docilement les agencements proposés par les 208 et Clio renouvelées (*voir p. 10*).

*Nous verrons arriver l'instrumentation numérique ainsi qu'un écran tactile plus grand dans les deux cas.*

Au rayon des systèmes mécaniques, le Captur II devrait gagner une transmission 4x4, qu'il sera techniquement possible d'intégrer à sa plate-forme. Alors que le 2008 continuera de proposer son Grip Control. Dans les deux cas, la gamme des motorisations se calquera sur celle des citadines servant de base, dont l'électrique pour le 2008 et les versions hybrides pour le Captur. La boîte EDC sera bel et bien au programme du catalogue Captur, quand la boîte automatique EAT6 (la version EAT8 ne devrait pas être montée sur la plate-forme CMP) sera proposée sur bon nombre de versions du 2008.



## Renault-Daimler : main dans la main

Le nouveau moteur essence 1.3 TCe (code interne HR13) disponible dans des puissances de 115, 140 et 160 ch, remplacera, à terme, les blocs 1.2 TCe et 1.6 TCe.

Développé en partenariat avec Daimler, il équipera une grande partie des gammes Renault et Nissan ainsi que les gammes compactes de Mercedes. Il peut également disposer de la désactivation des cylindres à faible charge, mais ce système, développé par Daimler, n'équipera que les modèles à l'étoile, dans un premier temps.



RENAULT

## CAPTUR II



### LES INFOS CLÉS

À partir de 17 500 €\*

Commercialisation :  
2020

\*Estimation



La nouvelle plate-forme CMF-B pourrait permettre au Captur de disposer d'une transmission intégrale.

# CATÉGORIE POIDS PLUME

**Peugeot et Renault ont pris l'habitude de renouveler leurs citadines au même moment. L'arrivée des nouvelles générations ne dérogera pas à cette règle : 2019 sera l'année du combat des 208 et Clio.**

## 208 II



### LES INFOS CLÉS

À partir de 15 000 €\*

Commercialisation :  
printemps 2019

\*Estimation



Tout change pour la future 208 : elle ne sera plus proposée qu'en version 5 portes, sa silhouette la rapprochera de celle de la 308 et sa plate-forme lui ouvrira les portes de l'électrique.

**D**ans le coin gauche, la Peugeot 208, citadine pétillante apparue pour la première fois en 2012, mais issue d'une longue lignée de sacrés numéros. Fin 2017, elle occupe le deuxième rang des ventes de voitures en France (97 663 unités), et le sixième rang européen (245 079 unités). Dans le coin droit, la Renault Clio, dont la quatrième génération, également présentée en 2012, a su remettre la marque sur le devant de la scène par un style aguichant. Elle détient le titre de modèle le plus vendu en France en 2017 (117 543 unités) et celui de deuxième modèle le plus diffusé en Europe sur la même période (328 685 unités). L'affrontement du jour opposera la deuxième génération de la 208 à la cinquième version de la Clio. Toutes les deux feront leur première apparition en public au Salon de Genève 2019.

*Sur le plan du style, la plus surprise sera la Peugeot.*

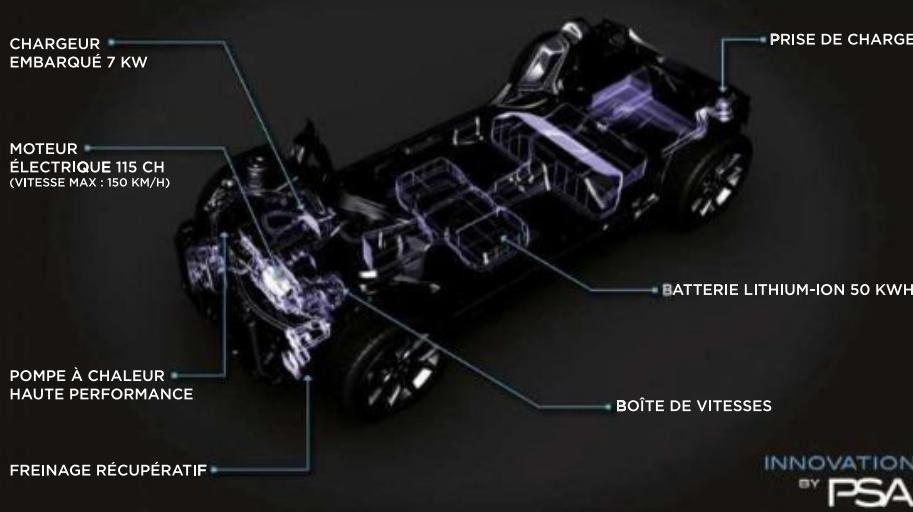
N'allez toutefois pas vous imaginer une citadine délurée : elle surprendra en cassant certains codes adoptés depuis la rondouillarde 206. Pour cette nouvelle mouture, la silhouette se voudra plus sérieuse, dans la lignée de celle de l'actuelle 308. L'auto arborera un vrai capot moteur plus horizontal. Tout ceci aura une incidence sur la longueur qui prendra quelques centimètres pour passer aux environs de 4,05 m (3,99 m pour l'actuelle). À bord, après l'effet "Waouh" de la première 208, Peugeot jouera la carte de l'évolution. L'i-Cockpit sera ainsi modernisé : petit volant à double

méplat permettant de mieux voir les compteurs qui pourront, selon les finitions, être numériques, et écran tactile agrandi trônant sur la planche de bord. Les passagers arrière disposeront d'un espace agrandi grâce à l'empattement accru.

Chez Renault, on ne change pas une équipe qui gagne : le style extérieur de l'actuelle Clio a été salué partout comme étant une grande réussite et il est normal de la reconduire. Il ne s'agit cependant nullement d'un simple replâtrage. Aucun élément de carrosserie n'est commun avec l'actuelle Clio : les cotes ont changé. Pas grand-chose en plus, et plutôt en moins :

la longueur perd, en effet, quelques centimètres, quand l'empattement bouge à peine (- 1 cm). Si extérieurement, l'auto semblera à peine évoluer, à l'intérieur, ce sera le jour et la nuit. Le tableau de bord adoptera un agencement en L donnant l'impression de regrouper les écrans sous une même dalle. L'instrumentation sera alors numérique, l'écran de l'info-divertissement sera tactile, tout comme les commandes.

Au rayon des assistances, nos deux protagonistes pourront disposer d'un système de conduite autonome de niveau 2 (régulateur adaptatif avec maintien dans la voie).



## Des plates-formes bonnes à tout faire

La base CMP/e-CMP de Peugeot permettra d'intégrer aussi bien des blocs thermiques (1.5 BlueHDi ou 3 cylindres PureTech jusqu'à plus de 150 ch) que des moteurs 100% électriques (voir schéma ci-contre). Chez Renault, la CMF-B High Specification\* recevra les nouveaux blocs essence 1.0 (3 cylindres) et 1.3 TCe, ainsi que le 1.8 T de l'Alpine, sans oublier l'offre diesel 1.5 dCi. Mais elle intégrera aussi des modules hybrides : systèmes assistés comme sur le Scénic, et rechargeables dont l'un reprenant la technologie du concept Eolab (moteur électrique dans la boîte remplaçant l'embrayage).

\*Une version Access Specification sera proposée sur les futures Dacia.

## CLIO V



À partir de 14 500 €\*

Commercialisation :  
printemps 2019

\*Estimation

Si le look vous paraît très proche

de celui de l'actuelle Clio, c'est normal...

En revanche, à l'intérieur et pour la partie mécanique, c'est le grand ménage. À noter, point de version 100 % électrique.





Sous une silhouette qui restera très conventionnelle, la nouvelle 308 adoptera un amortissement piloté.

### 308 III

## DE MIEUX EN MIEUX

Face à une Mégane qui n'est pas encore arrivée à mi-vie, la 308 tirera la première avec d'importantes évolutions techniques.

**A**l'inverse des citadines, les offres de Peugeot et de Renault sur le marché des compactes sont fortement décalées. Ainsi, alors que la Mégane n'a que deux ans de présence sur le marché, la 308 II entame la fin de son cycle qui aboutira au renouvellement de l'auto en 2020. Sur le plan du style, si la silhouette restera très conventionnelle, l'auto évoluera par certains détails qui sont encore actuellement en phase de validation. Il se murmure même que le logo pourrait être modifié... À l'intérieur, les évolutions porteront sur la présentation de la planche de bord. L'instrumentation numérique, qui fait tant défaut au modèle actuel, sera proposée sur l'ensemble de la future gamme et s'accompagnera du désormais nécessaire petit volant à double méplat. À noter qu'il n'est pas impossible de voir disparaître l'antédiluvienne commande du régulateur/limiteur de vitesse positionnée, jusqu'ici, derrière le volant, au profit de boutons placés sur ledit volant. Les palettes de la boîte automatique seront désormais situées

directement sur le volant et non plus fixes. L'écran tactile sera agrandi et les commandes de raccourcis seront plus nombreuses que sur le modèle actuel. Grâce à l'évolution de la base technique EMP2, la 308 gagnera enfin un essieu arrière multibras (celui de la toute récente 508 II) et surtout un amortissement piloté ainsi qu'un véritable système proposant différents modes de conduite (et pas juste un bouton Sport...). Par rapport au système proposé sur la toute récente 508, il se pourrait que la 308 gagne un réglage personnalisable... Elle se placerait ainsi parfaitement en face d'une Mégane et de son système Multi-Sense.

La Renault évoluera peu jusqu'à son remplacement, prévu pour 2022-2023. Lors de son restylage, prévu pour l'an prochain, c'est surtout la mécanique qui sera impactée : les 1.3 TCe et 1.8 T arriveront et le 3 cylindres 1.0 TCe pourrait apparaître. Le système d'infodivertissement (R-Link 2) devrait aussi céder sa place pour un système plus moderne. Sur le plan esthétique, les retouches seront minimales.

## MÉGANE IV RESTYLÉE

### LES INFOS CLÉS

À partir de 19 700 €\*

Commercialisation : fin 2019

\*Estimation



L'actuelle Mégane (en photo) sera restylée courant 2019.

Au programme, peu d'évolutions esthétiques, mais de nouveaux éléments mécaniques et un système multimédia plus moderne.

# Une route sinueuse sera toujours plus longue...

## Tant mieux !



# stinger



### Nouvelle Kia Stinger V6 Turbo 370 ch. L'hymne à la route

Conçue pour sublimer les plus belles routes du monde, même les plus sinueuses, la nouvelle Kia Stinger vous ouvre des expériences uniques. La sonorité de son moteur V6 et de ses 370 ch, combinée à son confort exceptionnel, vont vous procurer une mosaïque infinie de sensations. La vie est un voyage, celui que vous allez vivre en Kia Stinger dépasse tous ceux que vous avez déjà connus.

Le Pouvoir de Surprendre



Consommations mixtes et émissions de CO<sub>2</sub> de la nouvelle Kia Stinger : de 5,6 à 10,6 L/100 km - de 147 à 244 g/km.

\*Garantie 7 ans ou 150 000 km (1<sup>er</sup> des deux termes échu) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les Etats membres de l'UE ainsi qu'en Norvège, Suisse, Islande et Gibraltar sous réserve du respect du plan d'entretien défini par le constructeur et présenté dans le manuel utilisateur. Conditions sur kia.com.

# LE CHAT ET LA SOURIS

**Après des débuts prometteurs,  
le Kadjar a subi la loi du 3008.  
Pour tenter de combler le retard,  
Renault entend restyler son SUV  
à la rentrée. Cela sera-t-il suffisant ?**

## 3008 II



### LES INFOS CLÉS

À partir de 25 900 €

Commercialisé  
depuis octobre 2016



Dès sa présentation, lors du Mondial de l'Auto de Paris en 2016, le 3008 a fait sensation par son style et son intérieur original. Depuis, Peugeot a fait quelques remises à niveau pour améliorer certains ajustements.

**D**ès son lancement et durant plus d'un an et demi, le Kadjar fut à la fête. Ses carnets de commandes étaient bien remplis et Renault se frottait les mains d'avoir, à peu de frais, recarrrossé un Nissan Qashqai II. Et puis, à l'automne 2016, vint la deuxième génération du 3008. Les ventes du premier SUV compact de Renault se sont tassées à mesure que celles du Peugeot n'ont cessé de croître. Pour sa première année complète sur le marché, le 3008 s'est vendu plus de deux fois plus que le Kadjar en France (73 359 unités contre 31 522). En Europe, le nouveau venu se classe à la vingtième place des meilleures ventes avec 169 894 unités, quand le Renault ne pointe qu'à la quarantième position (113 420 unités). C'est dire s'il est urgent pour le Kadjar de se réveiller.

*Sur le plan du style extérieur,  
au vu des photos espionnes  
qui circulent sur le Net, Renault  
semble avoir compris que  
ce n'est pas là qu'il fallait investir.*

Il est vrai que le Kadjar affiche une silhouette et une esthétique avenantes qui tranchent avec des lignes vives et les traits originaux du 3008 II. Tout juste les optiques avant seront-elles modifiées pour adopter le système Full LED, et le bouclier avant sera légèrement redessiné. À l'intérieur,

c'est le constat inverse. D'une part, l'agencement sera entièrement revu. Jusqu'ici, le Kadjar était le seul modèle reposant sur la plate-forme CMF-C/D à ne pas disposer du grand écran tactile vertical. Ce sera désormais chose faite à l'automne. Une intégration qui entraîne d'importantes modifications sur le tableau de bord. Une modernisation nécessaire qui pourrait, toutefois, ne pas être suffisante pour se mettre au niveau de la présentation du 3008 II. Celle-ci a fait une grande partie de la notoriété du modèle Peugeot tant par son originalité que par son ergonomie et sa prise en main aisée. Si le petit volant à double méplat a pu en dérouter certains de prime abord, il semble avoir été accepté par une grande majorité. Autre élément sur lequel le Kadjar devra faire un sacré effort : la qualité des matériaux. Moins bien loti que le Qashqai, qui a encore progressé dans ce domaine lors de son restylage, le SUV Renault doit ici muscler son jeu et se rapprocher de ce que proposent, depuis peu, les Talisman et Koleos : plastiques plus moussés notamment pour les zones en contact avec les occupants.

Au niveau mécanique, le 3008 accueille depuis peu un nouveau moteur diesel 1.5 BlueHDi 130 ch et remplacera sa boîte automatique à 6 rapports par une version à 8 rapports. De son côté, le Kadjar remaniera son offre essence en mettant à la retraite ses 1.2 TCe 130 et 1.6 TCe 165 pour laisser la place au 1.3 TCe disponible en 130 et 160 ch. La gamme diesel pourrait également accueillir la version 160 du 1.6 dCi. La boîte à double embrayage sera toujours au programme, tout comme la transmission intégrale qui fera toujours défaut au SUV Peugeot.

## KADJAR RESTYLE



### LES INFOS CLÉS

À partir de 25 000 €\*

Commercialisation :  
automne 2018

\*Estimation



## Remaniements de gamme

Certains modèles pourraient ne pas être reconduits au sein de la gamme Renault, quand d'autres pourraient voir leur offre doubler. Il en va ainsi de l'Espace et du Koleos... Le premier pourrait faire les frais d'une carrière commerciale plus que décevante (8800 unités en France en 2017, 18 350 en Europe). Le second, dans sa prochaine mouture, pourrait ainsi prendre sa place en étant proposé à la fois en 5 et en 7 places.

Pour son restylage, le Kadjar recevra de nouveaux antibrouillards, mais c'est surtout à l'intérieur que la nouveauté sera la plus notable avec l'adoption d'un écran vertical, comme sur la Mégane.



Le Rifter adopte le petit volant et les compteurs lisibles par-dessus, chers à Peugeot, et peut maintenant accueillir 5 ou 7 passagers.

## RIFTER



### LES INFOS CLÉS

À partir de 21 500 €\*

Commercialisation :  
automne 2018

\*Estimation

PHOTOS LAURENT LACOSTE

## GROS ŒUVRE

**Peugeot a refait son ludospace de fond en comble. Et cela a commencé par une nouvelle appellation. Pour son futur Kangoo, Renault n'est pas allé aussi loin...**

**A**près avoir démontré, sur son Traveller, que son style pouvait s'adapter à toutes ses gammes, Peugeot fait de même avec son fameux i-cockpit. C'est en effet au tour du Rifter, le nouveau ludospace remplaçant le Partner, d'adopter le petit volant avec les compteurs lisibles par-dessus. Certes, les compteurs ne sont pas numériques, mais la sensation d'être à bord d'une Peugeot est bien réelle. L'écran tactile de 8 pouces trônant sur le tableau de bord est à bonne distance. À noter que sur les versions à boîte automatique (à 8 rapports), Peugeot a opté pour une molette placée au centre d'une console pour le moins imposante. À l'arrière, le Rifter peut accueillir 5 ou 7 passagers, que ce soit dans sa version courte (4,40 m) ou longue

(4,75 m). Cela a été rendu possible grâce à l'utilisation d'une nouvelle plate-forme (moitié EMP2 pour la partie avant, moitié PF2 volumique pour la partie arrière).

C'est d'ailleurs vers une technique similaire que devrait s'engager Renault pour son futur Kangoo (prévu pour la fin 2019). La partie avant devrait reposer sur la future plate-forme CMF-B (Access Specifications) alors que la partie arrière pourrait adopter des éléments d'une autre base (actuelle ?). Mercedes, qui est partie prenante dans l'opération pour son Citan II, souhaite améliorer la qualité de présentation. Côté motorisations, nos deux ludospaces pourront recevoir un système 100 % électrique pour venir épauler une gamme thermique très conventionnelle.

Le futur Kangoo reposera sur une partie de la plate-forme de la Clio V. Mais il conservera les portes coulissantes de l'actuelle version (ici en photo).



ANTHONY BERNIER

## KANGOO IV



### LES INFOS CLÉS

À partir de 20 500 €\*

Commercialisation :  
2<sup>e</sup> semestre 2019

\*Estimation



L'avis de **Florian Chopin**

Actuellement sous les feux des projecteurs avec le lancement de sa nouvelle 508, Peugeot dispose d'une belle panoplie de nouveautés pour les années à venir afin

de continuer à tirer la couverture. De quoi lui permettre de combler son retard sur Renault qui affiche certes une belle santé commerciale, mais dont la première véritable nouveauté n'est pas attendue avant le printemps 2019...

# ŠKODA FABIA CLEVER\*

\*CLEVER adj. — Qui facilite le quotidien.

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



ŠKODA

À PARTIR DE  
**9 990€<sup>(1)</sup>**  
SOUS CONDITION DE REPRISE<sup>(2)</sup>



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

(1) Prix conseillé au 03/04/2018, pour une FABIA CLEVER 1.0 MPI 60 ch BVM5 prime à la conversion de 1 000€ et remise ŠKODA de 3 500€ déduites du prix catalogue. (2) Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine non cumulable avec toute autre offre en cours, dans le réseau ŠKODA participant, pour l'achat d'une FABIA CLEVER neuve entre le 03/04/2018 et le 30/06/2018, et sous réserve de bénéficier de la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur [www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F32487](http://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F32487)). Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons 832 277 370.

ŠKODA recommande Castrol EDGE Professional.

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

# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



THOMAS BREMOND



## LA GAMME CITROËN C4 SPACETOURER

Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Essence	1.2 PureTech 110 ch BVM6	0 €	Live
	1.2 PureTech 130 ch BVM6	0 €	Live/Feel/Shine
	1.2 PureTech 130 ch BVA6	0 €	Live/Feel
	1.6 THP 165 ch BVA6	300 €	Feel/Shine
Diesel	1.6 BlueHDI 100 ch BVM5	0 €	Live
	1.6 BlueHDI 120 ch BVM6	0 €	Live/Feel/Shine
	1.6 BlueHDI 120 ch BVA6	0 €	Live/Feel/Shine
	2.0 BlueHDI 150 ch BVM6	0 €	Feel/Shine
	2.0 BlueHDI 160 ch BVA8	90 €	Feel/Shine

catalogue du monospace siglé Citroën – au demeurant, ce bloc n'est pour l'heure attribué à aucune Citroën. Deux, une nouvelle variante du diesel 2.0 BlueHDI fait son apparition. Celle-ci développe 160 ch et ne fait cause commune qu'avec la boîte automatique à huit rapports EAT8. La variante de 150 ch est maintenue au catalogue. **Live**: trois sièges séparés fixes en rang 2, clim bizona + aérateurs bizones en rang 2, écran de fonctionnalités 7 pouces (audio: autoradio bituner + Bluetooth + port USB), détecteurs de pluie et de luminosité, volant cuir réglable sur les deux plans, frein de parking électrique, régulateur-limiteur de vitesse, radar de recul, antibrouillards, feux diurnes à LED, jantes alliage 16 pouces. **Feel**: trois sièges séparés coulissants en rang 2, accoudoirs avant, écran panoramique 12 pouces, radar de parking avant, antibrouillards cornering, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, rétroviseur central photosensible, vitres arrière et lunette surteintées. Jantes alliage 17 pouces sur THP 165, BlueHDI 150 et BlueHDI 160. Multimédia: interface smartphone (Androïd Auto, Apple CarPlay et Mirror Link), GPS, services connectés. Assistances: freinage d'urgence autonome à basse vitesse, aide au maintien dans la voie de circulation, détecteur de fatigue, reconnaissance des panneaux de vitesse. **Shine**: appuie-tête avant enveloppants, sièges massants + supports lombaires électriques, mise en tablette du siège passager, volant cuir pleine fleur, accès, démarrage et ouverture hayon mains-libres, rideaux pare-soleil en rang 2, jantes alliage 17 pouces. Manœuvres de stationnement automatiques, surveillance des angles morts. Le toit panoramique réclame 650 € sur les trois finitions.

## Grand C4 SpaceTourer

Dite Grand C4 SpaceTourer, la version longue du monospace Citroën reçoit sept places d'office – configuration dès l'entrée de gamme Live: trois sièges séparés coulissants en rang 2, deux sièges escamotables en rang 3. Le Grand C4 SpaceTourer se voit refuser le bloc essence 1.2 PureTech de 110 ch. La gamme restante est calquée sur celle du C4 SpaceTourer – la finition **Shine** offre des aérateurs en rang 3. Rajoutez 1 250 € aux prix indiqués ci-dessus. Les malus, quand il y en a, restent les mêmes. Le prix du toit panoramique optionnel ne change pas.

Citroën

**C1** Contrairement à la Toyota Aygo (nouvelle gamme non définie à cette heure), son alter ego, la C1, n'est pas restylée. Citroën a toutefois retravaillé sa suspension et son acoustique en vue d'un meilleur confort d'usage, ce qui reste à vérifier. Du côté des moteurs, le 3 cylindres 1.2 VTi de 82 ch disparaît. Ne reste donc au catalogue que le 3 cylindres 1.0 VTi, lequel gagne au passage 4 ch – 72 ch au total. Ce bloc peut être associé à la boîte mécanique ou à la boîte robotisée ETG, au choix. Sur la C1 trois portes, le tandem VTi 72/BVM5 est disponible sous les finitions **Live**, **Feel** et **Shine**, dont le prix est respectivement de 10 450, 12 250 et 13 650 €. Le tandem VTi 72/BVR5 réclame 14 250 € sous la finition **Shine**. Rajoutez 500 € pour la C1 cinq portes sous les mêmes finitions. À noter, le tandem VTi 72/BVR5 est également disponible sous la finition **Feel** en carrosserie cinq portes. Prix: 13 600 €.

La gamme de la variante découvrable de la C1, alias AirScape, se décline comme suit. Trois portes VTi 72/BVM5: 13 700 et 14 800 € sous les finitions **Feel** et **Shine**. Trois portes VTi 72/BVR5: 14 300 € sous la finition **Feel**. Cinq portes VTi 72/BVR5: 14 800 € sous la finition **Feel**. Cinq portes VTi 72/BVM5: 15 300 € sous la finition **Shine**.

**C4 SpaceTourer** Le C4 Picasso devient C4 SpaceTourer. Deux remarques en ce qui concerne l'offre moteurs. Un, le nouveau 4 cylindres diesel 1.5 BlueHDI de groupe PSA ne figure pas au

Une si belle preuve de confiance



**SUBARU,**  
1<sup>re</sup> marque à vous offrir

**3 ANS  
D'ASSURANCE  
TOUS RISQUES  
AUTO\*\***



Assurance auto tous risques offerte pendant 3 ans\*\*  
pour l'achat d'un véhicule neuf et de direction équipée de la technologie



SUBARU IMPREZA et XV désignées voitures les plus sûres dans leurs catégories



SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK | YOUTUBE  
RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU SUR [SUBARU.FR](#)

\*\* Offre valable à partir du 3 avril 2018, pour l'achat d'un véhicule neuf et de direction (Subaru XV, Impreza, Forester, Levorg et Outback) dans le réseau SUBARU. Voir modalités chez les concessionnaires SUBARU participants. Offre soumise à conditions. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 2 287 500 €. RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Ouen-l'Aumône - 95005 Cergy-Pontoise Cedex. Assurance distribuée par l'intermédiaire de Verspieren et placée chez L'ÉQUITÉ Verspieren, courtier en Assurance Société Anonyme à conseil d'administration au capital de 1 000 000 € - SIREN 321 502 049 - RCS LILLE METROPOLE N° ORIAS 07 001 542 ([www.orias.fr](#)). L'Équité S.A. au capital de 26 469 320 €. Entreprise régie par le code des assurances - 572 084 697 RCS Paris - siège social 2, rue Pillet Will 75009 Paris. Société appartenant au Groupe GENERALI immatriculé sur le registre italien des groupes d'assurance sous le numéro 026.

Consommations et émissions de CO<sub>2</sub> (sur parcours mixte) gamme Impreza : de 6,2 à 6,8 l/100 km et de 140 à 153 g/km ; gamme Subaru XV : de 6,4 à 6,9 l/100 km et de 145 à 155 g/km ; gamme Forester : de 6,5 à 8,5 l/100 km et de 150 à 197 g/km ; gamme Outback : 7,3 l/100 km et 166 g/km.



**SUBARU**

*Confidence in Motion*

# Ford

**FOCUS** État des lieux. En entrée de gamme essence, le 4 cylindres 1.6 TI-VCT de 85 ch (BVM5) disparaît au profit d'une variante du 3 cylindres 1.0 EcoBoost réduite à 85 ch (BVM6). À l'opposé, une variante de 182 ch du 3 cylindres 1.5 EcoBoost fait son apparition. Les versions survitaminées ST et RS viendront plus tard. Du côté des diesels, le 1.5 TDCi de 105 ch s'en va et n'est pas remplacé à ce niveau de puissance. Idem en ce qui concerne le 2.0 TDCi de 185 ch. À ce sujet, on ne dit plus "TDCi" mais "EcoBlue" quand on parle des diesels de la nouvelle Focus. Les motorisations restantes sont reconduites. Enfin, la boîte robotisée à six rapport dite Powershift cède la place à une boîte automatique à huit rapports. Dernier point: dans le tableau ci-contre, les versions de la Focus équipées de motorisations à faible teneur en émissions de CO<sub>2</sub> (chiffres non communiqués) ne seront disponibles qu'à partir du mois d'août. À part ça, la nouvelle Focus ne lésine pas sur les équipements, le tout à des prix compétitifs.

**Trend:** banquette 60/40, clim manuelle, ordinateur de bord écran TFT 4,2 pouces monochrome, détecteurs de luminosité, feux diurnes à LED, support lombaire côté conducteur, volant cuir réglable sur les deux plans, limiteur de vitesse, jantes acier 16 pouces avec enjoliveurs. Audio: écran d'affichage 4,2 pouces, Bluetooth, port USB. Assurances: avertisseur de risque de collision + détecteur piéton, aide au maintien dans la voie de circulation. **Titanium:** clim automatique bizona, accès et démarrage mains-libres, ordinateur de bord écran couleur, détecteurs de pluie, rétroviseurs rabattables électriquement, rétroviseur central photosensible, régulateur de vitesse, radars de parking avant/arrière, antibrouillards cornering, jantes alliage 16 pouces. Écran tactile 8 pouces, GPS, interface smartphone (Android Auto/Apple CarPlay), routeur wi-fi, services connectés, reconnaissance vocale. **ST-Line:** suspension sport, jantes alliage 17 pouces, éléments de design spécifiques (double sortie d'échappement, pédalier en aluminium et autres). **Vignale:** affichage tête haute, sellerie et garnissages en cuir, siège conducteur électrique, sièges chauffants, projecteurs full LED, éléments de design spécifiques (inserts chromés notamment). Manœuvres de stationnement automatiques.

La caméra de recul réclame 350 € à partir de la finition Titanium.

Comptez 150 € pour le chargeur smartphone par induction et 1 150 € pour le toit ouvrant panoramique, finition Trend exclue.

Ford Focus SW



FORD

Ford Focus



FORD

## LA GAMME FORD FOCUS

Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
1.0 EcoBoost 85 ch BVM6	0 €	Trend	19 550 €
1.0 EcoBoost 100 ch BVM6	0 €	Trend	20 150 €
1.0 EcoBoost 125 ch BVM6	0 €	Titanium / ST-Line/Vignale	24 650 / 25 400 / 27 550 €
1.0 EcoBoost 125 ch BVA8	NC	Titanium / ST-Line/Vignale	26 350 / 27 100 / 29 250 €
1.5 EcoBoost 150 ch BVM6	NC	ST-Line	26 400 €
1.5 EcoBoost 150 ch BVA8	NC	Titanium / ST-Line/Vignale	27 350 / 28 100 / 30 250 €
1.5 EcoBoost 182 ch BVM6	NC	ST-Line/Vignale	27 400 / 29 550 €
1.5 EcoBlue 95 ch BVM6	0 €	Trend	22 150 €
1.5 EcoBlue 120 ch BVM6	0 €	Titanium / ST-Line/Vignale	26 650 / 27 400 / 29 550 €
1.5 EcoBlue 120 ch BVA8	0 €	Titanium / ST-Line/Vignale	28 350 / 29 100 / 31 250 €
2.0 EcoBlue 150 ch BVM6	NC	ST-Line	28 600 €
2.0 EcoBlue 150 ch BVA8	NC	Titanium / ST-Line/Vignale	29 550 / 30 300 / 32 450 €

**Focus SW** Le break Focus SW calque sa gamme sur celle de la berline. Rajoutez 950 € aux prix indiqués ci-dessus. En ce qui concerne les équipements propres à un break, la Focus SW reçoit d'office le plancher de coffre modulable et la banquette rabattable depuis le coffre. Les rails de toit apparaissent à partir de la finition Titanium – noirs sur ST-Line, façon aluminium sur le reste de la gamme. Le hayon électrique à ouverture mains-libres réclame 400 € à partir de Titanium.



Mercedes Classe G



**Classe G** Refait du sol au plafond, encore que cela ne se voie guère, le Classe G reste le crapahuteur émérite qu'il a toujours été. Transmission 4x4 de type permanent et blocage des trois différentiels, pour situer le niveau. En début de carrière, l'engin s'offre les services, au choix, de deux V8 essence associés à une boîte automatique à neuf rapports – malus de 10 500 € assuré. Le G 500 (V8 4.0 biturbo de 422 ch, 610 Nm pour le couple) est disponible sous les finitions **Style Line**, **Executive Line** et **AMG Line** aux prix respectifs de 110 700, 115 600 et 119 100 €. L'**AMG G 63** (même V8 biturbo porté à 585 ch, 850 Nm pour le couple) réclame 164 500 €.

DAIMLER

# Retrouver sa ligne d'origine.

## Franchise carrosserie offerte\* ou 10% de remise\*\*

Dès le premier regard, vous avez aimé la pureté de son design.

Si aujourd'hui quelques bosses et rayures viennent l'altérer, votre Partenaire Audi Service est le mieux placé pour les réparer et rendre à votre Audi son charme d'origine. Parfaitemment formés, nos techniciens apportent le soin requis à votre Audi.

Prenez rendez-vous sur [Audi.fr/RDV](http://Audi.fr/RDV)



\* En cas d'accident déclaré à l'assurance. Pour l'activité carrosserie : prise en charge de la franchise à concurrence maximum de 120€ TTC pour toute facture supérieure ou égale à 750€ TTC. Pour le remplacement d'un pare-brise : prise en charge de la franchise à concurrence de 75€ TTC. \*\* Applicable sur le montant TTC des travaux. Remise d'un montant maximum de 500€ TTC. Hors sinistre pris en charge par l'assurance, réparation et remplacement de pare-brise. Pièces et main-d'œuvre incluses. Offres réservées aux particuliers, **valables jusqu'au 18/05/2018**, en France métropolitaine chez les Partenaires Audi Service participant et non cumulables avec toute autre promotion en cours.

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

Audi recommande Castrol EDGE Professional.

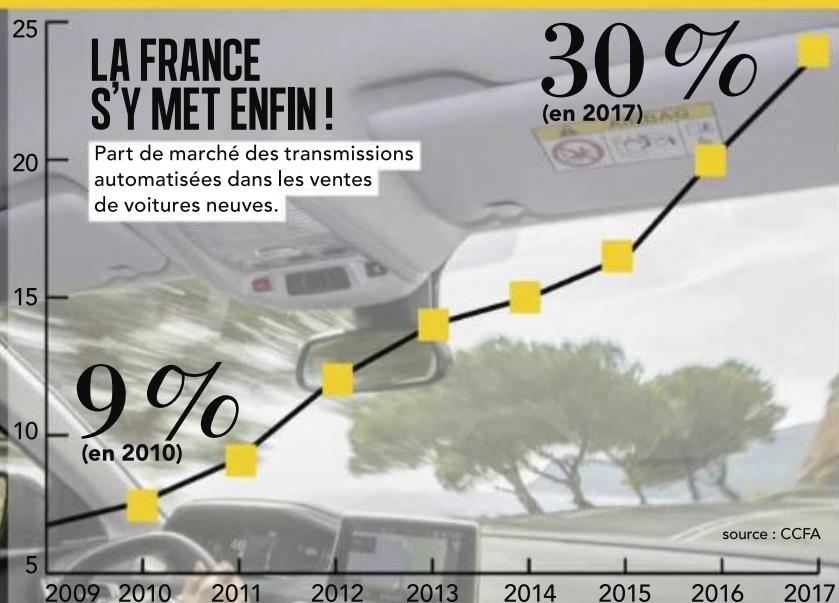
Par Brice Perrin

# DEMAIN tous en boîte automatique ?

**APRÈS AVOIR RECHIGNÉ PENDANT DES ANNÉES, LES FRANÇAIS SE CONVERTISSENT ENFIN AUX TRANSMISSIONS AUTOMATISÉES. ET PAS SEULEMENT GRÂCE AUX PROGRÈS TECHNIQUES. LA RÉVOLUTION NE FAIT QUE COMMENCER...**

**L**ente, lourde, coûteuse à l'achat et en entretien, peu fiable et synonyme de surconsommation : pendant plusieurs décennies, la boîte de vitesses automatique fut pénalisée par une mauvaise image et boudée par les automobilistes. Du moins en Europe, parce qu'à l'étranger, certains pays avaient déjà basculé depuis longtemps, et le marché des transmissions automatiques pèse aujourd'hui plus de 150 milliards de dollars. Depuis la fin des années 50, la majorité des voitures vendues aux États-Unis était équipée d'une boîte au-

tomatique. Aujourd'hui, les boîtes de vitesses manuelles y représentent moins de 5 % des immatriculations. Les automobilistes chinois et japonais n'aiment pas, eux non plus, avoir à gérer une pédale d'embrayage : les boîtes automatiques y équipent la majorité des voitures vendues. En conséquence, les industriels sont incités à développer ces transmissions pour alimenter une demande croissante, d'autant que l'Europe se convertit lentement mais sûrement : parmi les voitures neuves vendues sur l'Ancien Continent, plus d'une sur quatre est désormais dispensée de pédale d'embrayage.



En moins d'une décennie, la part de marché des transmissions automatiques a triplé en France, pour atteindre une vente sur trois aujourd'hui.

**T**La France n'aime pas les boîtes auto VRAI, MAIS...

Longtemps réfractaire, la France est en train de se convertir : de 3 % de part de marché en 1995, les transmissions automatiques sont passées à 9 % en 2010, soit un triplement du marché en quinze ans. Mais il n'a fallu que sept ans pour tripler à nouveau cette valeur : en 2017, les boîtes auto représentaient près de 30 % des immatriculations ! Ce chiffre regroupe toutefois les boîtes de vitesses automatiques traditionnelles, les robotisées (simple ou double embrayage), les transmissions à variation continue et les véhicules électriques. Mais la tendance est nette, et elle est renforcée par l'urbanisation croissante : pour circuler dans les bouchons et profiter au mieux d'un régulateur adaptatif ou d'un système de stationnement automatisé, une boîte manuelle est rapidement fatigante...

# UN AUTOMATISME, 6 technos

Les boîtes auto bénéficient désormais de commandes électroniques, le plus souvent discrètement intégrées au pied de la console centrale.

YANN LEFEBVRE

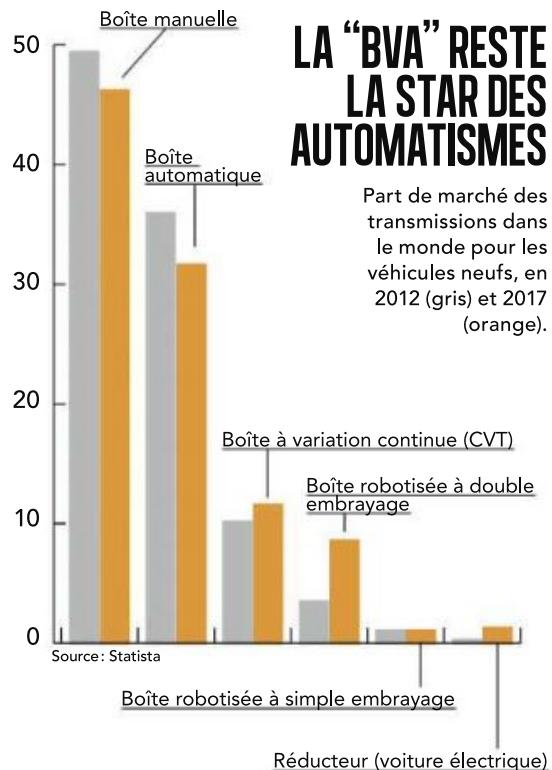
## Les boîtes à double embrayage ont tout raflé FAUX

Lancée en 2003, complétée les années suivantes par des variantes destinées aux moteurs plus puissants et/ou en position longitudinale, la DSG développée par BorgWarner avec le groupe Volkswagen a révolutionné le marché de la transmission automatisée. Cette boîte robotisée à double embrayage qui permet des passages de rapports éclair, sans rupture de couple, a su conquérir les automobilistes jusque-là réfractaires à la BVA traditionnelle. Plus compacte et légère qu'une boîte auto à convertisseur (60-70 kg contre 80 à 100 kg), affichée à un coût inférieur, elle n'engendrait pas de surconsommation et son agrément était exceptionnel. VW a produit plusieurs millions de boîtes DSG, et cette transmission a fait de nombreuses émules (Renault, Ford, Fiat, BMW, Nissan, Hyundai...). Mais elle reste minoritaire : seules 8,5 % des transmissions automatisées vendues dans le monde sont des double embrayage, contre 31,6 % pour les boîtes auto à convertisseur de couple.

Même le constructeur low cost Dacia propose des boîtes robotisées (simple et double embrayage) !



RENAULT



## Les boîtes robotisées ont démocratisé la BVA VRAI

Les citadines et modèles d'entrée de gamme ont longtemps dû se contenter de boîtes de vitesses manuelles, ou de boîtes automatiques à 3 ou 4 rapports et dotées d'un système de pilotage perfectible – pour employer un euphémisme. L'arrivée des boîtes robotisées à simple embrayage a permis de démocratiser les transmissions automatisées, avec une technologie simple et peu coûteuse. Même la première Renault Twingo y a eu droit ! Mais, sur les voitures de grande série, ces boîtes robotisées conservent aujourd'hui encore leurs défauts, avec un agrément souvent médiocre, des à-coups et des passages de rapports trop lents. La boîte robotisée à simple embrayage a donc tendance à disparaître. Elle reste surtout proposée en entrée de gamme et sur les modèles low cost : comptez 600 € pour l'option Easy-R sur une Dacia Sandero, même si le constructeur roumain propose aussi, sur le Duster\*, une boîte robotisée à double embrayage (EDC), toutefois affichée à 1 300 €... ➤

Les "boîtes auto" regroupent plusieurs technologies. Dans tous les cas, le passage des vitesses peut se faire manuellement ou automatiquement, il n'y a pas de pédale d'embrayage et un levier ou des palettes au volant peuvent être proposés.

### BOÎTE DE VITESSES AUTO (BVA)

C'est la boîte automatique traditionnelle, dotée d'un convertisseur de couple, et complétée par un embrayage de pontage pour limiter le patinage.

### ROBOTISÉE SIMPLE EMBRAYAGE

Elle repose sur une boîte mécanique, mais dont l'embrayage est piloté par des actionneurs électromécaniques. Cette transmission affiche un surcoût modéré, mais s'avère souvent lente et/ou brutale.

### ROBOTISÉE DOUBLE EMBRAYAGE

Cette transmission repose sur deux demi-boîtes placées en parallèle (une avec les rapports pairs, l'autre avec les rapports impairs), chacune disposant d'un embrayage. Le coût est plus important, mais les passages de rapports sont quasi instantanés.

### TRAIN ÉPICYCLOÏDAL

C'est la transmission du groupe Toyota pour ses modèles hybrides, qui associent le moteur thermique aux moteurs électriques. La sensation est celle d'un variateur, mais elle repose sur des engrenages.

### VARIATION CONTINUE (CVT)

Cette transmission utilise une courroie et deux poulies, dont l'écartement varie afin de moduler le rapport de transmission. Il est possible de simuler des vitesses.

### RÉDUCTEUR

Les voitures électriques ne disposent que d'un seul rapport mais, pour permettre aux roues de tourner moins vite que l'arbre moteur, la puissance est transmise via un simple réducteur composé de pignons.

\*Voir notre essai 10 000 km du Duster p. 40.

## La BVA a peu évolué ces dernières années FAUX

Si vous n'avez pas conduit de voiture avec boîte automatique depuis plus de dix ans, oubliez vos préjugés. Comme le résume l'ICCT\*, "les boîtes auto à 4 et 5 vitesses d'avant 2007 étaient significativement moins efficaces que les transmissions manuelles, en raison des pertes dans le convertisseur de couple et dans les systèmes hydrauliques à l'intérieur de la transmission. Depuis 2007, les progrès dans le blocage du convertisseur de couple et le système hydraulique ont été si importants que les systèmes automatiques modernes ont considérablement réduit le manque d'efficacité." L'utilisation d'un embrayage de pontage, qui supplée le convertisseur une fois la voiture lancée, a permis d'améliorer efficacité, rapidité, agrément et rendement. Le nombre de rapports a augmenté, ce qui limite les sauts de régime et permet d'abaisser le niveau sonore et la consommation. L'ajout du mode roue libre et l'adoption du stop/start permettent par ailleurs d'abaisser la consommation.

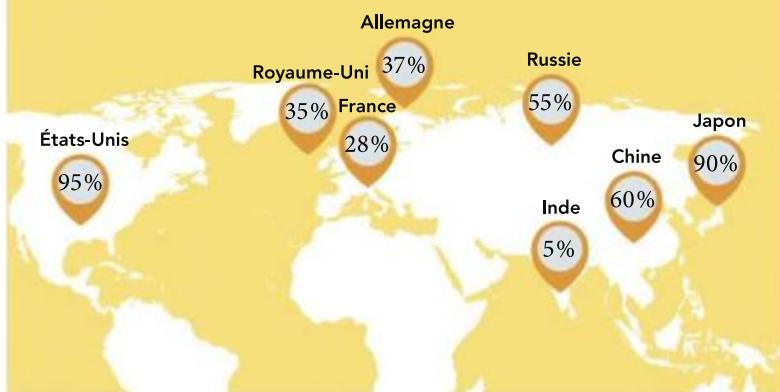
\*International Council On Clean Transportation



La technologie a évolué, le coût aussi: la familiale 508 est dotée d'une boîte automatique à 8 rapports!

## LA BVA DANS LE MONDE

L'Europe fait de la résistance, et parmi ses marchés majeurs, la France est celle qui a le plus tardé. Mais avant la fin de la décennie, le marché comptera chaque année plus d'un tiers de voitures neuves avec une transmission automatisée. Le marché mondial est évidemment tiré vers le haut par les principaux débouchés que sont, dans l'ordre, la Chine, les États-Unis et le Japon, déjà très majoritairement convertis à la disparition de la pédale d'embrayage...



## Qui dit haut de gamme dit BVA VRAI

Les boîtes automatiques ont longtemps rimé avec haut de gamme. C'est toujours vrai – plus que jamais, même. Les données relevées par l'ICCT montrent qu'en Europe, les voitures de luxe sont équipées de boîte automatique... dans 100 % des cas! Juste en dessous, la proportion dépasse 90 % pour les modèles de gamme supérieure, et près de 70 % pour les sportives. Ferrari ne propose plus de boîtes manuelles, et plus de 80 % des Porsche 911 vendues ont une boîte PDK. La boîte auto permet par ailleurs aux généralistes de conférer une image premium à un modèle : pour le Renault

Espace V, 9 ventes sur 10 se font en boîte robotisée, et la nouvelle Peugeot 508 est systématiquement livrée avec une boîte auto EAT8, sauf sur le modèle d'entrée de gamme diesel, où celle-ci reste optionnelle.



AUDI



Comme tous les autres modèles haut de gamme, l'Audi A8 a généralisé la boîte automatique.

## Les boîtes auto ne peuvent plus progresser FAUX

Les transmissions automatisées progressent au contraire davantage et plus vite que les manuelles, délaissées par les budgets de R&D, et forcément limitées en nombre de rapports. Seules la Porsche 911 et la Chevrolet Corvette proposent des "boîtes méca" à 7 vitesses. Les boîtes mécaniques robotisées se contentent le plus souvent de 6 ou 7 rapports (exception faite de la PDK8 chez Porsche), et Volkswagen a abandonné son projet de DSG10: trop complexe, trop coûteux. Les boîtes automatiques, elles, continuent à innover et à multiplier les rapports. Huit, neuf, et désormais dix! Ford a même déposé un brevet pour une BVA à 11 rapports... Les innovations ont limité le nombre de pièces et leur encombrement. Mais la démocratisation pourrait passer par l'eClutch, un système d'embrayage piloté en développement chez plusieurs équipementiers. La commande de boîte manuelle est conservée, mais le conducteur n'a plus à débrayer/embrayer. Le dispositif est facile à adapter sur les modèles actuels, et il augmente l'agrément sans ajouter de poids et pour un surcoût mesuré: Schaeffler l'estime entre 110 et 260 € par véhicule.

## L'avis de L'Auto-Journal

La boîte manuelle a perdu la bataille des transmissions à l'échelle mondiale. Elle n'équipe même plus une voiture sur deux. En France, l'automatisme a tardé à convaincre, mais le marché gagne des points année après année. Et elle finira par convaincre pour deux raisons: d'une part, la "boîte auto" est imposée sur les voitures électriques et hybrides et elle est le corollaire impératif de la conduite automatisée, et d'autre part, elle simplifie l'apprentissage de la conduite. Le permis B spécial "automatique" ne compte que 13 heures de cours de conduite (contre 20 pour la version traditionnelle), ce qui réduit d'autant le coût de la formation. Et comme elle est de plus en plus souvent imposée par les constructeurs, même chez les généralistes, elle deviendra rapidement incontournable...

# Recevez chez vous L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 !

## L'OFFRE SANS ENGAGEMENT



L'Auto-Journal  
dont le Spécial Salon

- + 5 Guides dans l'année
- + Le coffret Collector Lustreur Protecteur Titanium +  
(valeur : 34,90 €)

= 50%  
de réduction !

+ la version numérique offerte !

Avec l'offre  
sans engagement :  
je paie - cher  
et je reçois le coffret  
Collector Lustreur



### Coffret Collector Lustreur Protecteur Titanium +

À l'occasion de son cinquantième anniversaire, découvrez le Lustreur protecteur Titanium + GS27 en version Collector, produit phare et iconique de la marque. Ce lustreur de dernière génération est très concentré en Titanium® (composant léger est très résistant utilisé dans des secteurs de pointe comme l'aéronautique). Cette technologie garantit une brillance encore plus intense à votre carrosserie tout en la protégeant efficacement et durablement contre les agressions extérieures (soleil, pluie, neige, sel, etc.). Ce coffret inclut un lustreur 500ml, un disque applicateur, une microfibre, un porte-clés collector.

## 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 dans l'année + le coffret Collector Lustreur pour

**6,75 € par mois seulement au lieu de 13,77€\*(909408)**

Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais.

-50%

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

IBAN :

BIC :

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

Je choisis mon mode de règlement :

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

Expire Fin :      Cryptogramme

#### L'AUTO-JOURNAL 1 AN :

L'Auto-Journal (25 n°) + 5 guides dans l'année pour

**81€ au lieu de 130,34€ (909424)**

-38%

### 2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél :

Mobile :

Email :

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :



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

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

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 coffret 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-dessous.



Les lignes de la future Supra de série évoquent de façon évidente les concepts FT-1 et Supra Racing Concept. Et c'est tant mieux !



La sportive biplace de Toyota affichera plus de 300 ch transmis aux roues arrière. Elle sera bien plus virulente que la trop sage GT86.

## ENFIN UNE NOUVELLE SUPRA !

Fruit d'un partenariat avec BMW, cette nouvelle sportive Toyota va faire renaître un blason légendaire...

**S**portive culte au Japon et très prisée aux États-Unis, la Toyota Supra n'a connu qu'une carrière modeste en Europe, en dépit de ses qualités. Abandonnée en 2002, la quatrième génération offrait une belle ligne, encore séduisante aujourd'hui, un moteur biturbo de 330 ch increvable (et source de préparations délurées) et des performances de premier plan. Toyota a depuis délaissé les sportives, laissant le champ libre à Lexus et à la concurrence locale, qui ne s'est pas privée (Mazda RX-8, Nissan GT-R, Mitsubishi Lancer Evo...).

Jusqu'à ce que le japonais se rapproche de BMW et signe, en juin 2012, un accord

portant notamment sur le développement commun d'un modèle sportif: le remplaçant du Z4 pour BMW et une nouvelle Supra pour Toyota !

### Coupé d'un côté, roadster de l'autre...

Les deux marques peaufinent ainsi leur auto respective. Un roadster à capote en toile pour BMW et un coupé pour Toyota. Mais les lignes extérieures seront clairement distinctes. La Supra de cinquième génération fait un clin d'œil à son aînée avec des phares et des lignes, certes, modernisées, mais dont les galbes évoquent la précédente génération. La voiture définitive a par ailleurs été annoncée par deux concept-cars, la FT-1 de janvier 2014 et la GR Supra Racing Concept dévoilée à Genève en mars. La version de série en reprendra la ligne générale, dont le pavillon très incliné et le becquet en queue de canard. Elle devrait afficher un peu moins de 4,40 m de longueur et peser quelque 1 500 kg sur la balance.

À l'intérieur, les fans de la marque seront déçus: l'habitacle est très proche de celui du Z4, du volant à la commande de boîte en passant par le système multimédia. Tant mieux pour la qualité de présentation et tant pis pour l'identité de ce modèle, qui aura le rôle de porte-drapeau du généraliste nippon.

Côté moteur, enfin, Toyota devrait reprendre le 6 en ligne 3.0 suralimenté de BMW, dans une version offrant plus de 330 ch, associée à la BVA à 8 rapports. Elle sera révélée officiellement d'ici à la fin de l'année.

PHOTOS: SB MEDIEN

Les optiques imitent le dessin des phares de la Supra IV, mais la comparaison s'arrête là. La technologie de cette sportive développée avec BMW sera très moderne.



### LES INFOS CLÉS

Commercialisation:

Fin 2018

Prix: à partir de 60 000 €

Concurrent Porsche Cayman et Jaguar F-Type coupé



DS AUTOMOBILES

## INSOLITE

### Une cuisine signée DS !

Il aura fallu six mois d'études et trois mois de travaux pour aménager les nouvelles cuisines du prestigieux Pavillon Ledoyen, sur les Champs-Élysées, à Paris. La brigade de Yannick Alléno préparera des repas raffinés dans cet espace d'un nouveau genre, dessiné par Céline Venet, designer pour la marque DS, avec la supervision de Thierry Métroz pour le style. Vous pourrez même admirer cette création depuis l'extérieur grâce à de larges baies vitrées.

## 29 AVRIL JOURNÉE NATIONALE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

[www.jnve-ffve.org](http://www.jnve-ffve.org)



Pour la deuxième année consécutive, la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE) organisera une journée consacrée aux véhicules anciens, dont le but est de "célébrer le patrimoine roulant français que représentent les 800 000 véhicules d'époque répertoriés". Plusieurs centaines de rassemblements, traversées de villes et pique-niques sont annoncés, à découvrir sur le site internet.

# (10 000)

C'EST LE NOMBRE DE SIGNAUX QUE SURVEILLE EN PERMANENCE LE SYSTÈME DE TÉLÉMETRIE QUI ÉQUIPE CHAQUE BUGATTI CHIRON, du moteur à la clim en passant par la transmission et l'éclairage. Les données sont transmises à la marque via le réseau de téléphonie mobile qui, en cas de nécessité, peut faire intervenir rapidement un "flying doctor", joignable à tout moment par le client.



AUDI

## CONCEPT

### Une Audi virtuelle... bien réelle

Développeur japonais de la série de jeux vidéo *Gran Turismo*, Polyphony Digital collabore depuis plusieurs années avec les constructeurs pour proposer des concept cars originaux et audacieux à piloter. Les marques les plus impliquées vont jusqu'à réaliser une variante réelle de leur concept. C'est le cas de cette Audi e-tron Vision GT, dont les lignes spectaculaires et la décoration rouge et blanche rappellent l'impressionnante Audi 90, engagée lors de l'édition de 1989 du championnat nord-américain IMSA. Ce concept 100% électrique sera utilisé pour convoyer quelques privilégiés pendant le championnat de Formule E.

*"Plus encore que la limitation de vitesse, ce qui compte, c'est le comportement des individus, leur capacité à accepter les règles et à s'y conformer. Dans ce domaine, les bons élèves sont les habitants de l'Europe du Nord, la Suède, le Danemark, mais aussi l'Angleterre et l'Allemagne."*

Jean Todt,  
président de la FIA, dans *Le Point* du 12 avril.



FLORENT GOODEIN/DPI

# ZONE ROUGE



## JEU VIDÉO

### Attention, ça va (très) vite !

Projetez-vous dans le futur : les voitures de courses ont été remplacées par de petits vaisseaux qui parcourent des pistes virevoltant entre les immeubles. Très réussi, *Wipeout Omega Collection* prend une nouvelle dimension avec le casque PSVR. Fluide, beau, détaillé, il délivre des sensations fantastiques, et l'immersion facilite encore le pilotage de ces engins futuristes. À posséder absolument, d'autant que la mise à jour VR est gratuite pour ceux qui possèdent déjà le jeu.

**Wipeout Omega Collection VR,** édité par Sony sur PS4 avec PSVR, à partir de 25 €.



## INDUSTRIE

### VW bat des records et change de patron

Le groupe Volkswagen n'en finit pas de grimper. Il annonce avoir livré plus de 2,6 millions de véhicules au premier trimestre 2018 (soit une hausse de 7,4 %), dont plus de 1 million rien que sur le mois de mars. L'Europe représente plus de 42 % des immatriculations. Le groupe organise en parallèle une restructuration de sa direction. Le changement le plus marquant est le départ de Matthias Müller, remplacé par Herbert Diess après moins de trois ans à la tête de VW. L'ex-directeur de la marque supervisera donc le groupe dans son ensemble, et notamment son ambitieuse stratégie en matière d'électromobilité.

VOVOLKSWAGEN

## Les chiffres du marché français en mars 2018



# + 2,2 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à mars 2017.

## + 14,7 %

C'est la hausse des immatriculations de la marque DS en mars, qui repartent enfin à la hausse mais concernent des volumes toujours modestes (2559 unités).

## 231 110

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de mars, soit 556 849 depuis le début de l'année (en hausse de 2,9 %).

## 32 470

C'est la quantité de Renault Clio IV immatriculées depuis le début de l'année. Elle est suivie par deux Peugeot, la citadine 208 (28 260 autos) et le SUV 3008 (22 219 unités).

## NOUVEAUTÉ

### La M2 s'énerve

Avec 370 ch extraits du 6 en ligne biturbo de 3 litres, la BMW M2 vous semble encore un peu modeste ? BMW a pensé à vous, et dévoile la M2 Compétition : une face avant légèrement remaniée, avec une calandre menaçante, des jantes forgées en 19 pouces, des freins surdimensionnés et, surtout, une puissance qui passe à 410 ch ; le couple affiche désormais 550 Nm, contre 465 auparavant. La transmission est confiée à une boîte 6 manuelle ou, en option, à la boîte DKG (robotisée à double embrayage). Les tarifs débutent à 66 950 €, et les heureux clients seront livrés à partir de la rentrée 2018.



PHOTOS: BMW

# DU 10 AU 13 MAI

## RALLYE LE VENDÔME

[www.valveautoretro.com](http://www.valveautoretro.com)



V.A.R.

Relier la place Vendôme, au cœur de Paris, à la ville éponyme du Loir-et-Cher : c'est l'idée originale et séduisante qui sert de fil conducteur à ce rallye touristique destiné aux anciennes voitures, qui annonce une quarantaine d'équipages. Rendez-vous sur le site de l'organisateur pour en découvrir les étapes.



PHOTOS: LAND ROVER

## ANNIVERSAIRE

### Le Defender dédicace la montagne

Pour célébrer les 70 ans de la marque, Land Rover a décidé de faire les choses en grand... et en hauteur ! Le constructeur britannique a dessiné dans la neige une silhouette géante de 250 m de long symbolisant un Defender. Cette trace, réalisée à pied avec des raquettes, à 2700 m d'altitude, dans les Alpes françaises, sur le domaine de La Plagne, est "un hommage au moment où Maurice Wilks, directeur de l'ingénierie de Rover, a pour la première fois esquissé le premier Land Rover sur le sable de Red Wharf Bay".



PORSCHE

## SPORT

### La Porsche 919 plus rapide qu'une F1 !

Le niveau de performance des prototypes d'endurance atteint des sommets. Pour preuve, une Porsche 919 hybride modifiée, menée par Neel Jani, vient de battre, sur le circuit de Spa-Francorchamps, le record établi par Lewis Hamilton (GB) au volant de la F1 Mercedes W07. Les chiffres donnent le tournis : 720 ch (thermique) plus 440 ch (électrique), 849 kg, 359 km/h en pointe et 245,6 km/h de moyenne. La voiture n'était toutefois pas en configuration de course puisque, comme le précise Fritz Enzinger, vice-président du département LMP1 chez Porsche, "l'objectif était de montrer ce que la Porsche 919 Hybrid est capable de faire lorsque nous assouplissons les restrictions qui découlent normalement de la réglementation".



### Sportive en vue chez Ford

La nouvelle Focus à peine dévoilée, Ford est déjà en train d'en développer une variante sportive, la bien connue version ST. Grosses roues, sorties d'échappement équivoques : les prototypes aperçus ne laissent pas planer le doute. La puissance devrait frôler les 300 ch, et une version RS viendra ensuite coiffer la gamme, avec une puissance qui devrait avoisiner les 400 ch, transmis aux quatre roues.

### Déjà une nouvelle Tesla ?

Les esprits moqueurs rétorqueront qu'avant de lancer une nouvelle voiture, la marque californienne devrait concentrer ses efforts sur la production de sa dernière-née, la berline Model 3. Mais Tesla pourrait lancer, dès l'an prochain, son SUV compact, baptisé Model Y. Il ne reposera pas sur la même base technique que la Model 3 et devrait proposer les spectaculaires *falcon wings*, portes arrière du SUV Model X.



TESLA

MERCEDES CLASSE A 200 1.3 turbo 7G-DCT 163 ch

# La Classe avec un grand A

Pour remplacer sa compacte ultra-sexy mais perfectible sur bien des aspects, Mercedes mise sur un raffinement extrême et des technologies avant-gardistes issues de la grande Classe S.

Par Alan Froli Photos Florian Grout

**P**etit retour en arrière: née monospace citadin en 1997, renouvelée en 2004, la Classe A a effectué un virage à 180° en 2012 pour se transformer en une berline compacte, concurrente des modèles les plus chics, en l'occurrence les Audi A3 et BMW Série 1. Une troisième génération qui a fait l'effet d'une bombe, avec un look époustouflant, à la fois musclé et agressif, et un design intérieur original. Ses rivales en ont sérieusement souffert: même en 2017, alors qu'elle arrivait en fin de car-

rière, elle restait devant en termes de ventes en France. À croire que les jeunes cadres dynamiques à qui elle s'adresse sont prêts à sacrifier beaucoup sur l'autel du style. Car, si côté look elle assurait pleinement, certaines prestations donnaient plutôt envie de tourner les talons: habitacle riquiqui, suspensions en noyaux de pêches, matériaux cheap, lui ont souvent valu de figurer en queue de peloton dans les comparatifs. Bien conscient de ces faiblesses, Mercedes s'est donc attelé à corriger le tir avec ce tout nouveau modèle au style plus sobre et épuré, inspiré par le dernier coupé CLS.

Ceux qui ont été offensés par l'intégration d'un diesel Renault sous le capot du précédent modèle risquent de se froisser une fois encore. Non seulement la Classe A 2018 reconduit le 1.5 dCi, mais elle adopte aussi le nouveau 1.3 turbo essence, élaboré en collaboration avec la marque au losange et utilisé par... le Scénic. Certes, fricoter avec un constructeur grand public manque de noblesse pour l'Étoile, mais s'agissant d'enfanter un 4 cylindres, forcément un peu roturier, il n'y a pas de quoi crier au scandale. D'autant que ce moteur turbo essence peut donner quelques le-



çons de raffinement technique à d'autres : turbo à soupape de décharge électrique pour une pression de suralimentation finement ajustée, calage variable de distribution, collecteur d'échappement intégré à la culasse pour plus de compacité, meilleur refroidissement des gaz et réponse de turbo ultra-rapide. De quoi faire taire votre beau-frère un brin caustique sur la question... Pour lui clouer définitivement le bec, restera à évoquer le système de coupure de la moitié des cylindres lors des charges partielles, comme sur les Audi, et dont ne profitent pas les Renault.

Pour ne pas briser les couples déjà formés et qui fonctionnent, ce moteur est associé à la même boîte robotisée à double embrayage et 7 rapports d'origine Getrag. D'EDC (Efficient Dual Clutch) chez Renault, elle prend l'appellation DCT (Dual Clutch Transmission) chez Mercedes.

**L'ensemble offre un rendement exceptionnel puisque, malgré sa modeste cylindrée, il développe ici 163 ch.**

Dans la pratique, il séduit par sa disponibilité à bas régime, ses relances efficaces et sa douceur

d'utilisation, encore accentuée par des passages de vitesses sans aucun à-coup. Mais les amateurs de sensations resteront sur leur faim : le caractère linéaire et le manque de vigueur dans les tours n'invitent pas à jouer avec les palettes au volant. Cela dit, la sobriété impressionne : lors de ce premier contact, notre ordinateur de bord indiquait souvent moins de 7 l/100 km... À confirmer dès que possible sur notre base de mesures à Montlhéry.

Plus sage par son style et son caractère mécanique, la Classe A l'est aussi dans son comportement →



**BLUFFANTE, LA COMMANDE VOCALE DE SÉRIE AGIT SUR DE NOMBREUX PARAMÈTRES, COMME LA TEMPÉRATURE INTÉRIEURE, L'ÉCLAIRAGE... ELLE GÈRE AUSSI LA NAVIGATION, À PARTIR DES NOMS D'HÔTELS ET DE LEUR VILLE •••**



## Diesel Petit bras

Seul diesel proposé pour l'instant, le 1.5 dCi de Renault vous coûtera 700 € de moins que le 1.3 turbo essence de 163 ch. Avec 116 ch sous le capot, n'attendez pas des performances ébouriffantes : les relances apparaissent même un peu justes pour une compacte de ce standing. Cela dit, ce moteur fait toujours preuve d'une belle souplesse à bas régime. Surtout, il est bien aidé par la boîte robotisée à double embrayage (imposée) qui sélectionne toujours le bon rapport et ce, sans aucun à-coup. De quoi assurer des trajets décontractés, d'autant qu'il se montre discret. En prime, selon nos premiers relevés à l'ordinateur de bord, il se contente de moins de 5,5 l/100 km en moyenne.



#### BRANCHÉE

La recharge du smartphone par induction, c'est la tendance du moment. Et elle s'avère assez efficace sur la Classe A. Dommage qu'elle soit facturée 250 € sur notre modèle d'essai...



#### IDÉES LUMINEUSES

L'onéreux pack Premium inclut l'accès mains-libres, la hi-fi Burmester, le grand écran d'instrumentation et l'éclairage d'ambiance qui ne propose pas moins de 64 couleurs, soit cinq fois plus qu'avant.



#### VRAIE MERCEDES...

La Classe A reprend la même boîte d'origine Getrag que l'EDC Renault, mais conserve sa commande spécifique, à droite du volant, typiquement Mercedes.



#### GPS NOVATEUR

Enfin un GPS plus pratique que des applications sur smartphone. Pour 300 € (option "réalité augmentée"), l'écran reproduit l'image d'une caméra sur laquelle sont affichées les directions à prendre.



#### EXPÉRIENCE EXIGÉE

Ces touches multifonctions situées de part et d'autre du volant sont tactiles.

Celle de gauche pilote le combiné d'instruments, celle de droite le système infodivertissement. Intuitif, l'ensemble réclame toutefois un peu de pratique pour se retrouver facilement dans les menus.

### PAVÉ DE BONNES INTENTIONS

Pour éviter les traces sur l'écran tactile, on peut naviguer dans les menus, zoomer ou effectuer un balayage grâce à ce pavé tactile. Il permet aussi d'écrire une adresse ou un numéro de téléphone du bout du doigt.

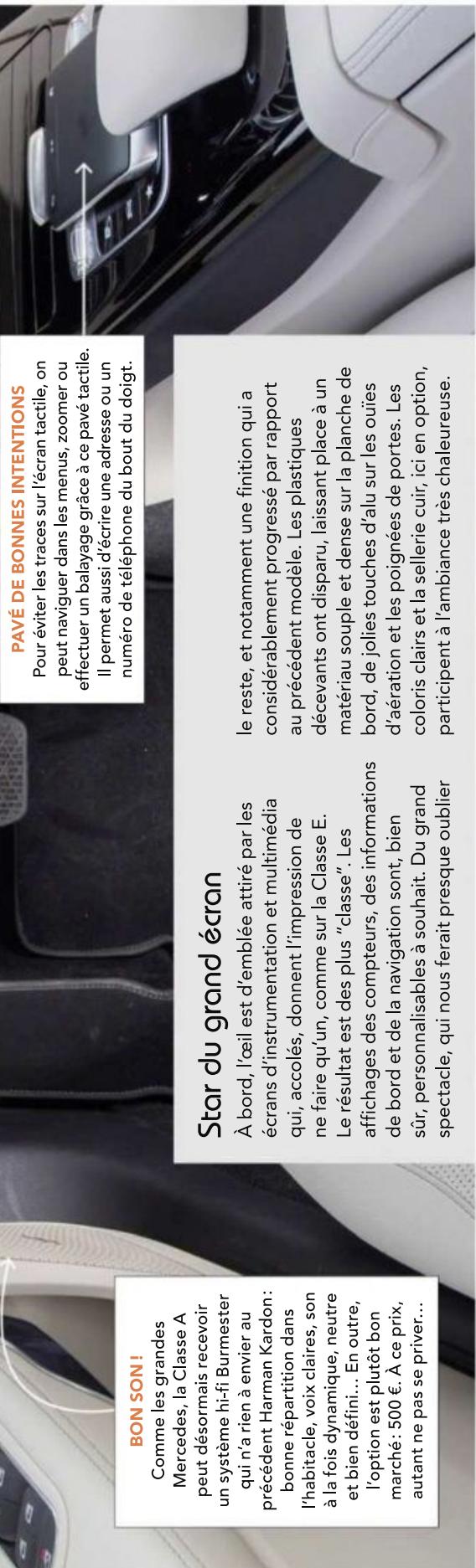
### BON SON !

Comme les grandes Mercedes, la Classe A peut désormais recevoir un système hi-fi Burmester qui n'a rien à envier au précédent Harman Kardon : bonne répartition dans l'habitacle, voix claires, son à la fois dynamique, neutre et bien défini... En outre, l'option est plutôt bon marché : 500 €. À ce prix, autant ne pas se priver...

### Star du grand écran

À bord, l'œil est d'emblée attiré par les écrans d'instrumentation et multimédia qui, accolés, donnent l'impression de ne faire qu'un, comme sur la Classe E. Le résultat est des plus "classe". Les affichages des compteurs, des informations de bord et de la navigation sont, bien sûr, personnalisables à souhait. Du grand spectacle, qui nous ferait presque oublier

le reste, et notamment une finition qui a considérablement progressé par rapport au précédent modèle. Les plastiques décevants ont disparu, laissant place à un matériau souple et dense sur la planche de bord, de jolies touches d'alu sur les ouïes d'aération et les poignées de portes. Les coloris clairs et la sellerie cuir, ici en option, participent à l'ambiance très chaleureuse.



De 7 pouces à l'origine, le bloc d'instrumentation peut atteindre 10 pouces moyennant un supplément de 550 €. La lisibilité y gagne, bien sûr, et les possibilités d'affichage sont nombreuses : tachymètre et compte-tours, report de la carte du GPS, informations détaillées du parcours, assistances à la conduite...

ment routier, mais pas dans son amortissement. L'empattement, plus long de 30 cm que précédemment, confère au nouveau modèle un tempérament moins vif à l'inscription en virage et plus sous-vireur si l'on insiste trop sur le volant dans les passages serrés. Le train arrière, verrouillé, n'est guère enclin à glisser un peu pour accompagner le mouvement. Dommage, car la suspension pilotée optionnelle (1 200 €) permet de virer à plat en mode Sport. Une aptitude qui invite à hausser le rythme. Dès lors, peut-on espérer des voyages en mode Pullman, typiquement Mercedes ?

Pas vraiment. Car même sur le mode le plus souple, l'amortissement secoue et trépide, surtout à basse vitesse. Heureusement, la Classe A a d'autres tours dans son sac. À commencer par

ses aides à la conduite sophistiquées empruntées à la Classe S. Elle peut notamment recevoir un système de conduite semi-autonome. L'auto gère non seulement l'accélérateur et les freins, mais aussi la direction dans les bouchons et sur route.

Sur voie rapide, elle peut même changer de file toute seule, une fois le clignotant actionné. Mieux vaut toutefois rester vigilant, car si la Classe A contrôle les alentours au préalable, des erreurs de jugement peuvent arriver. De plus, la réglementation impose toujours au conducteur de rester maître à bord et de garder les mains sur le volant.

Sans quoi, le système se désactive. L'auto en met également plein la vue avec une planche de bord raffinée, surmontée de deux écrans spectaculaires, surtout dans leurs ver-

**PLUS**  
Ambiance intérieure  
Douceur mécanique  
Technologies de pointe

**MOINS**  
Châssis peu  
enthousiasmant  
Confort des suspensions  
pilotées  
Manque de caractère  
moteur



**AVEC LE SYSTÈME DE CONDUITE SEMI-AUTONOME,  
LA CLASSE A 200 PEUT CHANGER DE FILE TOUTE SEULE,  
UNE FOIS LE CLIGNOTANT ACTIONNÉ •••**

**L'avis d'Alan Froli**



Plus moderne à bord que ses rivales, elle me séduit, malgré une conduite peu amusante et un confort perfectible.





3

❶ L'habitabilité progresse, mais il faut toujours baisser la tête pour accéder à l'arrière. Et les assises de la banquette, trop basses, soutiennent peu les cuisses. ❷ Le coffre apparaît correct et la découpe du hayon, large. Dommage que le plancher ne puisse être aligné avec le seuil. ❸ La conduite est peu enthousiasmante, mais on peut s'amuser avec les modes semi-automatiques.



1

❶ Pour les jantes de 18 pouces, comptez 1000 €. Pas donné. En fait, elles impliquent le remplacement de l'essieu souple par le train multibras des futures versions plus puissantes. ❷ Ces sièges avec maintiens latéraux ajustables réclament 750 €, voire le double si vous souhaitez la ventilation en plus.



2

sions XXL (10 pouces au lieu de 7 pouces sur le modèle de base). De quoi donner un méchant coup de vieux à ses concurrentes les plus sérieuses. L'ergonomie progresse avec des touches tactiles sur le volant, plus modernes que les molettes et boutons classiques, et surtout une commande vocale ultra-évoluée agissant sur de nombreux paramètres.

#### Entamer un dialogue avec sa voiture devient aussi facile qu'échanger avec un chauffeur.

*“Mercedes? Ventilez les sièges, s'il vous plaît. Baissez la température. Fermez le store du toit...”* Et

elle s'exécute ! De quoi amuser les enfants... Vous n'avez pas l'adresse de l'hôtel où vous voulez vous rendre ? Peu importe : son nom et celui de la ville peuvent suffire à lancer la navigation. Impressionnant ! D'un autre côté, nous n'en attendions pas moins vu les tarifs affichés. À 36 100 € dans cette finition “cœur de gamme”, cette A 200 n'est pas donnée. D'autant que si le GPS avec le grand écran et la commande vocale sont fournis ici, le bloc d'instrumentation ultra-large sur écran numérique, les aides à la conduite dernier cri, ou encore les sièges en cuir électriques et ventilés réclament un supplément. Ainsi, prévoyez plus de 47 000 € pour notre modèle toutes options... Dur ! ■

## MERCEDES CLASSE A 200 1.3 turbo 7G-DCT 163 ch

# EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	163 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 650 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 332 cm <sup>3</sup> / NC
Transmission	aux roues AV
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 7

#### Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques AV / AR	225 / 45 R18

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,42 / 1,91 / 1,44 / 2,73 m
Poids / tractable freiné	1 375 kg / 1 600 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	8 s
Vitesse maxi	225 km/h

#### Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	370 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

#### LE BUDGET

Prix	36 100 €
Malus (CO <sub>2</sub> )	50 € (120 g/km)
Prix du modèle essayé*	47 300 €
Garantie	2 ans, km illimité

\* Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série ■

7 airbags, AFL actif, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes alu 17 pouces, phares LED et essuie-glace auto, rétro int. jour/nuit auto, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia avec autoradio, GPS sur écran tactile 10 pouces, prise USB, commandes vocales, volant cuir multifonction.

#### Options ■

Affichage tête haute (1 200 €), amort. piloté (1 200 €), assistant directionnel + régul. adapt. (1 850 €), caméra 360° (500 €), écran réalité augmentée (300 €), hi-fi Burmester (500 €), instrumentation de bord sur écran numérique 10 pouces (550 €), sièges climatisés (750 €), toit ouvrant panoramique (1 150 €)...

#### Consommations

Mixte	5,2 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	6,8 l/100 km / 4,4 l/100 km
Réservoir	48 l

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

Allemagne

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Spacieuse, raffinée, et ultra-sophistiquée à condition d'y mettre le prix, la Classe A est un vrai concentré du savoir-faire Mercedes. À l'exception du confort, car l'amortissement reste perfectible. À défaut d'être sensationnels, le turbo essence et la boîte partagés avec Renault assurent une conduite coulée.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# GTI, VRAIMENT ?

Aujourd'hui une GTI, c'est une berline compacte d'au moins 230 ch. Alors forcément, quand c'est une puce de 115 ch qui débarque flanquée du célèbre blason, le doute s'installe...

Par Pascal Richard Photos Clément Choulot



## DU CARACTÈRE

Ce petit 3 cylindres turbo fait preuve de souplesse et de douceur à bas régime, mais passé 3500 tr/mn il se montre plus vindicatif. Sa courbe de puissance limite un peu les envolées du compte-tours – la puissance maxi s'établit entre 5000 et 5500 tr/mn – mais ce moteur affiche malgré tout un caractère enjoué. Il n'a aucun mal à animer la Up! GTI qui réalise des performances plus que suffisantes pour s'amuser. À noter que la consommation moyenne de 6,3 l/100 km est plus que raisonnable.

## L'avis de Pascal Richard



Elle me rappelle ma Golf GTI Série 1, mais en plus jeune ! Une vraie cure de jouvence, cette auto !



## COMPLÈTEMENT SECOUÉ !

Le confort n'est pas, mais alors vraiment pas, la préoccupation de la Up! GTI. Les roues de 17 pouces chaussées de pneumatique à profil bas (40) n'arrangent rien. Résultat, vous serez parfaitement au courant de l'état de la chaussée.

Un effort d'information très louable mais qui devient un tantinet fatigant à la longue... Cerise sur le gâteau : l'insonorisation est minimaliste.





# VW UP! GTI 115 ch EN CHIFFRES

## NOS MESURES

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

### Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 115 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 200 Nm à 2 000 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm <sup>3</sup> /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

### Châssis

Diamètre de braquage	■ 9,8 m
Pneumatiques AV/AR	195/40 R 17

### Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	■ 3,60/1,64/1,50/2,41 m
Poids/tractable freiné	1 036 kg/NC

### Performances

1000 m d.a.	■ 31,2 s
0 à 100 km	■ 9,5 s
90-130 km/h en 4°/5°/6°	■ 7,8/9,5/12 s
Vitesse maxi	■ 190 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/32/66 m

### Habitabilité / Coffre

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

### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 45,8/69/71,8 dB
------------------------	-------------------

### LE BUDGET

<b>Prix</b>	■ <b>17 290 €</b>
Malus (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (110 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 19 250 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus

### Équipements de série

Antibrouillards avec fonction d'éclairage statique d'intersection, application Maps + More pour smartphones Apple ou Android permettant de piloter la radio, la navigation, le téléphone, banquette AR fractionnable, clim manuelle...

### Options

Climatisation auto (405 €), pack Contrôle (caméra et radar de recul, régulateur de vitesse) (595 €), peinture métallisée (520 €).

### Consommations

Moyenne	■ 6,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 6,2/6,6/6,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 555 km/35 l

### Note EuroNCAP

5 étoiles

### Pays de fabrication

Slovaquie

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette Up! est-elle une GTI ?

Assurément ! Au-delà de la puissance, des performances, pour mériter le blason GTI, une auto doit avant tout posséder un "état d'esprit" GTI. C'est le cas ! D'autant plus qu'à l'origine, une GTI était aussi une sportive pas trop coûteuse, un détail trop souvent oublié.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



## DAS QUALITÄT?

Suis-je vraiment au volant d'une Volkswagen ? En s'en tenant à la qualité des plastiques, sûrement pas ! Bien sûr, la présentation tente de donner le change avec une sellerie "façon" GTI, une planche de bord "Pixel rouge" et un volant sport gainé de cuir mais globalement, le compte n'y est pas. Ceci dit, vu le prix affiché et l'équipement de série (climatisation, jantes alliage, rétro électrique/dégivrant, projecteurs additionnels...), il n'y a pas de quoi crier au scandale.



## LE PLEIN DE BONNE HUMEUR

Il n'est pas nécessaire d'avoir sous le pied une cavalerie délivrante pour se faire plaisir... pour peu, bien sûr, que le poids soit raisonnable. C'est le cas ici. La Up! GTI annonce 995 kg... Vérifié par nos soins, plein fait, le poids de la petite Volkswagen s'établit à 1 036 kg : pas si mal. Résultat : le 1 000 cm<sup>3</sup> turbo n'est pas à la peine et comme le châssis adopte des réglages résolument sportifs, on ne s'ennuie pas une seconde au volant de cette auto.



❶ À l'avant, les LED font leur apparition. ❷ Les feux arrière ont été redessinés: plutôt réussi! Mais il faut avouer qu'ils ressemblent pas mal à ceux du Jeep Renegade. ❸ Au volant du Duster, point trop n'en faut: la conduite autonome n'est pas au menu. Le conducteur revient à l'essentiel. ❹ Pour autant, atteindre Dubrovnik n'a pas été un supplice. Au contraire. ❺ Si les trains roulants ont été retravaillés, la plate-forme reste la même. Le Duster conserve donc un gabarit atypique, entre SUV urbain et compact.



DACIA DUSTER 1.5 dCi 110 ch EDC 4x2 Prestige

# PLUS DE RAISON QUE DE PASSION

Pour prolonger sa réussite, le Duster muscle son jeu.

Derrière le look plus baroudeur, le nouveau venu  
est-il vraiment en progrès par rapport au précédent ?

Pour le vérifier, cap sur la Croatie et ses routes  
exigeantes par -6 °C.

Par Mélina Priam Photos Christian Martin



**“CETTE DEUXIÈME GÉNÉRATION FAIT COMME BEAUCOUP DE SUV : ELLE SOIGNE SURTOUT SON LOOK.”**

Pascal Richard, chef de rubrique



1

2



❶ En ville, heureusement qu'il affiche un gabarit raisonnable, car son diamètre de braquage n'est pas spécialement court. ❷ Le Duster Prestige est le seul à chauffer des pneus de 17 pouces; le confort n'en souffre pas. ❸ La lunette surteintée est incluse dans le pack Look, de série sur Prestige.

3



**I**maginez que vous ayez le choix entre une semaine au Portugal au volant du fringant et sexy BMW X2 20i de 192 ch, avec la nouvelle transmission double embrayage DKG, et une semaine en Croatie en plein phénomène météo Moscou-Paris au volant d'un Dacia Duster, animé par un bon vieux dCi 110 ch. Vous n'hésitez pas une seconde, n'est-ce pas ? En route pour la Croatie, la doudoune sous le bras ! À moi le Duster et la douce mélodie de son mazout, c'est tellement moins surfait. Et puis, le chef adore la morue – c'est dingue comme le monde est bien fait !

Paris, lundi 6 heures, le thermomètre affiche - 4 °C, la perturbation sibérienne ayant débarqué la veille de notre départ. Je me dis que j'ai de la chance d'avoir un chef aussi prévenant ! Avec sa bonne bouille, sa calandre qui lui donne un air de dur à cuire et son regard souligné par des petites diodes à LED pour le côté beau gosse, le Duster m'ouvre ses portes en grand. Pas besoin de sortir les mains ni la carte de démarrage au chaud dans les poches, vive la carte mains-libres ! Et dire que certains en offrent moins pour plus cher ! Certes, quand j'appuie sur Start, le dCi

110 ch grogne sec. Mais je voudrais vous y voir, vous ! Vous seriez de quelle humeur après une nuit dehors ? À l'instant T, mes oreilles veulent bien supporter quelques décibels de trop, du moment que le chauffage souffle chaud. En moins de temps qu'il n'en faut pour enlever les couches de polaires, l'habitacle est à point. En revanche, le Bluetooth n'est pas réveillé. Il faut s'y reprendre à deux fois pour qu'il repère le bon smartphone et fasse ami-ami. La séquence donne l'impression de faire un bond de cinq ans en arrière, mais une fois les présentations faites, n'en parlons plus. Je ne vais pas commencer à râler...

Bibi, notre photographe, ne tarit pas d'éloges. En vieux routier des 10 000 km, il n'est pourtant pas toujours aussi indulgent. Mais il ne voit pas des coffres capables d'engloutir tout notre barda tous les jours. C'est vrai qu'il est assez grand, ce coffre : carré, simple, sans aucune modularité ni astuce particulière, simplement habillé d'une moquette qui, soyons franc, fait très bas de gamme, mais avec un beau volume pour la catégorie : 479 dm<sup>3</sup>, vérification faite par notre équipe de Montlhéry. C'est plus que celui d'un Toyota C-HR et autant qu'un Seat Ateca, proches en

## Il a l'œil sur tout

*“Faute d’argent, ayons des idées!”* est une maxime que le Duster a fait sienne. Impossible pour lui de proposer une caméra périphérique offrant une vue panoramique à 360° comme le font les voitures de luxe. Qu’à cela ne tienne... Dans ces systèmes, ce ne sont pas les caméras qui coûtent le plus cher, mais le logiciel qui synchronise les vues et reconstitue l’image à 360°. Le Duster fait donc l’impasse sur ce dernier et

implante simplement quatre caméras autour de sa carrosserie. Il suffit ensuite de sélectionner, à l’aide d’un bouton sur la console centrale, la vue souhaitée, et elle s’affiche sur l’écran du système de navigation. Certes, la qualité de l’image n’est pas comparable à celles proposées chez BMW ou Mercedes, mais cela permet d’éviter quelques pièges – surtout en ville – et le dispositif est bien utile en conduite tout-terrain.



➊ Les barres de toit sont de série à partir du niveau Essentiel. Il est possible de venir y fixer directement un coffre de toit. ➋ En montée, même le dCi de 110 ch peine parfois un peu. Si vous le poussez trop, il devient vite gourmand. ➌ Rejoindre le nord de l’île de Pag se fait plus rapidement en ferry.



dimensions. Certes, il profite ici de l’absence de la transmission 4x4. Je fais néanmoins remarquer à Bibi que le seuil de chargement n'est pas idéal pour nos vertèbres: “Un détail!”, me réplique-t-il. Et d’ajouter illlico: “Regarde, c'est bien plus important d'avoir une vraie roue de secours ! Et accessible par l'extérieur. Si tu éclates un pneu à 2 heures du matin, primo, tu ne restes pas comme un c\*\* sur le bord de la route; deuzio, t'as pas besoin de décharger pour changer ta roue. C'est pas bien vu, ça ?” “OK Bibi, mais elle est en option, la roue de secours. 130 € quand même.” “Et alors ? Tu as vu combien elle coûte chez les autres ?” Holà ! Il est en forme, mon Bibi. Je sens qu'il ne va pas falloir que je dise du mal de “son” Duster...

**Il faut dire qu’au bout de 300 km, je n’ai pas grand-chose à lui reprocher. Sur l’autoroute, rien à dire, le Duster fait le job.**  
Mais, pour le grand frisson, il faut avoir des attentes modestes, voire passer son tour. Même s’il reste assez léger – les SUV de moins de 1 400 kg ne courront pas les rues –, le Duster n'est pas un athlète. Ou alors dans une discipline d'endurance. À la moindre petite pente, il tire la langue

et surtout... grogne ! À froid, j’excuse... À chaud, à un petit 130 km/h stabilisé, un peu plus de discrétion ne serait pas de refus. Il a beau avoir soigné l’insonorisation avec quelques isolants ajoutés de-ci de-là, il est loin du compte. Bibi, comme par hasard, trouve l’explication : “Je suis sûr que c'est à cause des pneus neige !” “Oui... enfin, Bibi ! Ce ne sont pas des bruits de roulement que nous entendons, c'est bien le diesel !” Moi, ce sont les oreilles qu'il ne faut pas me chauffer. Au grognement du diesel s’ajoutent les bruits d’air. C'est bien beau de jouer les jolis coeurs avec des barres de toit, mais elles ne servent pas forcément l'aéro. Si j'avais su, j'aurais pris mon casque antibruit. Je pousse le supplice à voir, plutôt à entendre, ce que cela donne au-delà. De 2 km/h en 2 km/h – ça, c'est très bien ! –, je fais grimper le régulateur à 138 km/h – je sais, c'est mal, la curiosité est un vilain défaut ! – et je passe d'un décollage en Airbus Cargo à celui d'un Tupolev militaire des années 80 ! En fait, je n'ai rien compris : le Duster est une mère pour moi, il pense à ma sécurité et... à mon permis. Au fil des kilomètres, je perds l’enthousiasme du début. Je peste contre le manque de finesse de certains réglages comme les alarmes de dépas- ➔

**GRAND LUXE**

Le Duster est le roi des économies de bout de chandelles (pas de réglage en hauteur de la ceinture, par exemple). Mais il s'offre un véritable soutien pour le capot moteur.

Certains SUV à plus de 30 000 € pourraient prendre exemple.

**PAS VU, PAS PRIS**

Le Dacia hérite des appuis-tête arrière dits Virgule des Renault. Ils se rétractent quand personne ne voyage à l'arrière : un très bon point pour la visibilité.

**BRANCHÉ**

Le SUV dispose d'une seule prise USB mais point d'Apple CarPlay ou d'Android Auto. Heureusement, il offre deux prises 12 V dont celle-ci, placée à l'arrière.

**IL NE TAPE PAS DANS L'ŒIL**

Le Duster dispose d'une alerte d'angle mort. Petit défaut : le voyant sur la vitre du rétro extérieur est si discret qu'il en est à peine visible, surtout par mauvais temps.

**DACIA DUSTER 1.5 dCi 110 ch EDC 4x2 Prestige****FRILEUSE**

La carte mains-libres d'origine Renault est vraiment ultrapratique. Elle reste en option, mais pas trop chère (200 €).

En revanche, lors de notre essai, elle était un peu paresseuse. Elle n'aime peut-être pas le froid ?

**EN DEUX TEMPS**

Comme les Renault, le Duster reste un adepte du principe selon lequel deux précautions valent mieux qu'une. Il faut d'abord choisir entre régulateur ou limiteur via le bouton situé entre les sièges, avant d'ajuster la vitesse avec les commandes au volant. Mais cette précaution n'empêche pas le régulateur de se laisser déborder en descente.





## Doit poursuivre ses efforts...

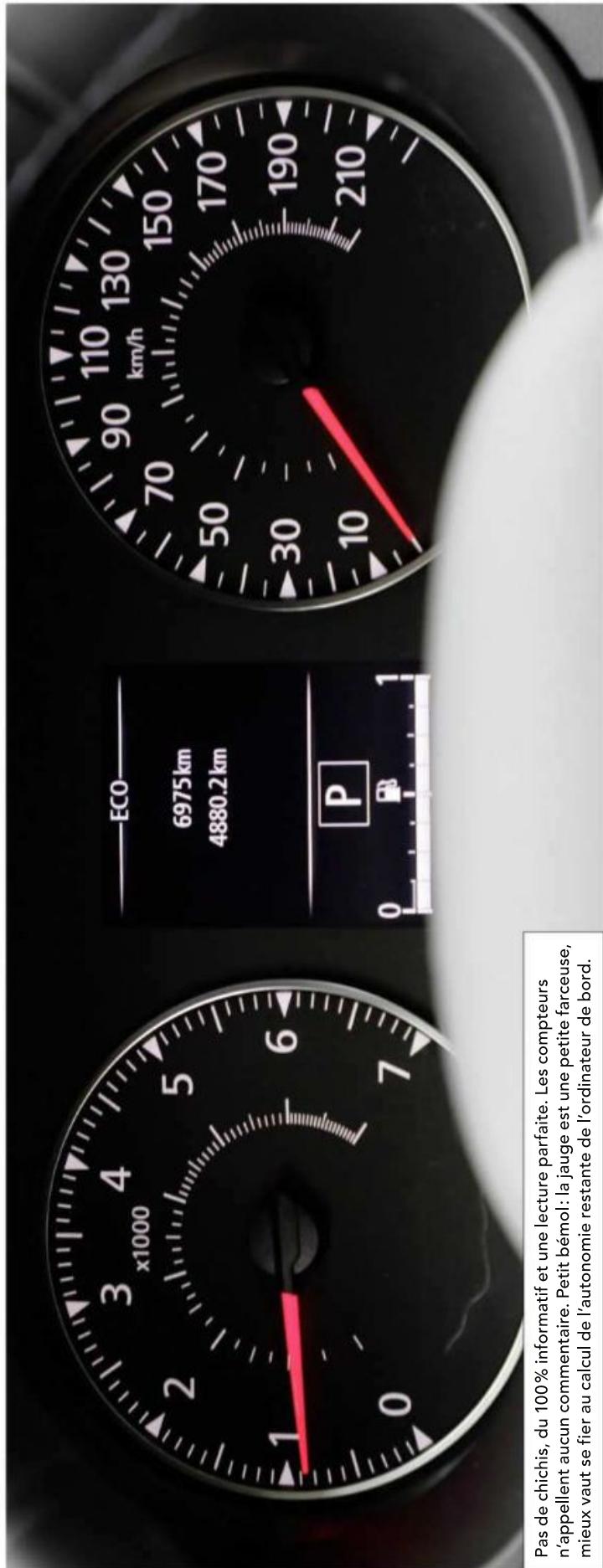
Voilà la mention qui pourrait figurer en bas du bulletin scolaire de l'élève Duster. Il affiche un look extérieur plus pimpant et propose des équipements modernes et utiles pour un prix raisonnable, le plus bel exemple étant les caméras multivues (400 €, comprenant aussi l'avertisseur d'angle mort). Il fait preuve de bon sens avec des rangements simples mais pratiques. Mais à bord, le Duster est toujours aussi excitant qu'une chambre de moine trappiste dépressif. Le dessin de la planche de bord ressemble à celle d'un utilitaire des années 80 et les plastiques durs dominent. L'absence

totale de rétro-éclairage des commandes et c'ambiance lumineuse rend la conduite nocturne pénible. Certains détails aussi fleurent bon l'économie : la moquette toute fine simplement agrafée promet de se faire la malle rapidement et la sellerie en similicuir de notre version ne donne guère le change – mais elle a le mérite d'être facilement lavable.

À l'arrière, les passagers sont aussi traités à la dure. Leur confort se limite à des bacs dans les contre-portes sur les versions de base. Les poches aumônieres, les lève-vitres électriques et la prise 12 V apparaissent sur Confort.

### PUNITIONS

Pas de mode de conduite réglable, mais si l'envie vous prend, la touche Éco permet d'optimiser la consommation. Les performances, déjà moyennes sans cela, s'en ressentent. Autre lacune : aucune palette au volant n'est proposée (même en option) avec la boîte EDC.



Pas de chichis, du 100% informatif et une lecture parfaite. Les compteurs n'appellent aucun commentaire. Petit bémol : la jauge est une petite farceuse, mieux vaut se fier au calcul de l'autonomie restante de l'ordinateur de bord.



①

➊ Pour s'aventurer sur des chemins, la transmission intégrale n'est pas indispensable. Entre les quatre roues motrices et la boîte EDC, le Duster impose de choisir. ➋ Bien suspendu et correctement amorti, il prend très au sérieux le confort. ➌ Les ruelles de la citadelle de Dubrovnik étant interdites à la circulation, nous profitons d'un autre point de vue.

②



③



sement de vitesse dont l'intensité n'est pas réglable. C'est On ou Off. Une fois de plus, Bibi me rappelle à l'ordre : *"Tu as pris de mauvaises habitudes à essayer des voitures que tu n'as pas payées ! Le Duster en offre beaucoup pour 20 000 €. Tu as de la place, un grand coffre, la climatisation automatique, les vitres et rétroviseurs électriques, l'allumage automatique des phares, un GPS avec un écran tactile, une caméra de recul, le Bluetooth, et même une boîte automatique ! Même les SUV urbains, plus petits, pas mieux équipés ni mieux finis parfois, sont plus chers. En prime, il est garanti 3 ans ! Que veux-tu de plus ?"* Dans le mille ! Argument imparable. C'est sa force, ce qui explique son succès et ce sur quoi aucun concurrent ne parvient à le prendre en défaut. En plus, maintenant, il soigne son look.

#### **Je regrette quand même ses effets sonores. D'autant plus gênants que le Duster soigne le confort.**

Le luxe, la fantaisie, la décoration, les matériaux chics ne sont pas ses préoccupations (*voir double page précédente*), mais le confort est un sujet qu'il prend au sérieux. Les suspensions font du très bon boulot et gomment efficacement les irrégularités de la route. La sellerie n'a certes pas le moelleux de celle d'une Mercedes, elle est même assez ferme et manque

encore de maintien à la longue, malgré le soutien des lombaires, mais elle laisse aussi penser qu'elle ne va pas s'avachir trop vite. Le Duster sait que ses clients attendent de la robustesse et il met un point d'honneur à les satisfaire.

Comme j'offrirais bien une petite pause à mes tympans, je m'inquiète de la consommation et de l'autonomie. Et là, surprise, la jauge n'a pas bougé. Je veux bien que le Duster soit économique – à 130 km/h, pas tant que cela si je me réfère à notre courbe de consommation (p. 51) –, mais de là à avoir toujours le réservoir plein après près de 500 km, la jauge ne serait-elle pas taquine ? D'autant que l'ordinateur de bord indique une autonomie amputée des kilomètres parcourus depuis Paris. La suite du voyage confirmera le caractère fantaisiste de l'instrument. Toutefois, à la longue, elle se règle sur les habitudes de conduite, pour peu que ces dernières soient régulières. Au pire, l'ordinateur est une source fiable. Après Turin où Bibi souhaite faire prendre l'air à son Canon, la halte du soir s'impose à Trieste où nous n'arrivons guère plus fourbus qu'avec un SUV compact bien plus cher.

Au petit matin, avant de partir à l'assaut des routes croates, je réajuste le siège, Bibi ayant pris le volant en dernier. Et là, je m'écorche la main ➔

# High-tech

Un peu lent à la comprehéhension

## TU ME REÇOIS 5/5 ?

Le Bluetooth est de série dès le niveau Essentiel. Appareiller son téléphone n'est pas compliqué, mais il faut parfois s'y prendre à deux fois. S'il y a beaucoup d'appareils autour de lui, le Duster a du mal à trier.



## PERDU DE VUE

Le graphisme n'est pas très précis et le GPS ne parvient pas toujours à bien localiser la position. Résultat : des instructions fantaisistes, surtout lorsque plusieurs bretelles se croisent ou dans les tunnels.



## UNE GÉNÉRATION DE RETARD

L'absence de l'Apple CarPlay (ou d'Android Auto) va manquer aux accros du smartphone. Toutefois, en branchant celui-ci sur la prise USB, le contenu musical (mais pas les autres applis) devient accessible via l'écran tactile.



## DE BONS CONSEILS

Soucieux de votre budget, le Duster intègre une fonction qui permet de vérifier si son mode de conduite est assez vertueux et propose, le cas échéant, des conseils pour réduire sa consommation.



❶ La place aux jambes est correcte, mais le Duster est un "petit" SUV compact et cela se voit à l'intérieur. ❷ Le volume du coffre a été privilégié. Banquette rabattue, le plancher n'est pas plat jusqu'au fond. Il ne faut pas être regardant sur la qualité de la moquette.



**"LE DUSTER PROGRESSE CLAIEMENT ET SON RAPPORT PRIX/ÉQUIPEMENT EST IMBATTABLE, MAIS IL RESTE QUELQUES DÉTAILS – DE FINITION NOTAMMENT – À AMÉLIORER."**

Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint





**"MALGRÉ L'AJOUT D'ISOLANT, LE CLAQUEMENT DU DIESEL RESTE BIEN PRÉSENT."** Christian Martin, photographe



1



2

❶ Sans être un vil glouton, le Duster n'est pas si économique que cela. Sur autoroute, à 130 km/h, il réclame 9 l/100 km. ❷ Le dessin est simple, les matériaux rustiques mais l'ergonomie fonctionnelle. Le siège conducteur offre un soutien lombaire. ❸ Outre un air baroudeur, le ski avant apporte une protection supplémentaire contre les petits chocs urbains.



3

entre la contre-porte et la molette et je râle contre la glissière récalcitrante. *“Mais tu n’as pas fini de te plaindre ! Le siège se règle en hauteur et il dispose d’un soutien lombaire, c’est bien, non ? Tu n’as qu’à ouvrir ta portière. Il faut avoir l’esprit Duster ! Trouve-moi plutôt un lavage, qu’il soit beau pour les photos.”* OK, adoptons la philosophie Duster ! Mais par -6°C, les lavages sont fermés. Je me hasarde à vérifier si le GPS ne pourrait pas nous donner un petit coup de main pour trouver une douche après la frontière Et là... surprise ! Le Média Nav, de série sur cette livrée Prestige, ne sait pas qu'il existe un monde au-delà de la frontière italienne. Notre Duster dispose pourtant de l'option Cartographie Europe de l'Ouest, laquelle comprend notamment... la Guadeloupe, Saint-Pierre-et-Miquelon, Mayotte et les pays du Maghreb. Mais la Slovénie et la Croatie, pour le Duster, c'est trop à l'est. Nous n'avons pas dû suivre les mêmes cours de géographie. Et même s'il fait le job correctement, le GPS Dacia n'a pas la rapidité de calcul ni

**PLUS**  
Rapport prix/  
équipement  
Confort de suspension  
Coffre assez grand

**- MOINS**  
Insonorisation  
Finition encore  
un peu légère  
Système multimédia lent  
Consommation  
au-delà de 110 km/h

les fonctionnalités des systèmes des SUV plus sophistiqués. Faut pas rêver... Mais puisqu'il nous abandonne dans la nature croate, j'oublie déjà mes bonnes résolutions et peste contre l'absence de l'Apple CarPlay (ou Android Auto) qui permet de transposer les applications de son smartphone (donc d'un éventuel GPS) sur l'écran tactile.

**Sur la route qui serpente le long de la mer Adriatique, le Duster ne se laisse pas impressionner.**

Certes, il manque un peu de souffle, mais côté châssis, rien à redire. Il supporterait facilement plus de puissance. Précis, bien suspendu, le Duster passe d'un appui sur l'autre sans se désunir, faisant même preuve d'une certaine agilité, sans être trop sujet au roulis. Dommage toutefois que la direction, dont l'assistance manque de régularité, pèche en précision. La boîte de vitesses à double embrayage EDC se révèle en revanche une partenaire de choix. Elle n'est pas parfaite, notamment en ville où elle

## L'avis de Mélina Priam



Le Duster est une super voiture, pratique, rationnelle... mais juste un moyen de transport!



①



②

❶ Même en version 2 roues motrices, il conserve une garde au sol assez élevée (210 mm) et un angle de fuite de 34°. Le seuil de chargement est donc aussi assez haut. ❷ Faute d'être très agile et dynamique, le Duster est assuré sur ses appuis et affiche une tenue de route saine et sans souci.

n'est pas toujours dans le bon tempo, mais elle apporte globalement un appréciable confort de conduite. En revanche, dans la mesure où elle oblige à renoncer à la transmission intégrale, nous n'irons pas faire les malins hors des sentiers battus. Avec le Duster, c'est encore fromage ou dessert. Il ne faut pas trop lui en demander. Pour autant, avec des pneus de saison, les rues enneigées de Brescia ou les routes suisses, sur notre trajet retour, ne seront pas un souci. Comme quoi, au risque de nous répéter, mieux valent 2 roues motrices bien chaussées, que 4 en tenue été! Pour tenter une comparaison : pour skier, la combinaison -35 °C n'est pas indispensable, un jean peut faire l'affaire. Mais pas les tongs!

Déjà, il faut remettre le cap sur Paris. Dans le parking de *L'Auto-Journal*, l'heure est aux adieux. Le Duster ne verrait aucune objection à parcourir encore quelques milliers de kilomètres. Le gars n'est pas du genre à vous lâcher en cours de route et c'est sympa de pouvoir compter sur les copains en cas de coup dur. Mais le pote qu'on appelle le jour du déménagement, vous n'en tombez pas forcément amoureux... ■

## En détail

### LA CONDUITE

#### AGRÉMENT ★★★★☆

Le Duster est bourré de qualités, mais ne rêvez pas, sa conduite ne provoque pas le grand frisson. La direction manque de justesse et de progressivité. Heureusement, la boîte de vitesses EDC apporte un confort de conduite.

#### SÉCURITÉ ★★★★☆

Comme nos tests le prouvent, le SUV sait se tenir et la sécurité passive progresse (surveillance de l'angle mort). Mais en 2018, le nombre d'étoiles attribué par l'EuroNCap est un juge de paix : dans le détail, le Duster obtient de meilleures notes, mais reste à 3 étoiles.

#### PERFORMANCES

#### ★★★★☆

Le dCi de 110 ch n'est pas un grand sportif, mais grâce à un poids assez contenu (absence de transmission intégrale notamment), il s'en sort honorablement et permet une utilisation polyvalente. Il devient juste un peu poussif dès que la route s'incline!

### LA VIE À BORD

#### CONFORT ★★★★☆

Souples, progressives, les suspensions remplissent leur mission avec brio. En revanche, malgré là aussi des progrès, le Duster pêche encore en insonorisation. En dépit d'un maintien correct et un soutien

lombaire côté conducteur, la sellerie se révèle un peu rude.

#### HABITABILITÉ

#### ★★★★☆

Plus court que la plupart des SUV compacts, le Duster n'est pas très accueillant à l'arrière. Comme il ne dispose pas de banquette coulissante, pas moyen de jongler. Mais il soigne son image de bête de somme avec un coffre assez grand pour la catégorie.

#### QUALITÉ

Le Dacia fait des efforts, mais ne cherchez pas de plastiques moussés ni d'effets de style. La présentation reste austère et les matériaux rustiques. Mais l'ensemble est assemblé proprement. Faute d'être raffiné, il laisse présager une bonne tenue dans le temps.

### LE BUDGET

#### COÛT À L'ACHAT

#### ★★★★☆

C'est LE point fort! C'est simple : le Duster est imbattable. En prime, il offre une garantie 3 ans ou 100 000 km. Qui dit mieux? Personne!

#### COÛT À L'USAGE

#### ★★★★☆

Le SUV n'établit pas de record en consommation, mais pour peu que l'on ne le pousse pas trop, il reste raisonnable. L'utilisation de pièces éprouvées et communes à d'anciennes générations de modèles aide à réduire les coûts d'entretien.

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

#### ★★★★☆

Certains me reprocheront sans doute de ne pas savoir faire une moyenne. Oui, dans bien des domaines, le Duster est un élève moyen. Le diesel pêche notamment en insonorisation. Mais il mérite sans conteste une prime pour son rapport prix/équipement imbattable et ses progrès en confort, agrément et présentation. Saluons aussi l'arrivée d'équipements plus modernes. Même en option, ils restent abordables.



**LA TECHNIQUE**

Évidemment, le Duster se contente de motorisations modestes mais éprouvées. Pour les gros rouleurs, le dCi 110 s'impose presque, le dCi 90 étant un peu juste. Opter pour la boîte EDC oblige à renoncer à la transmission 4x4, disponible avec la boîte manuelle.

**Moteur**

Puissance maxi	110 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	260 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cyl./puissance fiscale	1 461 cm <sup>3</sup> /6 CV

**Transmission**

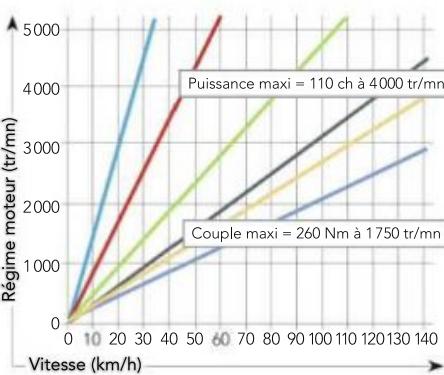
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	robot. double embrayage/6

**→ Diagramme des vitesses**

La boîte robotisée à double embrayage est une alliée. Rapide et douce, elle participe à l'agrément de conduite. Avec elle, le Duster gagne en souplesse. Elle n'est pas parfaite pour autant : en ville, elle hésite parfois entre deux rapports et engendre une petite surconsommation (0,6 l/100 km).

**Vitesse à 1 000 tr/mn**

En 1 <sup>e</sup> = 7,3 km/h	En 4 <sup>e</sup> = 31,13 km/h
En 2 <sup>e</sup> = 12,8 km/h	En 5 <sup>e</sup> = 37,58 km/h
En 3 <sup>e</sup> = 21,92 km/h	En 6 <sup>e</sup> = 48,53 km/h

**Châssis**

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,1 m
Suspensions AV	type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspensions AR	essieu souple, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins AV/AR	disques ventilés/tambours
Pneumatiques	215/60 R 17
Roue de secours	roue 16 pouces (130 €)

**Dimensions / poids**

L/I/h/empattement	4,35/1,81/1,70/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 373/1 500 kg

**FACE À LA CONCURRENCE****Seat Ateca 1.6 TDI 115 ch BVM6 Préférence**

Puissance maxi (ch à tr/mn)	Technique	
	Moteur	Conduite
115 de 3 250 à 4 000		
250 de 1 500 à 3 250		
4 cyl. en ligne, turbo diesel		
4,37/1,85/1,62/2,64		
0 à 100 km/h (s)	11,6 s	14 s
Vitesse maxi (km/h)	169 km/h	168 km/h
90/130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> (s)	11 s	14,2 s
Prix/malus écologique (€)	26 055 €/0 € (114 g CO <sub>2</sub> /km)	23 400 €/0 € (101 g CO <sub>2</sub> /km)
Conso. moyenne (l/100 km)	6,3 l/100 km	5,6 l/100 km
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★★	★★★★★

**Renault Captur 1.5 dCi 90 ch EDC Zen**

Puissance maxi (ch à tr/mn)	Technique	
	Moteur	Conduite
90 à 4 000		
220 à 1 750		
4 cyl. en ligne, turbo diesel		
4,13/1,78/1,57/2,61		
0 à 100 km/h (s)	11,6 s	14 s
Vitesse maxi (km/h)	169 km/h	168 km/h
90/130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> (s)	11 s	14,2 s
Prix/malus écologique (€)	26 055 €/0 € (114 g CO <sub>2</sub> /km)	23 400 €/0 € (101 g CO <sub>2</sub> /km)
Conso. moyenne (l/100 km)	6,3 l/100 km	5,6 l/100 km
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★★	★★★★★



Un SUV compact au prix d'un SUV urbain, le Duster est toujours sans vrai concurrent. Certes, un Seat Ateca est un peu plus chic et un peu plus spacieux. Mais même en entrée de gamme, il est bien plus cher, plus chiche en équipements et vous ne disposez pas de la boîte automatique.

Autre alternative : un Renault Captur, plus fun et astucieux, mais moins puissant et moins spacieux.

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

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. À 30 km/h, le Duster s'arrête sur 3,8 m, un très bon résultat, bien meilleur que beaucoup de SUV compacts. À 50 km/h, il lui faut 11,8 m : toujours très bien. Il parvient même à s'immobiliser lancé à 60 km/h, certes sur 17,6 m, mais à cette vitesse, beaucoup échouent.

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

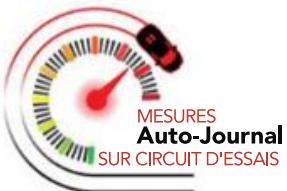
Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le Duster décroche comme de nombreuses voitures à partir de 52 km/h, avec un léger et tout à fait normal sous-virage. Il reste parfaitement neutre et sain au lever de pied.

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

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Jusqu'à 100 km/h, l'ESP n'intervient que sur le deuxième coup de volant et travaille très progressivement pour remettre la voiture en ligne ! Il agit dès le premier évitement à partir de 110 km/h, mais toujours tout en finesse. Le Duster a ensuite échoué à partir de 120 km/h, mais le sol était humide et gras le jour de notre test.

**VERDICT ■**

# EN CHIFFRES



## LA VIE À BORD

Mieux vaut ne pas être dépressif avant de monter à bord. Certes, l'assemblage est propre, mais il n'y a toujours pas l'ombre d'un plastique moussé ni une once de fantaisie. Le Duster a le sens pratique : son coffre est assez grand. Dommage qu'il n'ait pas droit aux astuces de modularité type banquette coulissante. Plus court, donc moins spacieux que les SUV compacts, il offre un bon confort de suspension, mais reste bruyant.

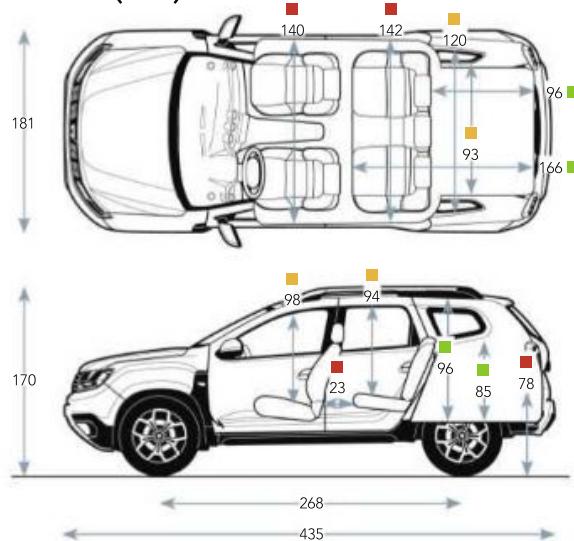
### Coffre

Volume ■ 479 dm<sup>3</sup>

### Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h ■ 47,3 / 66,7 / 69,3 dB

### Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

### → Test éclairage AJ

Type projecteurs halogène

Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m) 80 lux / 30 lux



L. LACOSTE

Ici, point de phares au xénon ou 100% LED, mais un éclairage halogène classique efficace. Pour le style, le Duster a tout de même droit à une signature LED et l'allumage automatique est de série dès le premier niveau de finition. Mais les antibrouillards n'apparaissent qu'à partir de la finition Confort (150 € sur Essential).

**VERDICT** ■

### → Test climatisation AJ

Le Duster Prestige est tout confort : la climatisation automatique est de série. C'est le seul, les autres finitions se contentent (à partir d'Essentiel) d'un dispositif manuel. Honnêtement, nous avons plutôt testé le chauffage, rapide et efficace. En revanche, la régulation automatique de la température n'est pas très au point, nous corrigeons régulièrement celle-ci. Surtout, la soufflerie ne fait pas dans la finesse : elle est très bruyante.

**VERDICT** ■

## LE BUDGET

Sur ce terrain, le Duster est im-bat-ta-ble ! Il est même moins cher que bien des SUV urbains... En prime, il est garanti 3 ans (ou 100 000 km). Bien sûr, il ne faut pas attendre les derniers équipements à la mode. Toutefois, en finition haut de gamme Prestige, l'essentiel est là ! Il dispose même désormais d'une caméra de recul et du système de navigation sur écran tactile, même si celui-ci n'est pas très grand.

**Prix** ■ 19 950 €

Malus (CO<sub>2</sub>) ■ 0 € (116 g/km)

Prix du modèle essayé\* ■ 21 150 €

Garantie ■ 3 ans ou 100 000 km

\*Avec options et malus inclus.

### Équipements de série ■

6 airbags, AFU, aide au démarrage en côte, alerte de la pression des pneus, allumage auto des phares, antibrouillards, banquette AR rabattable 1/3-2/3, barres de toit, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, ESP, jantes alliage 17 pouces, ordinateur de bord, radar de recul, rétros ext. et vitres AV/AR élec., régl./lim. de vitesse, siège conducteur réglable en hauteur + réglage lombaires, syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces/GPS/prises USB, tiroir de rangement sous le siège passager, volant réglable en hauteur et profondeur.

### Options

Accès/démarrage sans clé ■ 200 €

Cartographie GPS Europe de l'Ouest ■ 100 €

Avertisseur d'angle mort ■ 200 €

Pack City Plus\* ■ 400 €

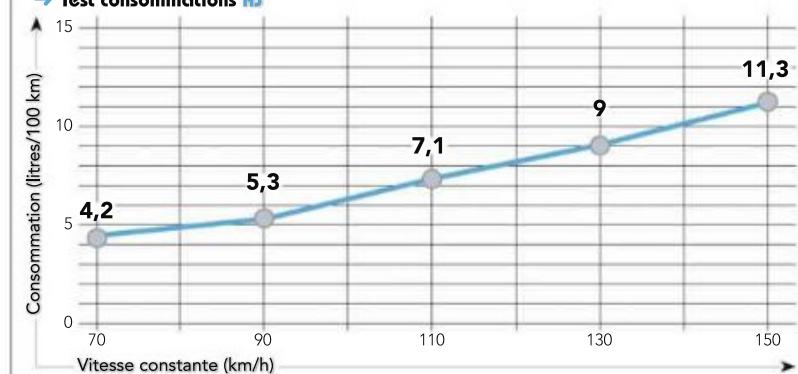
Peinture métallisée ■ 500 €

Sellerie cuir ■ 600 €

Sièges avant chauffants ■ 200 €

\*Avertisseurs d'angle mort + caméra multivue

### → Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	■ 6,7	Le dCi a prouvé qu'il savait se tenir. Toutefois, la boîte EDC le pousse à boire un peu plus, notamment en ville (+0,6 l/100 km). Mieux vaut aussi éviter de sortir de sa plage d'utilisation idéale. À partir de 130 km/h, il réclame 9 l/100 km, ce qui n'est pas moins que certains turbo essence modernes bien élevés. Avec un réservoir de 50 l, l'autonomie est préservée.
Autoroute (l/100 km)	■ 7,1	
Ville (l/100 km)	■ 6,6	
Route (l/100 km)	■ 6,3	
Autonomie (km)	■ 746	
Capacité réservoir (l)	■ 50	

## LA GAMME

### Moteurs/Prix (en €)

	Malus	Duster	Essentiel	Confort	Prestige
Essence					
1.6 SCe 115 ch BVM5 4x2	2 153 €	11 990 € <sup>(1)</sup>	13 850 € <sup>(1)</sup>	-	-
1.2 TCe 125 ch BVM6 4x2	860 € <sup>(2)</sup>	-	15 550 € <sup>(3)</sup>	16 650 € <sup>(3)</sup>	17 750 € <sup>(3)</sup>
Diesel					
1.5 dCi 90 ch BVM6 4x2	0 €	14 000 €	15 850 €	-	-
1.5 dCi 110 ch BVM6 4x2	0 € <sup>(4)</sup>	-	16 450 € <sup>(3)</sup>	17 550 € <sup>(3)(5)</sup>	18 650 € <sup>(3)(5)</sup>

<sup>(1)</sup>(1) Disponible en GPL: + 800 €. <sup>(2)</sup> 1 613 € avec 4x4. <sup>(3)</sup> Disponible en 4x4; + 2 000 €.

<sup>(4)</sup> 73 € si 4x4. <sup>(5)</sup> Disponible avec BV EDC6: + 1 300 €

**Note EuroNCAP**

**3 étoiles**

**Pays de fabrication**

**Roumanie**

# LES EXPERTS AJ

Ce fut l'un des pionniers. Depuis, la concurrence s'est sacrément étoffée, avec une invasion de SUV plus compacts. Pourtant, le "boss" n'a pas l'intention de se laisser faire. Nos Experts avaient hâte de voir ce qu'il avait bien pu trouver pour se surpasser.



PHOTOS FLORIAN GROUT

Confort soigné, moteur sensationnel, comportement plaisant et sécurisant: le tableau est flatteur. Le prix moins.

Le coffre est vaste (506 dm<sup>3</sup>) à condition de se contenter d'un kit anticrevaison. Les aventuriers peuvent opter pour une vraie roue, mais ce choix crée une marche au niveau du seuil.



## BMW X3

30d 265 ch xline - **64 050 €**

Malus écologique: 2940 € (154 g/km CO<sub>2</sub>)



Position de conduite parfaite, ergonomie intuitive, équipements et aides à la conduite à la page, le tout enveloppé dans un écrin de luxe, voilà qui donne envie de prendre le volant.



Désormais, dans cette catégorie, même un diesel plutôt vertueux se voit pénalisé par un malus. Pourtant, 8 l/100 km, ce n'est pas excessif pour 265 ch.

**Ghislain Bacon**  
(Taxi)  
▶ 20 ans  
d'expérience.  
▶ Des millions  
de kilomètres  
parcourus.



PORTRAITS CLEMENT CHOULOT



**Franck Lagorce**  
(Pilote)  
▶ Formule 1  
chez Ligier  
en 1994-1995.  
▶ 10 participations  
aux 24 Heures  
du Mans et plus de  
20 victoires en  
Trophée Andros.



**Mélina Priam**  
(Journaliste)  
▶ Des centaines  
de modèles essayés  
en 15 ans, de la  
Ford T des 24 Heures  
du Mans de 1923  
à la Lamborghini  
Aventador ou  
la Ferrari  
F458 Speciale.

“  
Un excellent  
comportement routier,  
un moteur au top et,  
à l'arrivée, beaucoup  
de plaisir de conduite  
pour un SUV.  
”

“  
L'arrivée des SUV  
compacts pousse  
le X3 à se surpasser.  
Le souci, c'est que  
les tarifs suivent  
la tendance.  
”

“  
De plus en plus de  
luxe mais aussi d'aides  
à la conduite, pas  
toujours évidentes à  
appréhender rapidement  
pour un béotien.  
”

#### L'avis du pilote

95%

Quotient Emotionnel

Je ne vais pas y aller par quatre chemins, j'adore cette voiture! J'aime son feeling. Le 6 cylindres de 265 ch est un régal, parfaitement secondé par une boîte auto au top et un châssis affûté. Le X3 n'est pas léger (NDLR: 2010 kg), mais cela ne se sent pas trop. Le freinage est mordant, efficace, avec une bonne attaque en ligne; en appui, le train avant glisse un peu, mais rien de bien méchant. Le compromis efficacité/confort de suspensions est à l'avantage: excellent! Et les bienfaits de la transmission sont indéniables: à l'accélération, ça pousse et ça motrice. Je suis impressionné par les aides à la conduite. Le pilote semi-automatique fonctionne bien: c'est bluffant. C'est dans ce domaine que le X3 progresse le plus. Dommage qu'il ne se mette pas au diapason des compteurs virtuels: ils sont numériques, mais l'affichage reste classique... Toutefois, l'environnement de conduite est si plaisant que je ne vais pas chipoter.

#### L'avis de la journaliste

90%

Quotient Emotionnel

Il n'y a pas que les aides à la conduite qui font un bond en avant; le prix aussi! La critique est récurrente, mais peut-être qu'à force de le dire... Parce que, à 64050 € (sans le malus), les équipements dernier cri sont en option! Au final, "notre" X3 dépasse les 80000 €. Mais c'est vrai: c'est une super auto avec un super moteur... qui donne encore envie de rouler au diesel. **Le velouté du 6 en ligne n'a d'égal que le rapport performances/consommation: 8 l/100 km pour des relances qui vous plaquent au siège.**

Certaines sportives ne font pas mieux. Surtout, je suis comme Franck Lagorce, très sensible à la position de conduite, aux sièges et à l'ergonomie des commandes. Et là, c'est juste parfait. Chez BMW, même les SUV ont ce petit truc en plus qui vous donne la sensation de faire corps avec la machine. Juste une critique: l'écran du GPS est tactile, mais il est trop éloigné pour que cette fonction devienne naturelle.

#### L'avis du taxi

90%

Quotient Emotionnel

Comment voulez-vous que je critique une auto pareille? À bord, c'est le sans-faute: position de conduite et ergonomie parfaites, équipements technologiques au top – l'ensemble multimédia et le GPS sont très aboutis –, matériaux luxueux, finition soignée, ambiance lumineuse de nuit chaleureuse, rangements nombreux et pratiques, confort remarquable... Les passagers aussi sont chouchoutés, sauf celui assis au centre, gêné par le tunnel de servitude. Sans cela, ils ont de la place, la banquette est confortable et le dossier réglable. Le coffre est grand, mais forcément haut. Et je remarque que la présence d'une vraie roue de secours (très bonne idée!) oblige à surélever le plancher. Mais 80000 € avec les options, ça fait mal. Pour me consoler, je me dis qu'il est devenu trop encombrant. Et le moteur a beau être fantastique, il est (presque) trop fougueux pour moi. Ce serait gâcher d'investir!



## VOYEZ PLUS GRAND POUR VOTRE ENTREPRISE.

Distinguez-vous à bord du SUV MINI Countryman (disponible en motorisation thermique ou hybride rechargeable) et du break MINI Clubman. Ces deux modèles premium vous offrent un design unique, un habitacle spacieux et confortable ainsi qu'une série d'équipements au service de votre activité. Venez découvrir nos finitions business dans votre MINI Store.



**BUSINESS  
DRIVE.**  
Dynamisez votre entreprise.

Consommations et émissions de CO<sub>2</sub> du MINI CLUBMAN 150 CH en cycle mixte selon la norme européenne NEDC : 4,3 l/100 km. CO<sub>2</sub> : 112 g/km. Consommations et émissions de CO<sub>2</sub> du MINI COUNTRYMAN HYBRIDE RECHARGEABLE E-ALL4 selon le cycle de conduite européen pour les véhicules hybrides rechargeables : 2,4 l/100 km. CO<sub>2</sub> : 55 g/km. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

# Hybrides et Électriques

Dossier réalisé par Guy L'Hospital, Stany Meurer, Camille Pinet, Mélina Priam et Pascal Richard

## EN ROUTE VERS LA NORMALITÉ

Au Salon de Genève, elles étaient au cœur de l'attention. Elles ? Les voitures électriques et hybrides, voyons. Mais avant d'admirer les nouveautés des tapis rouges dans la rue, L'Auto-Journal fait le point sur celles qui y circulent vraiment.



### 100% électrique

100% de la puissance est issue d'un générateur électrique alimenté par des batteries qu'il faut régulièrement recharger. L'autonomie peut atteindre 400 km.



Nissan Leaf

**V**ous n'avez pas pu échapper au fameux “l'électrique, c'est facile !” du petit garçon facétieux vantant la Renault Zoe. Et comme la vérité sort de la bouche des enfants, nous ne demandons qu'à y croire. A-t-on raison ? C'est la grande question. Mais force est de constater que les constructeurs font tout ce qu'ils peuvent pour rendre les voitures électriques, et surtout les voitures hybrides, de plus en plus “normales”. Cela passe bien sûr par une plus grande autonomie, une plus grande facilité pour recharger et des temps de recharge plus courts, mais aussi par le fait de ressembler à une voiture normale ! Finie, l'époque où les voitures électriques et hybrides jouaient la carte de l'ovni automobile ! Personne ne veut rouler “écolo” si c'est pour rouler “moche”. Aujourd'hui, de la Mini

Countryman au Toyota C-HR, en passant par la “plus que normale” Volkswagen Golf – mais aussi du SUV de luxe à la berline familiale –, c'est à celle qui se passera le plus de carburant et qui se fondra le mieux dans la circulation. Même les plus vertueuses, les 100 % électriques, jouent les belles, à l'image de la mignonne Zoe ou encore de la nouvelle Nissan Leaf. Alors, si la plus vendue des voitures électriques rentre dans le rang, c'est peut-être le moment de s'y mettre. Reste à faire le bon choix...

### Sommaire

- P. 56** Renault Zoe R90 **P. 57** Nissan Leaf  
**P. 58** Toyota C-HR Hybride 1.8 **P. 60** Mini Countryman Cooper SE ALL4 **P. 62** Mitsubishi Outlander PHEV  
**P. 64** BMW 530e **P. 65** Range Rover P400e 404 ch.

### Hybride

Le premier pas : un moteur thermique est épaulé par un électrique, qui se recharge automatiquement en roulant. Une solution transparente pour l'utilisateur.

BMW 530e



### Hybride rechargeable

La fée électrique est davantage présente. Elle s'accompagne de batteries plus grosses, qu'il faut recharger pour rouler en tout-électrique. L'autonomie varie de 20 à 50 km.



**RENAULT ZOE R90**

**À partir de  
25 100 €**  
(Sans bonus)

**Autonomie: 217 km**



En ville, l'autonomie peut friser les 300 km, ce qui permet de ne pas devoir recharger tous les jours en usage courant.

PHOTOS CLÉMENT CHOULOT



Les batteries pèsent leur poids. Donc, autant privilégier le confort. La Zoe n'est pas agile, mais s'apprécie pour sa douceur.



Plus de compte-tours, mais l'état de charge des batteries et l'autonomie restante sont indiqués très lisiblement.

## LA FÉE ÉLECTRIQUE...

**La plupart des véhicules électriques semblent obligés de se draper dans une robe digne d'un film de science-fiction. À une exception près: la gracieuse Zoe...**

**N**ée dans une version donnée pour 200 km d'autonomie, la Zoe n'existe désormais plus qu'en définition "400 km"... en théorie ! En effet, la gamme actuelle se compose de trois modèles: la R75 (75 ch); la R90 (90 ch); et la Q90 (90 ch), version à charge rapide (43 kW contre 22 kW), un avantage obtenu au détriment de l'autonomie. Et en février, Renault a annoncé le lancement d'une prochaine R110 (110 ch) qui offrira de meilleures performances sans modifier l'autonomie... à usage équivalent. Car nous le savons, l'autonomie d'une voiture électrique varie en fonction de l'usage mais aussi d'autres facteurs (température extérieure, profil de la route...) indépendants de la volonté de l'utilisateur. Par ailleurs, les batteries coûtent cher. Pour pallier cet inconvénient, Renault propose une location à partir de 69 €

par mois, pour autant que vous vous engagiez à ne pas dépasser 7 500 km sur l'année. Le loyer passe à 99 € si vous roulez 15 000 km par an. Quant à l'option d'un kilométrage illimité, elle vous sera facturée 119 € par mois. Si vous tenez à la propriété, l'acquisition des batteries est désormais possible: elle majorera le prix d'achat de 8 900 €. À l'usage, la Zoe se révèle assez tonique, maniable et agréable en ville, son terrain de jeu

préféré. Ailleurs, elle se révèle saine et sécurisante à défaut d'offrir une conduite enthousiasmante. Le confort de ses suspensions est équivalent à celui d'une Clio, alors même que le temps de charge reste long, y compris avec le système le plus rapide (4 heures au mieux, une nuit au pire). Parfaite comme deuxième voiture, elle mérite donc toujours réflexion comme véhicule unique.



## L'alternative

**Smart Forfour Electric Drive**  
À partir de 23 850 €

**M**oins chère et d'un encombrement moindre (elle a le format d'une Twingo), la Smart Forfour dispose d'un moteur de 82 ch qui lui garantit des performances fort proches de celles de la Zoe. Voiture de ville par excellence, la Smart Forfour offre de multiples possibilités de personnalisation. Si elle est moins gourmande sur autoroute que la Zoe, curieusement, sa consommation est plus importante que celle de la Renault en ville. L'autonomie reste très limitée (moins de 100 km dans la pratique).



Y. LEFEBVRE

- Moteur synchrone électrique • 92 ch à 3000 tr/mn • 225 Nm • BVA1 • 0 à 100 km/h: 14 s • V. max.: 138 km/h • Conso. moyenne: 19,8 kWh
- Autonomie moyenne: 217 km • Temps de recharge: 4 heures (charge rapide) • Bonus: 6 000 € • Rejet CO<sub>2</sub>: 0 g/km.

## NISSAN LEAF

**À partir de  
33 900 €**  
(Sans bonus)

*Autonomie: 197 km*

la nouvelle Leaf se met aussi à la mode "normale". Elle se permet même des jantes de 17 pouces qui coûtent quelques kilomètres d'autonomie.



PHOTOS YANN LEEFBVRE



Toutes les informations liées à l'état de charge, à l'autonomie et à la consommation sont détaillées dans le système multimédia.

Au rang des détails originaux, figure encore le... sélecteur de position. En haut, le bouton Eco et celui de l'e-Pedal pour freiner et accélérer avec la seule pédale droite.

## LA SÉDUCTRICE INATTENDUE

Pour mieux convertir une clientèle encore hésitante, la Nissan Leaf veut convaincre là où on ne l'attend pas : l'équipement, la finition et les performances.

Lorsque l'on parle électrique, les questions d'autonomie et de recharge sont si prégnantes que l'on finirait par oublier qu'il s'agit d'automobiles. Au quotidien, leurs style, confort, habitabilité et équipements comptent pourtant autant qu'à bord de voitures thermiques ! Ce sont visiblement ces prestations que Nissan avait en tête au moment de concevoir la deuxième Nissan Leaf, qui remplace tout simplement le modèle électrique le plus vendu de tous les temps. Ses lignes, davantage consensuelles, la rendent moins clivante, mais aussi peut-être un peu plus valorisante qu'auparavant. Sa révolution, c'est surtout à l'intérieur qu'elle l'a faite. Au point de se croire à bord d'une compacte classique tant la planche de bord joue le conformisme ! La finition progresse grâce à des matériaux et des assemblages de qualité,

tandis que de multiples aides à la conduite font leur apparition : assistant de conduite dans les embouteillages, système de parking automatique et même hi-fi Bose sur le haut de gamme Tekna. La Leaf fait aussi valoir son confort de suspension et la qualité de son insonorisation, même sur autoroute. Mais là où elle surprend le plus, c'est au chapitre des performances. Avec ses 150 ch, soit 41 ch de plus qu'auparavant, elle apparaît

et de loin, comme la plus nerveuse des électriques "raisonnables", nettement devant la Zoe ou l'e-Golf. À force de jouer les voitures normales, la Leaf a cependant oublié de marquer le coup en matière d'autonomie. Sur route et autoroute, elle déçoit, compte tenu des 40 kWh de ses batteries, en faisant moins bien que sa cousine Zoe. Enfin, ses pneus un peu trop verts nuisent à ses capacités de freinage.



## L'alternative

### Hyundai Ioniq electric

À partir de 36 200 € (sans bonus)

Du même format que la Leaf, la Ioniq a peu d'arguments à lui opposer. Plus chère, dotée d'une batterie plus modeste (28 kWh contre 40 kWh), elle marque le pas en termes d'autonomie et de performances. Pas autant qu'on pourrait le croire toutefois : nous avons mesuré 43 km de rayon d'action moyen en moins et une seconde de retard au 0 à 100 km/h. Même constat au chapitre habitabilité : elle offre moins d'espace à l'arrière et un coffre plus petit. Échec et mat !



FLORIAN GROUT

- Moteur électrique synchrone • 150 ch à 3 283 tr/mn • 320 Nm à 0 tr/mn • Réducteur BV • 0 à 100 km/h: 9 s • V. max.: 149 km/h
- Autonomie moyenne : 197 km • Temps de recharge : 7 h 30 (sur prise 7 kW) • Bonus : 6 000 € • Rejet CO<sub>2</sub> : 0 g/km.

Le C-HR sacrifie beaucoup au design: visibilité arrière, habitabilité et volume du coffre y passent.

TOYOTA  
C-HR  
HYBRIDE 1.8

À partir de  
29 000 €

Conso: 6,1 l/100 km



PHOTOS THOMAS ANTOINE / ACE TEAM



Malgré des progrès, la transmission CVT engendre toujours l'emballement du moteur à haute vitesse et les décibels qui vont avec.



Le C-HR entend marier hybride et sportivité. Pour preuve, il embarque un calculateur de G: un pur gadget!

## T'AS LE LOOK, COCO...

**La ligne de la Prius est originale, mais divise. Celle du C-HR l'est autant, mais recueille plus de suffrages. Et derrière l'habit, il cache aussi des arguments...**

**C**ontrairement à la Prius, uniquement disponible en hybride, le C-HR offre le choix d'être aussi livrable en version thermique essence. Autre différence: si la Prius peut bénéficier d'un système plug-in, le C-HR en est, quant à lui, privé. Surtout, esthétiquement, il apparaît comme un digne héritier du Nissan Juke, qui a connu le succès précisément en raison de son style aussi percutant que décalé. Un résultat obtenu en oubliant les règles les plus élémentaires de la fonctionnalité, ce qui se traduit notamment par un volume de coffre minuscule et une visibilité s'apparentant à celle d'un engin militaire... Le C-HR ne fait pas exception à cette règle et sacrifie beaucoup sur l'autel du style. La bonne nouvelle vient d'un intérieur débridé, cassant les codes de la monotonie propres à de nombreuses

réalisations Toyota. Par rapport au C-HR thermique, l'hybride est certes moins performant, mais abaisse considérablement la consommation. Ainsi, il n'est pas illusoire de tabler sur une économie d'environ 2 l aux 100 km en moyenne, plus encore si vous roulez beaucoup en ville. Sur le plan du comportement, le C-HR est plutôt agréable, grâce notamment à un châssis qui concilie les notions d'efficacité et de confort. Il

n'est pas exagéré d'évoquer une forme de plaisir de conduite que permet la position basse, donnant l'impression d'être au volant d'une berline. Une agréable sensation, hélas ternie par le peu de vigueur offerte par l'ensemble propulseur qui, s'il parvient à mieux contenir les envolées sonores évoquant un moteur victime d'un embrayage défaillant, délivre un punch comparable à celui d'un boxeur fatigué.



## Kia Niro

À partir de 27 450 €

Doté d'un attelage hybride ou hybride rechargeable (à partir de 36 550 €), le Niro dispose d'un habitacle confortable et bien équipé. L'ambiance intérieure est plaisante. En ville, le Niro Hybride fait preuve de douceur et se contente de 6,1 l/100 km. C'est à peine moins flatteur sur autoroute (6,5 l/100 km). C'est sur petite route qu'il bat son record (5,4 l/100 km), mais son agrément de conduite est pénalisé par des performances en retrait et un comportement qui privilégie la sécurité au dynamisme.



ARNAUD SAUNIER



RENAULT

La vie, avec passion

# Renault ZOE

100 % électrique

La meilleure autonomie de sa catégorie\*



À partir de

**129 €/mois<sup>(1)</sup>**

Hors location de batterie<sup>(2)</sup>

Sous condition de reprise + 12 ans

LLD sur 37 mois, 1<sup>er</sup> loyer de 2 000 €

Après déduction du bonus écologique

**Prise et son installation incluses<sup>(3)</sup>**

Modèle présenté : Renault ZOE Intens avec option proposée en LLD aux mêmes conditions à **195 €/mois**

(1) Exemple de Location Longue Durée de Renault ZOE Life, hors location de batterie sur 37 mois et 22 500 km avec un 1<sup>er</sup> loyer majoré de 8 000 €, 2 000 € après déduction du bonus écologique de 6 000 € puis 36 loyers de 129 €. **Offre sous condition de reprise d'un véhicule roulant de plus de 12 ans non éligible à la prime à la conversion gouvernementale.** Restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Diac SA - siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-Le-Grand Cedex - Siren 702 002 221 RCS Bobigny. (2) Location de batterie à 69 €, prorata temporis, le mois de livraison, puis à 39 €/mois au lieu de 69 €/mois les 36 mois suivants pour tout contrat souscrit sur la base de 7 500 km/an. Pour tout kilomètre annuel supérieur, voir barème en points de vente. La location de la batterie est assurée par Diac Location - siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-Le-Grand Cedex - Siren 329 892 368 RCS Bobigny. (3) Offre incluant une participation, à hauteur de 500 € maximum, pour l'achat et l'installation d'une première prise électrique par Proxiserve. Offres réservées aux particuliers, valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Renault ZOE neuve du 1<sup>er</sup> au 31/05/2018.

ZOE est désormais disponible également en achat intégral (châssis + batterie), voir conditions en points de vente.

Consommations : 133 Wh/km. Émissions CO<sub>2</sub> : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.

300 kilomètres d'autonomie réelle confirmés en homologation WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures).

\* ZOE, leader en autonomie de batterie, en conditions de conduite réelles, dans la catégorie des citadines électriques en France. Source : JATO, mai 2018.



En faisant attention, il est possible de parcourir jusqu'à 35 km en mode 100% électrique. Un bon début.



L'appellation ALL4 est un peu usurpée. La Countryman SE n'est 4x4 que lorsque le moteur électrique est en action.

## LA COUNTRYMAN VOIT... VERT!

Pour que sa cote d'amour reste au zénith, la Countryman s'est offert une motorisation "verte". Un choix qui ravira les écolos... et les autres !

Faire partie de la grande famille du groupe BMW présente de nombreux avantages. Ainsi, lorsqu'elle a décidé de "passer au vert", la Countryman n'a pas eu à trop se gratter la tête pour trouver la motorisation adéquate. Proche cousine de la BMW Série 2 Active Tourer, il lui a suffi d'emprunter à cette dernière son moteur électrique de 88 ch, qu'elle associe au 3 cylindres turbo de la version Countryman Cooper. Résultat: une puissance et un couple cumulés qui culminent respectivement à 224 ch et 385 Nm, soit pour ce dernier 35 Nm de plus que ce que revendique la version John Cooper Works! Avouez que, sur le papier, cela donne envie de se mettre au vert.

Ces chiffres ne doivent cependant pas faire passer la Countryman Cooper

SE ALL4 pour ce qu'elle n'est pas, à savoir une sportive. Il ne faut pas se laisser abuser par ses bonnes performances; le credo de cette version c'est plutôt la douceur. De plus, le poids respectable de l'auto (1773 kg) calmera rapidement les ardeurs des conducteurs à la recherche d'un comportement routier agile et enjoué. À noter au passage que l'appellation ALL4 (intégrale), habituellement usitée pour distinguer les versions 4x4 est un brin abusive ici dans la mesure où les roues arrière ne sont entraînées que par le moteur électrique. Ainsi, lorsque la batterie est déchargée, cette Countryman redevient une "simple" traction. À ne pas oublier, avant d'aborder les chemins creux et boueux; mieux vaut s'assurer de l'état de charge de la batterie...

### Hybride rechargeable



### L'alternative

#### Volkswagen Golf GTE

À partir de 41 000 €\*

Elle aurait pu s'appeler GTI... la GTE! En associant un 1,4 l 150 ch à un moteur électrique, elle se retrouve à la tête d'une belle cavalerie de 204 ch. Mais plus que sa puissance, c'est son tempérament enjoué qui séduit. Nous sommes, en revanche, plus nuancés sur sa rentabilité puisqu'elle s'affiche à 40 000 €. Ce qui n'empêche pas son succès. Volkswagen a fermé les commandes provisoirement et prépare une nouvelle version.



\* Estimation hors bonus.

- 3 cylindres en ligne turbo essence • 1499 cm<sup>3</sup> • 136 ch à 4400 tr/mn • 220 Nm à 1250 tr/mn + moteur électrique 88 ch • Puissance cumulée: 224 ch
- Couple cumulé 385 Nm • BVA6 • 0 à 100 km/h: 7,1 s • V. max.: 192 km/h • Consommation moy. : 6,9 l/100 km • Bonus: 1000 € • Rejet CO<sub>2</sub>: 55 g/km
- Autonomie moy. mode électrique: 35 km • Temps de recharge: 2h15/3h30 (sur Wallbox 3 kW/prise domestique).

MITSUBISHI OUTLANDER HYBRIDE RECHARGEABLE

# LES AVANTAGES DE L'ÉLECTRIQUE SANS LES INCONVÉNIENTS

COMPROMIS OFF **HYBRIDE RECHARGEABLE ON**



**MITSUBISHI  
MOTORS**

Drive your Ambition®

À PARTIR DE **33 990 €<sup>(1)</sup>** | ÉLIGIBLE À LA PRIME À LA CONVERSION

- 54 km d'autonomie en 100% électrique
- 4 roues motrices permanentes
- 824 km d'autonomie totale
- 1.7 l/100 km de consommation normalisée

\*Dépassez vos ambitions. (1) Prix du Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable Intense, déduction faite de 6 000 € composés d'une remise de 4 000 € et d'une aide à la reprise de 2 000 €<sup>(2)</sup>. Modèle présenté : Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable Intense Style à 37 990 €, déduction faite de 6 000 € composés d'une remise de 4 000 € et d'une aide à la reprise de 2 000 €<sup>(2)</sup>. (2) 2 000 € ajoutés à la valeur de reprise d'un véhicule de moins de 10 ans. La valeur du véhicule à reprendre est déterminée en fonction du cours et des conditions générales de l'Argus, déduction faite des éventuels frais de remise en état et d'un abattement de 15% pour frais et charges professionnels. Offre réservée aux particuliers valables pour l'achat d'un Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable jusqu'au 30/06/2018 dans la limite des stocks disponibles et non cumulables avec d'autres offres en cours chez les distributeurs participants. Garantie et assistance : 5 ans/100 000 km, au 1<sup>er</sup> des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Fief - 95067 Cergy Pontoise Cedex. Consommation normalisée Outlander Hybride Rechargeable (L/100 km) : 1,7. Émissions CO<sub>2</sub> (g/km) : 41.



[www.mitsubishi-motors.fr](http://www.mitsubishi-motors.fr)

Retrouvez-nous sur facebook

MMAF recommande MOTUL



PHOTOS YANN LEFEBVRE

**À partir de  
39 990 €**

**Autonomie: 40 km**

La présentation et la qualité des matériaux restent un point faible. D'autant que, bien équipé, l'Outlander n'est pas donné.

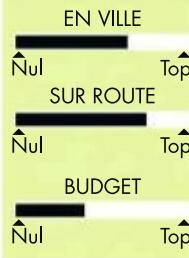
## LE PREMIER DES MOHICANS

**Avec ses deux moteurs électriques associés à un 4 cylindres essence, le Mitsubishi Outlander PHEV se démarque chez les SUV. Et ça lui réussit plutôt.**

Savez-vous que le Mitsubishi Outlander est resté en tête des ventes de l'ensemble des modèles hybrides rechargeables en Europe en 2015, 2016 et 2017 ? Les mauvaises langues diront que ce n'était pas très compliqué puisqu'il était seul. Au début, certes. Mais l'arrivée des VW Passat GTE ou Mercedes GLC 350 e, ne l'ont nullement fait douter. L'Outlander PHEV est atypique. Avec son format, sa transmission intégrale et ses 7 places, il semble davantage taillé pour les grands espaces et les départs en famille que pour les navettes urbaines. Pourtant, en ville, il est capable de parcourir une quarantaine de kilomètres sans réveiller son moteur thermique. Dans ces conditions, il ne manque jamais de réserve et s'insère sans difficulté dans la circulation. Sur les petites routes, il

n'est hélas pas aussi à l'aise. Le 2.0 essence de 121 ch qui relaie les moteurs électriques est sous-dimensionné. Mais c'est son comportement peu agile qui nuit le plus à l'agrément de conduite. Mitsubishi se montre généreux en équipements – système anticollision ou fonction Bird-view d'aide au stationnement, qui autorise cinq angles de vue différents – et étend la garantie classique de cinq ans (ou 100 000 km) à huit ans (ou 160 000 km) pour la batterie. À l'intérieur, depuis le restylage, les matériaux sont un peu plus flatteurs. Ils restent toutefois très en retrait de ce qui se fait dans cette catégorie. Son prix de vente serré ne concerne que le modèle d'entrée de gamme disponible, proposé sur commande. Pour un haut de gamme Instyle, il faut compter plus de 50 000 €.

### Hybride rechargeable



Le style commence à dater un peu, mais tout y est (charge de la batterie, autonomie, état du moteur) et c'est très lisible.



Qui l'eût cru ! Derrière cet imposant SUV se cache un modèle de discrétion, qui offre une autonomie d'environ 40 km en électrique.

### L'alternative

[Lexus NX 300h](#)

À partir de 40 590 €

Coincé entre le futur UX 250h, à vocation typiquement européenne, et le RX 450H, adoré des Américains, le NX 300h excelle dans l'art de se distinguer, principalement grâce à une carrosserie atypique faisant la part belle aux formes tendues, aux plis et aux arêtes. Doté d'un comportement sûr et bardé d'aides à la conduite, il pêche par un caractère paresseux qui ne plaide pas en faveur d'un réel agrément de conduite. On l'achètera d'ailleurs plus volontiers si on privilégie le confort et la sécurité à tout autre critère.



DAVID DEWHURST

- 4 cyl. en ligne essence • 1998 cm<sup>3</sup> • 121 ch à 4500 tr/mn • 190 Nm à 4500 tr/mn + 2 moteurs électriques 82 ch • 137 / 195 Nm
- Puissance cumulée: 200 ch • Réducteur BV • 0 à 100 km: 11 s • V. max.: 168 km/h • Consommation moyenne: 8,9 l/100 km
- Temps de recharge: 25 minutes (rapide)/5 heures (10A) • Bonus/malus: 0 € • Rejet CO<sub>2</sub>: 41 g/km.

DU 3 AVRIL AU 12 MAI 2018

jusqu'à **80** € pour l'achat de 4 pneus\*

**OFFERTS**  
**EN BONS D'ACHAT**



Ø du pneu en pouces	Pour l'achat de 2 pneus	Pour l'achat de 4 pneus
13' et 14'	10€	25€
15' et 16'	20€	50€
17' et plus	30€	80€



+ de 190 centres à votre service.  
Retrouvez nos offres et le centre  
le plus proche sur [eurotyre.fr](http://eurotyre.fr)

\*Offre valable du 3 avril au 12 mai 2018 pour l'achat de 2 ou 4 pneumatiques Uniroyal (tourisme, camionnette, 4X4, été, hiver et toute saison), montés et équilibrés dans un point de vente Eurotyre participant à l'opération, Bon d'achat cessible, à valoir chez Eurotyre pour un achat futur de pneumatiques (TC4, été, hiver ou toute saison), de freinage, vidange ou révision. Voir modalités en magasin ou sur [www.eurotyre.fr](http://www.eurotyre.fr). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres opérations en cours. Photos non contractuelles. CONTICLUB SASU - RCS Compiègne 518 989 504.

**EUROTYRE**  
PNEUS ET SERVICES



Le temps de charge varie énormément selon la borne utilisée. En charge rapide, la BMW a besoin d'une pause de 3 heures pour faire le plein.



Il faut un œil avisé pour reconnaître une 530e. La trappe à l'avant est un détail marquant. La double sortie d'échappement lui donne même un air de sportive.



L'instrumentation de bord est spécifique: exit le compte-tours, remplacé par des infos correspondant à l'état de l'ensemble hybride.

PHOTOS THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

## DÉDOUANEMENT ÉCOLOGIQUE

À vos yeux, les Série 5 essence consomment trop. Et vous vous interdisez le diesel. Dès lors, pourquoi ne pas opter pour le modèle hybride, plutôt réaliste ?

Par rapport aux autres Série 5, la 530e impose quelques concessions. Elle n'existe pas en version xDrive, ce qui limite ses prestations sur terrains difficiles. Autre restriction: elle n'est pas homologuée pour tracter une remorque. Mais visuellement, hormis quelques badges et touches de couleur bleue soulignant son engagement écologique, rien ne ressemble plus à une 530e qu'une autre Série 5. Rouler propre ne vous impose aucun délit stylistique assimilable à une punition visuelle: un bon point. En revanche, que le coffre se voie amputé de 120 dm<sup>3</sup> (il passe de 530 à 410 dm<sup>3</sup>) par l'arrivée des batteries, avec une hauteur réduite interdisant de superposer deux valises, est une moins bonne nouvelle. Avec son 4 cylindres 2.0 essence biturbo de 184 ch, marié à

une boîte automatique à 8 rapports qui intègre un moteur électrique de 95 ch dans son carter, la 530e se révèle parfaite à conduire. L'ensemble propulseur est silencieux, doux, progressif et assez puissant pour lui assurer du caractère. Autres qualités: la douceur de passage du moteur électrique au mode thermique et celle du système de freinage à récupération d'énergie. Les batteries rechargeables (entre 2 h 54 et 3 h 50) lui permettent de rouler en 100% électrique jusqu'à 140 km/h et/ou d'avoir une autonomie de 50 km, pour autant que vous ne dépassiez pas 90 km/h: plutôt bien! Idéale en ville, la 530e se montre aussi convaincante sur route et autoroute, où les passages entre les divers modes de fonctionnement des moteurs se révèlent parfaitement transparents.

### Hybride rechargeable

EN VILLE	
Nul	Top
SUR ROUTE	
Nul	Top
BUDGET	
Nul	Top

### L'alternative

#### Mercedes E 350 e

À partir de 65 500 €

Plus puissante en valeur cumulée (286 ch), grâce à un moteur thermique plus musclé, mais disposant d'une plus faible autonomie en 100% électrique que la BMW, la Mercedes E 350 e peut recevoir en option l'Air Body Control, alias la suspension pneumatique, qui lui confère un confort remarquable: un privilège refusé à la BMW. Sur le plan tarifaire, la Mercedes est aussi moins abordable que sa rivale, ce qui la positionne un cran au-dessus.



T. ANTOINE/ACE TEAM

- 4 cyl. en ligne turbo essence • 1998 cm<sup>3</sup> • 184 ch à 5000 tr/mn • 290 Nm à 1 350 tr/mn + moteur électrique de 83 kW (113 ch) – 250 Nm
- Puissance/couple cumulé: 252 ch/420 Nm • BVA8 • 0 à 100 km/h: 7,5 s • V. max.: 235 km/h • Conso. moyenne: 7,2 l/100 km
- Temps de recharge: 2h54 (charge rapide) • Bonus/malus: 0 € • Rejet CO<sub>2</sub>: 44 g/km.

# Berlines familiales et SUV luxe

RANGE  
ROVER  
P400E

À partir de  
122 100 €

Autonomie: 50 km

En mode 100% électrique, il joue les discrets pendant environ 50 km. Le confort est tout simplement exceptionnel.



PHOTOS NICK DIMEBLEY



Plus de 5 m et 2,5 t de douceur. Le Range en impose un max, mais montre patte blanche avec 64 g/km de CO<sub>2</sub>.



La prise pour recharger les batteries est située dans la calandre. L'instrumentation de bord détaille les autonomies en 100% électrique et en mode hybride.

## À TOUT SEIGNEUR, TOUT HONNEUR

Pour ne pas se laisser prendre de court, son altezza Range Rover se met à l'hybride rechargeable. Et comme toujours, le Range fait les choses en grand.

C'est bien connu, on ne prête qu'aux riches! Les bienfaits d'un moteur électrique alimenté par une batterie rechargeable sont proportionnels à la puissance et à la consommation de départ. Les SUV les plus imposants ont compris que pour redorer leur image et garder le droit de circuler où bon leur semble (surtout en ville), c'est LA solution. Reconnaissons au Lexus RH le mérite d'avoir ouvert la voie. Dernier en date, et non des moindres: le Ranger Rover. Ce beau et gros bébé de 5 m, 2,5 tonnes, 404 ch et 640 Nm de couple promet de se contenter de... 2,8 l/100 km et de parcourir jusqu'à 50 km en tout électrique. Son régime? Exit les gros V8 ou V6 diesel; place à un "petit" 4 cylindres (300 ch) épaulé d'un moteur électrique de 116 ch (85 kW), alimenté par une batterie de 13,1 kWh

rechargeable en 2 h 30 sur une borne rapide. À l'usage, même si les 2,8 l/100 km sont difficilement reproductibles à l'usage, les économies sont bien réelles. À commencer par celle correspondant au lourd malus évité, les autres modèles étant lourdement taxés - 9 660 € pour le V6 diesel, 10 500 € pour les V8. C'est d'autant plus appréciable que ni les performances ni l'agrément de conduite n'en pâtissent. Certes,

le Range PHEV n'a pas cette voix rauque du V8 qui vous donne le frisson, mais il assure en performances et s'accompagne d'une agréable douceur de conduite et d'un silence de fonctionnement s'accordant à ravir avec son comportement un tantinet débonnaire. Seule concession: le Range PHEV rend 1 tonne de capacité de remorquage (2,5 tonnes au lieu de 3,5 tonnes).

### Hybride rechargeable

	EN VILLE	SUR ROUTE	BUDGET
Nul	Top	Nul	Top
Nul	Top	Nul	Top
Nul	Top	Nul	Top

### L'alternative

Volvo XC90 T8 Twin Engine

À partir de 81 500 €

Moins cher, moins gourmand (2,1 l/100 km selon Volvo, 3,3 l/100 km selon nos mesures) et aussi puissant (407 ch), le XC90 accueille en prime sept personnes. Le dynamisme n'est pas sa caractéristique la plus marquée, et il privilégie, lui aussi, le confort et la douceur de conduite. Son joker: une ambiance chaleureuse, originale, typiquement scandinave, qui lui donne un charme fou, et des équipements technologiques ultrapointus.



- 4 cyl. en ligne turbo essence • 1997 cm<sup>3</sup> • 300 ch à 5 500 tr/mn • 400 Nm à 1 500 tr/mn + moteur électrique de 85 kW (116 ch) • 275 Nm
- Puissance / couple cumulé: 404 ch / 640 Nm • BVA8 • 0 à 100 km/h: 6,8 s • V. max.: 220 km/h • Consommation mixte: 2,8 l/100 km
- Temps de recharge: 2h30 (charge rapide) • Bonus/malus: 0 € • Rejet CO<sub>2</sub>: 64 g/km.

Données constructeur.

# Fiabilité : l'électricité n'est pas le problème !

**De technologies récentes, les voitures électriques et hybrides peuvent faire peur sur le marché de l'occasion. Pourtant, la fiabilité de ces systèmes se montre exemplaire. Ce sont les composants classiques qui occasionnent leurs rares soucis, comme le démontre notre liste des rappels ayant concerné ces modèles.**

Par Pascal Serres

Tous les défauts ici listés ont été identifiés par les constructeurs et ont fait l'objet de rappels pour être rectifiés gratuitement en concession. On peut noter qu'aucun ne concerne directement les batteries ni les motorisations électriques.

## BMW i3

### Alimentation en carburant (mars 2017)

Sur les i3 avec prolongateur d'autonomie et fabriquées entre le 9 septembre 2013 et le 30 décembre 2016, le système de mise à l'air libre du réservoir peut être défectueux, et des vapeurs de carburant peuvent pénétrer dans le compartiment moteur et entraîner un risque d'incendie.

### i3 et i8

### Airbags (janvier 2017)

Les airbags latéraux, de tête et de genoux peuvent dysfonctionner sur les i3 et i8 de 2016.

### i3 et i8

### Électronique (février 2016)

Sur les i3 et i8 fabriquées entre le 9 octobre 2015 et le 4 novembre 2015, la récupération d'énergie à la décélération peut être mal calibrée. Trop puissante, elle peut entraîner des risques de dérapage.

## CITROËN C-Zero

## MITSUBISHI i-Miev

## PEUGEOT iOn

### Airbag passager (novembre 2017)

Sur les véhicules fabriqués entre le 11 octobre

2010 et le 9 mai 2017, un problème avec un composant interne du module de déploiement de l'airbag du passager pourrait empêcher le déploiement de celui-ci.

### Gestion moteur (novembre 2015)

Sur certaines voitures fabriquées en 2011, la puissance du moteur pourrait être limitée ou le moteur pourrait ne pas démarrer à cause d'un souci avec un composant électronique de l'unité de contrôle.

## HONDA Insight

### Airbag conducteur (mai 2016)

En raison d'un défaut dans le générateur de gaz de l'airbag conducteur, le déploiement du coussin gonflable pourrait libérer de petits fragments de métal (Insight construites en 2012 et 2013).

### Airbag passager (février 2016)

Risque de rupture d'un composant du boîtier d'airbag passager et d'expulsion de fragments de métal dans l'habitacle sur certaines Insight dont les numéros VIN sont compris entre JHMZE2\*\*0CS202037 et JHMZE2\*\*0CS205976 et entre JHMZE2\*\*0DS200001 et JHMZE2\*\*0DS203878.

## Civic Hybrid/IMA

### Moteur (mars 2011)

Sur les Civic Hybrid fabriquées du 14 décembre 2005 au 23 octobre 2006, risque de surchauffe et de rupture d'un fusible du système de gestion moteur. Le moteur peut alors se couper, sans qu'il soit possible de le redémarrer.

### Batterie (décembre 2010)

Mise à jour du logiciel de gestion sur les Civic IMA des millésimes 2006, 2007 et 2008 (risque d'usure prématuée des batteries).

Faut-il oser une électrique ou une hybride d'occasion ? Avec le coût exorbitant des batteries et la jeunesse de ces technologies, certains hésitent. Mais en fait, à l'usage, batteries, systèmes de charge et électromoteurs démontrent une fiabilité exemplaire, bien supérieure à celle des mécaniques thermiques. Il faudra cependant surveiller comment les batteries vont vieillir. Mais si l'on s'en tient aux hybrides Toyota, les plus anciennes sur le marché, tout se passe encore bien après une quinzaine d'années d'usage. Reste la question de l'obsolescence : sur les pures électriques, les progrès sont rapides, en temps de recharge comme en autonomie. Cela risque donc de dévaloriser les versions les plus anciennes, à moins d'une mise à niveau par le constructeur, comme BMW l'a proposé sur ses i3.

### Freins (juin 2008)

Sur les Civic IMA de 2006 et 2007, les feux stop risquent de ne pas s'allumer (remplacement du contacteur et de son connecteur).

## HYUNDAI Ioniq

### Électronique (février 2018)

Sur les Hyundai Ioniq produites entre le 4 octobre 2016 et le 31 mars 2017 : risque de calage du véhicule en raison d'une mauvaise étanchéité du boîtier de commande d'alimentation électrique (EPCU). Le liquide de refroidissement pourrait entrer en contact avec la carte de circuit imprimé de l'unité de contrôle.

## INFINITI

### Q50 Hybrid et Q70 Hybrid

### Transmission (février 2015)

Sur les Q50 Hybrid et Q70 Hybrid construits entre 2010 et 2014, le carter de transmission peut se fissurer et casser, causant l'arrêt du véhicule.

## MERCEDES

### S 500 Hybrid, C 350 Hybrid,

### GLC 350 Hybrid Plus 4Matic,

### ML 500 4Matic Hybrid

### Alimentation électrique (mai 2016)

Sur les S 500 Hybrid, C 350 Hybrid, GLC 350 Hybrid Plus 4Matic et ML 500 4Matic Hybrid produits de mars à septembre 2015, le chargeur haute tension intégré risque de ne pas fonctionner correctement et laisser croire qu'un câble de charge externe a été branché. Si le véhicule roule à moins de 5 km/h, cela pourrait entraîner l'activation du mode P de la boîte de vitesses et empêcher le véhicule d'avancer.



Nissan Leaf

C.HUNICKER/ACE TEAM

## NISSAN Leaf

### Démarreur (juillet 2015)

Sur les Leaf produites entre le 10 juillet 2013 et le 6 janvier 2014, l'interrupteur de démarrage peut rester enfoncé une fois le moteur démarré. L'arrêt d'urgence peut alors s'activer en roulant.

### Direction (décembre 2014)

Risque de mauvais assemblage de la colonne de direction sur la crémaillère, sur les Leaf produites du 12 février 2013 au 16 octobre 2014.

### Airbag passager (novembre 2014)

Sur les Leaf fabriquées en 2013 et 2014, les paramètres du logiciel de l'airbag passager peuvent ne pas être adaptés à un occupant adulte et l'airbag ne sera pas déployé correctement.

Renault Zoe

JEAN-BRICE LEVIAL

## RENAULT Zoe

### Accélérateur (février 2018)

Sur les Zoe construites entre le 12 juillet 2017 et le 18 octobre 2017, il existe un risque de montage d'une pédale d'accélérateur non appropriée (d'origine Nissan). Dès lors, en appuyant sur la pédale d'accélérateur, le pied du conducteur pourrait se coincer dans le tapis de sol.

### Boîte de vitesses (septembre 2017)

Sur les Zoe du début de fabrication au 26 janvier 2016, la rupture d'un galet du système de frein de stationnement pourrait empêcher la mise en position P de la boîte de vitesses à l'arrêt. Sur certains véhicules, cela pourrait aussi enrayer la recharge des batteries.

### Freinage (mars 2016)

Risque d'usure par frottement de la canalisation souple de frein avant avec l'écran de passage de roue (sur les Zoe du début de production jusqu'au 6 octobre 2014).

### Fluence

### Moyeu (décembre 2016)

Sur les Fluence fabriquées en février 2016, la vis du support de moyeu arrière droit et/ou gauche sur l'essieu arrière peut ne pas avoir été serrée ou incorrectement serrée.

### Roues (janvier 2016)

En raison d'un serrage insuffisant des vis de roue, une roue peut être perdue en roulant sur les Fluence fabriquées entre le 1<sup>er</sup> avril 2015 et le 6 novembre 2015.

## TESLA Model X et Model S

### Sièges (novembre 2017)

Sur les Model X et Model S produites entre le 28 octobre 2016 et le 1<sup>er</sup> septembre 2017 et dotées de la troisième rangée de sièges, le câble contrôlant les mécanismes de réglage du siège gauche de la troisième rangée pourrait être mal réglé. En cas d'accident, le dossier pourrait se déplacer vers l'avant.



YANN LEFFEBRE

### Model S

### Airbag (avril 2017)

Des défauts dans le générateur de gaz de l'airbag du passager conduisent à un déploiement incontrôlé, avec des risques d'expulsion de particules métalliques dans l'habitacle. Concerne les Model S fabriquées de 2012 à 2016.

### Model S

### Ceinture de sécurité (décembre 2015)

Sur les Model S fabriquées entre mai 2013 et octobre 2015, la liaison entre la ceinture de sécurité et le prétensionneur peut être non conforme. En cas d'accident, la force de retenue de la ceinture peut être insuffisante.

## TOYOTA Prius

### Airbags (juin 2016)

Sur les Prius et Prius Rechargeable produites entre octobre 2008 et avril 2012, la présence de petites fissures au niveau du dispositif de gonflage des coussins gonflables pourrait provoquer un déploiement partiel et inopiné de ceux-ci.

### Alimentation électrique (février 2014)

Sur les Prius III produites de janvier 2009 à février 2014 : reprogrammation du logiciel de contrôle lié au système hybride car, dans le pire des cas, la voiture peut s'arrêter pendant la conduite.

### Freins (juin 2013)

Sur les Prius produites de mars à octobre 2009 pour un risque de fissure de l'accumulateur de pression de liquide de frein due aux vibrations. Dans ces conditions, la course de pédale de frein pourrait augmenter et la force de freinage pourrait diminuer, provoquant un allongement des distances d'arrêt.

### Freins (septembre 2010)

Sur les Prius du millésime 2010, le freinage risque de ne pas être optimal lorsque l'ABS est enclenché. Le calculateur d'ABS doit être reprogrammé.

### Auris

### Alimentation électrique (août 2015)

Rappel identique à celui de la Toyota Yaris.

## Alimentation électrique (mai 2015)

Sur 13 925 Toyota Auris Hybride fabriquées d'octobre 2012 à février 2014, il existe un risque de décharge de la batterie 12 volts (reprogrammation du boîtier électronique du combiné d'instruments avec une nouvelle version du logiciel mise en place sur la chaîne de production depuis février 2014).

### Yaris

### Alimentation électrique (août 2015)

Risque de dégradation de certains composants électroniques sur les Yaris Hybrid fabriquées jusqu'en 2014, en raison d'un mauvais paramétrage du logiciel de gestion. Les voyants s'allument et le système hybride fonctionne alors en "mode dégradé". Dans le pire des cas, la voiture risque même de s'arrêter de façon inopinée.

### Freinage (mars 2015)

Sur les Toyota Yaris Hybrid construites entre le 12 avril 2012 et le 3 décembre 2014 : mauvais fonctionnement du réservoir de liquide de frein (conception inappropriée de la cloison interne qui assure l'alimentation et la séparation des circuits avant et arrière). Son remplacement est obligatoire.

### Freinage (mars 2015)

Des étriers de frein avant ont été fabriqués avec une dimension de chanfrein incorrecte, ce qui pourrait endommager le joint et provoquer une fuite de liquide de frein (Yaris Hybrid produites entre les 10 et 15 avril 2014).

### C-HR

### Réservoir (août 2017)

Sur les C-HR des millésimes 2016 et 2017, certaines parties de la paroi du réservoir d'essence peuvent être trop minces et pourraient se fissurer, provoquant une fuite susceptible d'entraîner un incendie.



Y.LEFFEBRE

Volkswagen e-Up!

## VOLKSWAGEN e-Up!

### Airbags-prétensionneurs (mars 2017)

Sur certaines e-Up! produites entre le 8 juillet 2016 et le 6 février 2017, un mauvais mélange dans les dispositifs d'amorçage des airbags conducteur et passager et des prétensionneurs de ceintures pourrait empêcher l'activation de ces derniers en cas d'accident.

### Airbag (janvier 2015)

Risque de déclenchement intempestif de l'airbag passager sur les e-Up! construites entre le 6 février 2014 et le 22 septembre 2014.

### Touareg

### Étanchéité (mars 2016)

Sur les Touareg Hybrid fabriqués entre le 12 août 2009 et le 18 avril 2015, une infiltration d'eau dans le compartiment de batterie (évidement de la roue de secours) peut provoquer un court-circuit entre les bornes des cellules de la batterie haute tension, entraînant la destruction de la batterie.



# Automatiquement plaisante

Pour les fashion victims, printemps rime avec changement de collection et... tenue légère. La Mini se repoudre donc le nez. Elle en profite pour s'offrir les services d'une nouvelle boîte automatique DKG7. Saison oblige, nous avons pris les commandes de la Cooper S Cabriolet.

Par David Bouillaux Photos Arnaud Saunier





uatre ans : l'âge du restylage ! La Mini n'y coupe pas, même si, comme à son habitude, elle y va par touches légères, soucieuse de garder son pouvoir de séduction intact. Cette fois, c'est de l'arrière qu'elle annonce le plus la couleur : l'incrustation de l'Union Jack (drapeau britannique) dans les feux ne loupe pas son effet. À l'avant, les optiques full LED adaptatifs intègrent, elles, des clignotants en forme d'anneau ! Notez aussi la présence d'inserts noirs (option Piano Black extérieur à 110 €) sur la calandre, les bouches d'aération et autour des feux arrière qui apportent une touche de sportivité supplémentaire. Outre le nouveau logo et les nouvelles jantes, Mini met également l'accent sur les possibilités de personnalisation du véhicule.

Il est ainsi possible de customiser à sa guise certains éléments comme les ouïes latérales de clignotants, les baguettes de seuils de portes rétroéclairées ou encore l'insert de la planche de bord, côté passager.

**À bord, les deux changements les plus notables sont l'écran, désormais tactile, et le nouveau levier de vitesses.**

Mais pour profiter de ces nouveautés, il faut (re) mettre la main au portefeuille. Dans sa version grand format, le premier impose de cocher l'option Pack Connected Navigation Plus affiché à 3 000 €. Sans cela, il faut se contenter du petit modèle de 6,5 pouces. Quant au second, au design que certains trouveront sans doute un peu douteux, il incarne la présence de la nouvelle boîte automatique robotisée à double

embrayage et sept rapports facturée 1 900 €. Un investissement toutefois vite amorti puisqu'il permet d'abaisser le malus de 1 613 € (avec la boîte manuelle) à 140 €. Surtout, il s'agit certainement là de l'une des meilleures transmissions automatiques du marché. À l'usage, elle s'apprécie vraiment pour sa douceur et la rapidité des passages de rapports, le tout absolument sans aucun à-coup. Pour les conducteurs les plus sportifs, Mini la décline en version sport. Facturée "seulement" 100 € de plus, elle dispose de rapports de boîte plus courts et se pilote aussi via des palettes au volant. Notez en revanche qu'à cause du couple plus élevé du moteur de la version John Cooper Works (231 ch), cette dernière conserve la traditionnelle boîte auto à huit rapports (d'origine ZF). À la longue carte des options, s'ajoutent aussi une nouvelle sellerie



**LA PUISSANCE DE LA COOPER S N'ÉVOLUE PAS, MAIS LA NOUVELLE BOÎTE DKG7 ASSURE UN PASSAGE DES RAPPORTS PLUS RAPIDE •••**

À bord, la Mini soigne son élégance avec une nouvelle sellerie, et peaufine l'ergonomie grâce à son écran tactile revisité.



**PLUS**

Agrément moteur  
Boîte convaincante  
Sonorité plaisante  
Plaisir de conduite

**MOINS**

Visibilité arrière  
Tarif élevé  
Nombreuses options



❶ Les sièges arrière sont toujours aussi peu spacieux. Seuls les bambins ou le sac à main pourront y prendre place. ❷ Suivant le positionnement du toit (ouvert ou fermé), la capacité du coffre passe de 160 à 215 dm<sup>3</sup>. ❸ Capote fermée, la visibilité vers l'arrière est très médiocre. Heureusement, le radar de recul est de série. ❹ Au rang des petits détails qui tuent : le seuil de porte peut être personnalisé à souhait.



## LA SONORITÉ RAUQUE LÂCHÉE PAR LA DOUBLE SORTIE D'ÉCHAPPEMENT S'APPRÉCIE ENCORE PLUS DÉCAPOTÉ ●●●

cuir (600 €) ou encore des équipements dernier cri comme l'affichage tête haute, le système Apple Car Play, la recharge de téléphone par induction ou encore l'éclairage à LED matriciel. Derrière son look néorétro très séduisant, la Mini n'en est pas moins une vraie geek !

### Sous le capot de la Cooper S, la puissance du 2 litres n'évolue pas et l'on dispose toujours de 192 ch.

Armé d'un turbo, ce moteur assure une belle polyvalence d'utilisation et sa disponibilité dès les bas régimes (dès 2000 tr/mn) facil-

lite les relances à basse vitesse. Des qualités particulièrement appréciables sur les petites routes. Les montées en régime distillent un certain plaisir et la sonorité rauque émise par la double sortie d'échappement donne le sourire à chaque accélération. Un effet décuplé lorsque l'on circule cheveux au vent. Pour cela, rien de plus simple. L'ouverture du toit, entièrement automatisée, peut s'effectuer en roulant jusqu'à 30 km/h. L'opération réclame tout de même une bonne quinzaine de secondes mais le sentiment de liberté est très sympathique. Dès les premiers kilomètres, le charme opère. Il faut dire que le

format de la Mini est particulièrement adapté aux routes majorquines, sinuées et étroites. La direction, certes un peu lourde mais précise, et l'agilité naturelle d'un châssis ramassé (porte-à-faux courts) lui permettent de bondir de virage en virage avec une facilité déconcertante. Par ailleurs, nous avons été agréablement surpris par la douceur des suspensions, même en mode Sport. Pour justifier ses tarifs élitistes, la Mini a compris qu'elle ne pouvait plus se contenter d'être un objet à la mode. La petite british distille un réel plaisir de conduite. Et par les temps qui courrent, ça fait un bien fou ! ■



- ➊ Le mode Sport agit sur les réglages châssis et moteur à condition d'avoir toutes les options.
- ➋ Le nouveau pommeau de vitesses souligne l'arrivée de la boîte DKG 7 rapports.
- ➌ Les traditionnels compteurs ronds sont toujours au menu. Leur lisibilité est excellente.
- ➍ La Mini est à la pointe des technos : elle peut recevoir le régulateur de vitesse adaptatif.



# MINI Cabriolet Cooper S 192 ch DKG7

## EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 192 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■ 280 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1998 cm <sup>3</sup> /10 CV
Transmission	Aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

#### Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques	195/55 R 16

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,85/1,72/1,41/2,49 m
Poids/tractable freiné	1390 kg/NC

#### Performances

0 à 100 km/h	■ 7,1 s
Vitesse maxi	■ 230 km/h

#### Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 160 à 215 dm <sup>3</sup> *
*Selon l'ouverture de la capote.	

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	■ <b>33 100 €</b>
Malus (CO <sub>2</sub> )	■ 140 € (126 g/km)
Prix du modèle essayé**	■ 44 970 €
Garantie	■ 2 ans kilométrage illimité

\*\*Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série ■

4 airbags, accès et démarrage sans clé, Bluetooth, contrôle de la pression des pneus, clim auto bizona, ESP, jantes alu de 16 pouces, ordinateur de bord, radar de recul, régulateur de vitesse avec fonction freinage, rétros et vitres électriques, sièges AV sport, système multimédia avec écran central 6,5 pouces, autoradio, prises AUX-IN et port USB, volant multifonction...

#### Options ■

Affichage tête haute (620 €), caméra de recul (350 €), capote "Union Jack" (800 €), projecteurs full LED adaptatifs (450 €), sièges AV sport et sellerie cuir (600 €), suspensions adaptatives (550 €), système hi-fi Harman Kardon (800 €)...

#### Consommations

Mixte	■ 6,3 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	■ 7,9/5,3 l/100 km
Réservoir	■ 44 l

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Angleterre

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Mini, c'est l'achat plaisir par excellence ! Cette version restylée offre encore plus de possibilités de personnalisation. Agile et confortable, la Cooper S Cabriolet est toujours aussi attachante à conduire. La nouvelle boîte DKG7, douce et rapide, améliore encore d'un cran l'agrément. Bref, on valide tout ! Sauf le tarif...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ L'ouverture entièrement électrique du toit peut s'effectuer en roulant jusqu'à 30 km/h. ❷ En plus d'intégrer les clignotants, les optiques avant disposent d'un nouvel éclairage full LED adaptatif.





# Épicurien ou cartésien

Dans la jungle des SUV, le 3008 est roi! Mais chaque jour, un rival débarque dans la savane pour contester sa suprématie en cherchant la faille. Pour le défier, le Skoda Karoq puise sa force en Alaska. Va-t-il jeter un froid? Par Mélina Priam Photos Clément Choulot



**K**aroq ! Encore un nom à coucher dehors, non ? Original certes, mais moins facile à porter qu'un numéro. Mais où donc Skoda est-il allé chercher un patronyme pareil ? Eh bien, je vous le donne en mille : en Alaska ! Karoq est l'association et la contraction de "Kaa'raq" et de "Ruq" qui, en langage alutiiq, désignent respectivement la voiture et la flèche, élément central de l'insigne Skoda. Avouez que vue sous ce jour, l'histoire est belle ! Guy L'Hospital a pu constater par ailleurs que le dernier-né des SUV tchèques n'avait peur

de rien, et surtout pas de l'enfer islandais (*voir L'AJ* n° 1003). Peut-être... En attendant, celui qui donne le ton chez les SUV compacts, c'est le 3008. En moins de deux ans, il s'est imposé en patron. Et entend bien le rester. De la gueule, le boss n'en manque pas : son style, son originalité contribuent grandement à son succès. De plus, loin de tout miser sur son physique, il réaffûte ses armes sans cesse pour tenir ses adversaires à distance. Dernière illustration : son nouveau BlueHDI de 130 ch particulièrement vertueux. Autant dire qu'il va falloir plus qu'un nom exotique pour lui ravir sa couronne. D'autant que derrière son état civil, le Skoda ne roule pas des

mécaniques entre un physique passe-partout et un "petit" 1.6 TDI de 116 ch. Mais on ne sait jamais : une flèche lâchée d'un angle inattendu pourrait viser juste et blesser Sa Majesté.

#### SUR LA ROUTE

Navrée de tuer le suspense aussi vite et d'être brutale, mais rien ne sert de tourner autour du pot : celui qui surpassera le 3008 en agrément de conduite et comportement routier n'est pas encore né ! Non pas que le nouveau SUV du groupe Volkswagen ne bénéficie pas des meilleurs savoir-faire "maison". Il partage notamment les mêmes entrailles que les

## 76 [ FACE-À-FACE ] SKODA KAROQ 1.6 TDI 116 ch BVM6 Style PEUGEOT 3008 BlueHDI 130 ch BVM6 Allure

Volkswagen Tiguan et surtout Seat Ateca, dont il est très proche en gabarit. Au contraire, sur la route, il donne son maximum. Sain, équilibré, précis, peu sujet au roulis et même assez agile, le Karoq révèle une tenue de route exemplaire. Il n'excelle certes pas au freinage. Cependant, les résultats relevés sur notre base d'essais de Montlhéry prouvent qu'il ne fait pas moins bien que ses rivaux. De plus, il ne se contente pas de soigner uniquement les qualités dynamiques. Son ergonomie absolument exemplaire, son système multimédia plus facile et plus rapide à appréhender que celui du 3008, ou encore ses commandes précises et agréables contribuent aussi grandement à lagrément. Celle de la boîte de vitesses en est une illustration parfaite : un petit levier agréable à prendre en main, des débattements courts, des rapports parfaitement verrouillés et des passages de vitesses fluides, elle ne mérite que des éloges. Alors, pourquoi encore et toujours le 3008 ? Eh bien parce que... même si sa commande de boîte accroche parfois un peu (soulignons néanmoins que c'est l'une des plus plaisantes de chez Peugeot), même si le pommeau est plus grossier, même si l'ergonomie est un peu plus brouillonne et même si le mode Sport est caricatural et complètement inutile sur

**SKODA KAROQ.**  
**1** La présentation est beaucoup plus sobre, fade diront même certains, mais l'ergonomie est parfaite. **2** La commande de boîte ne ferait pas tache dans une sportive. Dommage que l'étagement des derniers rapports soit un peu trop long. **3** Le Karoq n'a pas les honneurs de l'instrumentation 100 % numérique du Tiguan... pour l'instant. Mais l'affichage est clair, net et sans bavure.



**SA TENUE DE ROUTE EST EXEMPLAIRE, MAIS IL LUI MANQUE CE PETIT TRUC EN PLUS QU'A LE 3008** •••

### SKODA KAROQ

#### PLUS

Modularité et astuces pratiques  
Habitabilité  
Bon rapport prix/équipements

#### MOINS

Performances en retrait  
Étagement long des derniers rapports de boîte  
Présentation austère

### PEUGEOT 3008

#### PLUS

Agrément de conduite  
Présentation et ambiance à bord  
Consommation

#### MOINS

Habitabilité arrière en retrait  
Prix/équipements moins avantageux  
Certains détails d'ergonomie moins évidents





Avec 116 ch sous le capot, le Karoq a du mal à soutenir le rythme du 3008 BlueHDi 130 ch. Et il ne consomme pas moins pour autant !



#### PEUGEOT 3008

➊ Plus originale et raffinée, la présentation peut aussi paraître plus clinquante: question de goût. Et l'i-cockpit ne plaît pas à tous. ➋ Sur un diesel de 130 ch, le mode Sport relève du surperflu. ➌ Les compteurs numériques participent beaucoup au charme du 3008. Plusieurs affichages sont disponibles. En revanche, le compte-tours gradué à l'envers ne se remarque plus au quotidien.



un diesel de 130 ch, le 3008 dispose de ce petit supplément d'âme, de cette pointe de piment qui donne plus de sel à sa conduite. Cette qualité, il la doit essentiellement à l'excellence de ses trains roulants, lesquels affichent un compromis confort/tenue de route un cran au-dessus de celui du Karoq, un peu plus sec, mais aussi à son fameux i-cockpit et à son petit volant... auxquels il faut toutefois adhérer. Ce dernier ne fait toujours pas l'unanimité. Si vous faites partie des réfractaires, inutile d'insister. Cette caractéristique est si marquante et occupe une place si importante qu'il ne faut pas qu'elle soit une source de gêne, même si à *L'Auto-Journal*, rares sont ceux qui n'y trouvent pas leur compte.

#### Soucieux de ne pas s'endormir sur ses lauriers, le 3008 réplique également à son jeune rival par sa mécanique plus moderne.

Malgré le *diesel bashing* ambiant, Peugeot n'a pas hésité à investir dans un nouveau BlueHDi et confirme qu'il maîtrise toujours cette technologie. Plus petit en cylindrée mais plus puissant que l'ancien 1.6 BlueHDi de 120 ch qu'il remplace peu à peu sous le capot de toutes les Peugeot, son principal intérêt est de moins →



**EN S'INSPIRANT DE L'UNIVERS DES MONOSPACE, LE KAROQ RISQUE DE FAIRE MOUCHE AUPRÈS DES FAMILLES •••**

#### SKODA KAROQ.

❶ Le Karoq soigne les aspects pratiques, à l'image de ce rangement sur le dessus de la planche de bord. ❷ Skoda a toujours fait de l'habitabilité sa priorité. Le Karoq est plus spacieux que le 3008 et le système VarioFlex permet d'agencer l'espace intérieur arrière à sa guise. ❸ Même dans sa configuration la moins avantageuse, le coffre est plus grand que celui du 3008.



polluer. Il n'est pas vraiment plus tonique, pourtant, il se révèle, dans le cas présent, plus souple et plus performant que l'éprouvé 1.6 TDI de 115 ch. Chrono en main, le Karoq marque clairement le pas à l'accélération et surtout en relances. Certes, il part avec un petit déficit de puissance (15 ch) que son poids très légèrement inférieur (46 kg) ne compense pas. Mais il est surtout handicapé par un étagement de la boîte de vitesses assez long, surtout sur les derniers rapports. En prime, le TDI Volkswagen se montre plus rugueux et bruyant que le BlueHDI.

#### VIE À BORD

Sans vouloir tomber dans le chauvinisme primaire, avouez que le 3008 a de la gueule ! À côté de lui, le Skoda n'est pas vilain, il affiche même une certaine prestance, mais ses lignes paraissent tout de même plus fades. Dans la rue, même si sa silhouette appartient désormais au paysage automobile, les passants se retournent sur le 3008, alors qu'ils ne remarquent même



Le compromis confort/tenu de route du 3008 reste un cran au-dessus. Plus précis, un poil plus agile, prendre son volant donne le sourire. Bref, sur la route, le boss, c'est lui!



①

**PEUGEOT 3008**

- ① Le confort d'assise de la banquette est d'un très bon niveau, mais les passagers arrière du 3008 ont moins de place pour leurs jambes.
- ② Le coffre du 3008 n'est pas petit dans l'absolu et ses formes régulières sont pratiques.
- ③ La petite rallonge réglable des assises avant apporte un vrai plus en confort, surtout pour les grands gabarits qui ont ainsi les cuisses mieux soutenues.



②



③



Dessin de la planche de bord original, matériaux élégants, finition soignée et ce fameux petit volant donnent un supplément d'âme à l'habitacle du 3008.

pas le nouveau Karoq. Certains le confondent même avec ses cousins... Tout est dit.

À bord, c'est la même chose. À l'originalité, au raffinement du Peugeot, le Skoda oppose une rationalité à toute épreuve. Là encore, l'i-cockpit est au cœur de la présentation intérieure du 3008 et il lui apporte un charme fou. Tout comme la barrette de touches chromées ou l'instrumentation numérique, même si le compte-tours gradué à l'envers relève du pur gadget. Attention toutefois, le Karoq n'a pas dit son dernier mot. Certes, pour l'effet de surprise, il faudra repasser. Et, à l'heure où tous les SUV y vont de leur instrumentation de bord numérique, il ne reçoit même pas le fameux Info Display (réservé pour l'instant aux Volkswagen) et se contente donc de compteurs "à l'ancienne". Mais tout est parfaitement à sa place, fonctionnel et pratique. Les matériaux n'ont pas la classe de ceux du 3008 – sur ce dernier, les inserts en tissu sur la planche de bord sont particulièrement élégants – mais ils dégagent une impression de qualité, de robustesse et sont parfaitement assemblés.

#### **Le Karoq a surtout un atout: son sens de l'accueil et son esprit de famille, incarnés par le système VarioFlex.**

Cet équipement, inspiré de l'univers des monospaces, se compose de trois sièges arrière indépendants qui coulissent, se rabattent, se retirent, et peuvent même être déplacés en latéral pour n'avoir que deux places avec plus d'aisance aux coudes par rapport aux contre-portes. De série sur la finition Style, il constitue à lui seul un motif d'achat pour une famille. Le Karoq s'avère ainsi plus spacieux, ménageant un espace plus confortable pour les jambes des passagers arrière, sans grever le volume du coffre. Au contraire, même dans sa configuration la plus modeste (avec les sièges reculés au maximum et donc le plus de place possible pour les passagers), il égale celui du 3008. Sièges avancés, il

**L'avis de Mélina Priam**

Moins d'originalité dans le style mais ses commandes rendent sa conduite tellement confortable...



## PLUS PUISSANT, PLUS PERFORMANT, LE NOUVEAU BLUEHDI PEUGEOT EST EN PRIME MOINS GOURMAND ET IL ÉCHAPPE AU MALUS ÉCOLO ●●●

gagne encore 110 dm<sup>3</sup> ! Si en prime vous vous offrez l'option du toit panoramique – vraiment... panoramique – qui apporte une belle luminosité à l'habitacle, les voyages en famille deviennent une agréable aventure. Cependant, regarder défiler les kilomètres à l'arrière du 3008 n'est pas mal non plus. Comme nous l'avons déjà noté, il ménage un excellent confort de suspension et son insonorisation tient les claquements du diesel hors de l'habitacle. Le Karoq n'est certes pas un charmeur, mais il dispose indéniablement d'arguments qui parlent aux familles.

**BUDGET**

Le succès du 3008 lui aurait-il donné la grosse tête ? Franchement, un peu. Il n'ose pas encore

faire preuve d'autant d'arrogance que les SUV plus haut de gamme (Audi, BMW ou Mercedes, mais aussi Jaguar) mais ses tarifs figurent quand même dans le haut de la hiérarchie. Certes, la dot de la finition Allure ne souffre guère de lacune, mais ce ne sont pas non plus les vacances en *all inclusive* pour autant. Même à 33 850 €, soit déjà 1 760 € de plus qu'un Karoq 1.6 TDI 115 ch Style, il faut remettre la main au porte-monnaie pour, par exemple, le hayon électrique, les phares full LED, la sellerie cuir, les sièges avant électriques ou encore le régulateur de vitesse adaptatif, des équipements de série sur le Skoda.

À l'arrivée, le charme se paie au prix fort. En revanche, le 3008 échappe au malus, le nou-

veau BlueHDI s'avérant assez économique – 6,2 l/100 km en moyenne et juste 6 l/100 km sur route. Le TDI n'est pas beaucoup plus gourmand, mais quand même. Plus poussif, moins puissant, il travaille plus souvent à son maximum, ce qui fait grimper son appétit. Il se retrouve ainsi pénalisé par un petit malus de 50 €. Surtout, comme souligné plus haut, il compose avec des rapports de boîte longs qui pénalisent les relances, afin de ne pas devenir carrément trop gourmand. ■

**VERDICTS**

**SUR LA ROUTE:** PEUGEOT 3008

**VIE À BORD:** ÉGALITÉ

**BUDGET:** SKODA KAROQ

## SKODA KAROQ

1.6 TDI 116 ch BVM6 Style

## PEUGEOT 3008

BlueHDI 130 ch BVM6 Allure

# EN CHIFFRES

## NOS MESURES

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

### Skoda Karoq

### Peugeot 3008

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	116 ch de 3250 à 4000 tr/mn	130 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	250 Nm de 1500 à 3200 tr/mn	300 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm <sup>3</sup> /6 CV	1499 cm <sup>3</sup> /6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6

#### Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m	10,9 m
Pneumatiques	215/50 R 18	205/55 R 19

#### Dimensions / poids

L/I/h/empattement	4,39/1,85/1,61/2,64 m	4,45/1,85/1,63/2,68 m
Poids/tractable freiné	1498 kg/1500 kg	1544 kg/1500 kg

#### Performances

1000 m d.a.	34,4 s	33,7 s
0 à 100 km/h	12,5 s	11,6 s
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> / 5 <sup>e</sup> / 6 <sup>e</sup>	11,8/17,6/24,4 s	11,5/14,8/18,6
Vitesse maxi	172 km/h	180 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/37 m	11/31/62 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	13/28 cm*	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/146 cm	149/148 cm
Volume de coffre	550/661 dm <sup>3</sup> *	547 dm <sup>3</sup>

\*Avec système Varioflex

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	44/64,9/68,8 dB	45,2/63,1/67,2 dB
------------------------	-----------------	-------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>32 090 €</b>	<b>33 850 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	50 € (120 g/km)	0 € (106 g/km)
Prix du modèle essayé	32960 €	41140 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus

#### Équipements communs

6 airbags (7 sur le Karoq), accès et démarrage sans clé, aides au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking auto, hayon électrique, jantes alliage, phares LED, régul./lim. de vitesse, rétros rabattables élect., surveillance angles morts, syst. multimédia avec écran tactile, GPS, autoradio, prise USB, Mirror Screen...

#### Options

**Skoda:** AFIL (390 €), BV DSG7 (1600 €), gestion auto des feux de route (200 €), peinture métallisée (470 €), roue temporaire (150 €), sellerie cuir (245 €), toit panoramique (1100 €)...

**Peugeot:** BV EAT8 (1800 €), peinture spéciale (200 à 1450 €), phares Full LED (1200 €), régul. de vitesse adaptatif (400 €), roue galette (110 €), sellerie cuir (900 €), toit pano (1400 €)...

#### Consommations

Moyenne	6,4 l/100 km	6,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,3/6,5/6,5 l/100 km	6,3/6,6/2 l/100 km
Autonomie / Réervoir	781 km/50 l	854 km/53 l

#### Note EuroNCAP

<b>5 étoiles</b>	<b>5 étoiles</b>
------------------	------------------

<b>Pays de fabrication</b>	<b>République tchèque</b>	<b>France</b>
----------------------------	---------------------------	---------------

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

### PEUGEOT 3008

**Le roi conserve sa couronne ! Grâce notamment au BlueHDI 130 ch, le 3008 garde l'avantage en performances et en consommation. À l'originalité de son habitacle, il ajoute un compromis confort/tenue de route et un agrément de conduite au top. Mais le Karoq a trouvé la brèche en soignant les aspects pratiques et en se montrant moins prétentieux en tarif. Au charisme du chef, il oppose un sérieux et une rigueur qui ont aussi du charme.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



## L'avis de Mélina Priam



Son ambiance et sa conduite ont toujours ce petit truc en plus qui donnent envie de prendre la route.

80%  
Quotient Emotionnel



Le 3008 n'est pas parfait pour autant. Son succès lui a fait prendre la grosse tête et cette prétention se perçoit malheureusement dans ses tarifs.



La Vantage aura marqué l'histoire. Ses défauts étaient jugés attachants et son physique suffisait à en faire la huitième merveille du monde. Mais elle fait peau neuve. Moteur, châssis, boîte et design : tout change. Même nos sentiments ?

Par Sylvain Vétaux  
Photos Drew Gibson

# L'AMOUR EN HERITAGE

GE



**L**a première impression est souvent la bonne. Soit. En voyant la nouvelle Aston, qui sera très rapidement le modèle le plus vendu dans la gamme, la tendance est plutôt au... "mouais". Le regard de biche de l'ancienne mouture est remplacé par un faciès plus commun, plat, aux faux airs de Mazda. Ce n'est pas vilain mais honnêtement, nous nous attendions à quelque chose de plus... astonien. Le genre de sourire qui vous fait fondre de suite. À la place, c'est yeux mi-clos, gros capot et bouche grande ouverte. L'arrière est plus séduisant, à défaut d'être glamour, et la courbe du bandeau lumineux, symétriquement identique à celle du diffuseur, est un gimmick bien trouvé. Sam Holgate est l'auteur de ce dessin controversé et accepte les remarques. "J'ai vraiment voulu qu'on arrête de confondre nos modèles. La DB11 ne ressemble pas à la DB9. La Vantage ne ressemble ni à la DB11, ni à la précédente génération. Et vous verrez la Vanquish..." L'explication nous va. L'habitacle, un peu moins. Non pas que la finition soit décevante. Du cuir, de l'aluminium, du carbone : il ne manque rien mais l'ergonomie, l'un des points noirs de la firme de Gaydon, n'est visiblement toujours pas au centre des préoccupations. Pour l'illustrer, il suffit de jeter un œil à la console centrale, truffée de boutons aux pictogrammes peu lisibles. La clé a changé et perdu son allure monobloc pour des lignes plus oblongues. Je cherche à l'insérer, comme de coutume chez

Aston Martin, sous l'écran (qui n'est plus basculant) : en vain. Désormais, le moteur se réveille via un vulgaire bouton Engine Start au milieu de tous les autres. Snif...

#### **La nouvelle Vantage perd aussi son moteur atmosphérique, mais pas son V8.**

Qui n'est pas le sien d'ailleurs, puisqu'il provient de l'AMG GT. Un 4 litres plein de vie, voire imprécieux, mais correspond-il vraiment à l'esprit Aston Martin ? Les doutes sont vite dissipés et le mérite en revient aux ingénieurs anglais. Le V8, très reculé, est dépouillé de quelques accessoires AMG. Lubrification (carter humide), admission et surtout échappement sont de chez Aston Martin. Il en résulte une sonorité qui, si elle est moins extravagante que les grondements sauvages auxquels la marque allemande nous a habitués, correspond bien à l'image Aston. Pour en profiter pleinement, il faut basculer en mode ➤

#### **La Vantage à travers les âges**

L'appellation Vantage apparaît en 1951. La Vantage devient une voiture à part entière en 1972 avec une édition limitée à 70 exemplaires. La plus impressionnante reste la V600 Le Mans, la dernière à avoir été produite dans l'usine de Newport Pagnell.

ASTON MARTIN





Plus rigoureuse que par le passé sans être plus cassante, la Vantage comble une partie de son retard face à la Porsche 911.

Track, qui libère les conduits en inox. Il n'y a pas autant de *broooapp broooapp* au lever de pied que dans l'AMG, et pourtant ce moteur arrive à nous faire oublier qu'il est très suralimenté. Mais pas sur la poussée. Alors que par le passé, la Vantage V8 semblait manquer de puissance, le grief n'est plus d'actualité. De 2 500 à 7 000 tr/mn, les accélérations ne faiblissent quasiment pas. Le constructeur annonce 3,6 s pour le 0 à 100 km/h et, pour une fois, cela nous paraît envisageable. Même si Andy Palmer, le patron, a annoncé qu'il y aura bien une version à boîte mécanique, il faut se contenter, au lancement, de la ZF 8 automatique. Qui n'est pas une

punitrice. Elle a été légèrement recalibrée pour l'occasion et bénéficie d'un vrai mode Manuel qui permet de conserver le rapport, y compris au rupteur. Elle est reprise, comme une bonne partie de la Vantage, de la DB11, mais le rapport final revu contraint le petit coupé à stopper sa course à... 314 km/h.

### **Le secteur dans lequel la Vantage a le plus progressé est celui du dynamisme.**

Son aïeule n'était pas un saucisson, mais les matchs face à la Porsche 911 tournaient systématiquement en sa défaveur. Aujourd'hui, la donne pourrait changer. Toujours très équilibrée, la Vantage est devenue efficace, avec une sensation de pivot en entrée de courbe qui autorise des placements rapides et précis. La direction électrique manque certes de consistance, mais la suspension pilotée se montre rigoureuse en conduite soutenue, moins sur les grands axes. Pour la première fois de son histoire, Aston équipe l'une de ses voitures de l'E-Diff, un autobloquant fonctionnant de pair avec un moteur électrique, plus rapide et plus fin qu'un différentiel mécanique classique. Il en résulte une Vantage qui relance très tôt en virage et garantit, même sous la pluie, une motricité difficile à prendre en défaut. Bref : de voiture magnifique à regarder mais perfectible à conduire, la Vantage est devenue une auto plus sportive, dynamique, précise, équilibrée. Reste à accrocher à son physique. ■



DOMINIC FRASER

L'écran GPS de l'Aston Martin n'est plus escamotable et la cartographie, à défaut d'être très détaillée et réactive, fait sans peine oublier celle de la précédente génération.



- ➊ Le V8, emprunté à l'AMG GT, bénéficie d'une ligne d'échappement spécifique, pour "sonner" vraiment comme une Aston.
- ➋ Cuir, alu, carbone : les matériaux et la présentation sont flatteurs.



DOMINIC FRASER

# ASTON MARTIN Vantage V8 510 ch

## EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	510 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	685 Nm à 2000 tr/mn
Type	V8, biturbo
Cylindrée / puissance fiscale	3 982 cm <sup>3</sup> / NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	BVA / 8

#### Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV / AR	255/40 & 295/35 R 20

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,46 / 1,94 / 1,27 m
Poids / tractable freiné	1530 kg (à sec) / NC

#### Performances

0 à 100 km/h	3,6 s
Vitesse maxi	314 km/h

#### Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	350 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

### LE BUDGET

<b>Prix</b>	155 294 €
Malus (CO <sub>2</sub> )	10 500 € (245 g/km)
Prix du modèle essayé*	221 655 €
Garantie	2 ans, km illimité

\*Avec options et malus inclus.

#### Équipements de série ■

4 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, alarme, clim auto bizona, contrôle de pression des pneus, GPS, jantes de 20 pouces, sellerie cuir, suspension pilotée, sièges électriques avec mémoire de réglage, sorties d'échappement inox, système multimédia avec écran 8 pouces, volant cuir avec palettes.

#### Options ■

Barre anti-rapprochement noire (425 €), broderies sur les appuie-tête (715 €), caméra à 360° (1475 €), détecteur d'angles morts (715 €), jantes de 20 pouces forgées (4 263 €), pack carrosserie en fibre de carbone (10 150 €), pavillon en cuir perforé (2 157 €), peinture gamme Q satin (15 954 €), ouïes latérales en fibre de carbone (2 157 €), sellerie gamme Q Special (5 897 €), sièges Sport + (2 157 €), sorties d'échappement noires (715 €), seuils de portes en aluminium (1 475 €), volant sport (1 475 €)...

#### Consommations

Mixte	10,5 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	14,4 / 8,2 l/100 km
Réservoir	73 l

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

Royaume-Uni

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La note maximale n'était pas une évidence pour une auto qui perd, selon nous, une grosse partie de son sex-appeal. La Vantage se mue progressivement de GT à sportive et s'offre enfin des performances en rapport avec son image tout en faisant un bond en termes de comportement. Et comme en plus, elle chante juste...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



MAX

L'ergonomie n'est pas le point fort de la Vantage. L'anglaise se rattrape avec cette ambiance unique, même si une partie des commandes provient de chez Mercedes.

### L'avis de Sylvain Vétaux



La Vantage a beaucoup changé mais le charme opère toujours. J'ai bien conduit un engin exceptionnel.



**NOUVELLES DATES DE DÉPART  
DE JUILLET À AOÛT 2018**

**LES CROISIÈRES**

***l'auto-journal***  
Tous les plaisirs de l'automobile  
SÉLECTIONNÉES PAR VOTRE MAGAZINE



## La croisière au cœur du Portugal *Entre vignobles et patrimoine de la vallée du Douro*

**PORTO - REGUA - VEGA DE TERON - BARCA D'ALVA - FERRADOSA - PINHAO**



**L**e fleuve d'or oublie les frontières et relie le Portugal à l'Espagne. Classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, le Douro vous ouvre les portes sur ce bout du monde où vignes en terrasse et villages typiques se dévoilent au fil du fleuve et des accords du Fado.

**Tarif lecteurs**  
à partir de  
**895€\***  
**PAR PERSONNE**  
8 JOURS/7 NUITS, CABINE DOUBLE,  
PENSION COMPLÈTE, BOISSONS,  
ÉQUIPAGE FRANCOPHONE  
**Soirées Flamenco  
et Fado incluses**

\* avec ou sans transport

**2 CATÉGORIES DE BATEAU : 4 ET 5 ANCRES**



Informations et réservation au : **01 41 33 59 00** (du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h). Code : **AUTO JOURNAL**  
**ou** téléchargez la documentation complète sur [www.croisieres-lecteurs.com/aj](http://www.croisieres-lecteurs.com/aj)

**ou** Complétez, découpez et renvoyez ce coupon à : l'Auto-Journal - Croisière La vallée du Douro - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Je souhaite recevoir **GRATUITEMENT** et **SANS ENGAGEMENT** de ma part la documentation complète de cette croisière.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

Tél. : ..... Email : .....

J'accepte d'être informé(e) des offres commerciales du groupe Mondadori France et de celles de ses partenaires. Avez-vous déjà effectué une croisière ?  Oui  Non

***l'auto-journal***

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. Sauf refus de votre part, ces informations peuvent être utilisées par des partenaires.

CE18DOUP

**CroisiEurope**

## Biographie

### SITE DE PRODUCTION

**EMDEN** (Allemagne)

### EXEMPLAIRES VENDUS

**3 671** en France en 2017,

à titre de comparaison

Peugeot a vendu sur la

même période **66 173**

exemplaires de la 308.

### MOTORISATIONS

**ESSENCE:** de 105 à 210 ch

**DIESEL:** 105 à 140 ch

### MODÈLE LE PLUS VENDU

**1.2 TSI 105 CH**

## Sa seconde vie en occasion

Présenté en 2012, le cabriolet Coccinelle a notre préférence. Un cabrio "à l'ancienne" avec un toit en toile qui reste bien apparent y compris replié (électriquement quand même...) et qui, même dans cette position, participe au charme de l'auto. Sous le capot, un 1.2 TSI fera bien l'affaire mais si les finances le permettent, craquer pour un 1.4 TSI de 150 ch est encore mieux. Dans les deux cas, la boîte DSG7 apporte un petit plus au confort de conduite.



**Née en 2011  
Fin de carrière 2018**

# Volkswagen Coccinelle

Par Pascal Richard

**Il en va des voitures comme des stars. Certaines aiment annoncer leurs adieux à l'avance. Souci du détail, cabotinage ? Qui sait. Ce qui est sûr, c'est que la Cox s'effacera d'ici à la fin de l'année !**

Ce n'est pas en France, ni en Allemagne d'ailleurs que j'ai croisé pour la première fois la Cox, mais au Canada ! Avec quelques amis, nous avions décidé de nous lancer dans un road trip québécois ! Partis de Montréal, nous étions remontés le long du Saint-Laurent en passant pour la Baie des chaleurs pour finir notre parcours aux confins

de la péninsule de Gaspé. De vrais aventuriers au volant de leur 4x4 sauce ketchup ! C'est là que nous avons rencontré Nick et Joanne, deux aventuriers eux aussi. Ils étaient là après avoir taillé la route depuis San Francisco au volant de leur Cox ! C'est à eux que j'avais pensé en découvrant la New Beetle au Salon de Detroit, en 1998.

Elle avait beau avoir un soliflore planté sur sa planche de bord, elle faisait plus power que flower. Pas sûr que Nick et Joanne auraient aimé. En revanche, ils auraient aimé sa descendante, née en 2011, et qui nous quitte aujourd'hui. Mais franchement, nous avons quand même du mal à croire que l'histoire va s'arrêter là... ■

# L'attraction Loeb

Rouler aux côtés d'un nonuple champion du monde et retenir son souffle. C'est la nouvelle expérience proposée au Futuroscope. *L'Auto-Journal* l'a testée avec le pilote alsacien.

Par Antoine Grenapin





**L**a Peugeot 208 WRX se positionne à l'entrée d'un garage. Le moteur de 560 ch hurle, le siège vibre avant que Sébastien Loeb n'enclenche la 1<sup>re</sup>. Il s'échappe de l'enceinte, slalome entre une rangée de voitures et pénètre sur une piste. Le nonuple champion du monde enchaîne les vitesses, le regard immobile et toujours focalisé sur la route. Il bifurque, traverse un champ et propulse son bolide sur une route sinuuse. À ses côtés, dans l'habitacle exigu, le copilote, c'est vous.

Muni d'un casque de réalité virtuelle (VR), vous percevez tout : les à-coups, les changements de direction et les coups de volant. Devant, ce sont bientôt les vignes alsaciennes, décor d'une des spéciales les plus réputées de l'ex-Rallye de France, qui défilent. Bienvenue à bord du Sébastien Loeb Racing Xperience, la dernière attraction proposée au Futuroscope !

**600 m<sup>2</sup> 100 % Loeb.** “*Chaque année, une poignée de privilégiés ont l'occasion de monter avec moi à bord*, confie le pilote alsacien. *J'avais vraiment envie de faire partager cette expérience au plus grand nombre. Or, les images télévisées sont trop réductrices et ne rendent pas assez compte de ce que l'on vit à l'intérieur.*” Alors, le pilote s'est lancé dans ce nouveau défi : proposer une immersion aux visiteurs de l'un des quatre parcs les plus visités de l'Hexagone – le Futuroscope, près de Poitiers, a accueilli deux millions de personnes l'an dernier. Le visiteur s'engouffre dans un espace de 600 m<sup>2</sup> totalement dédié au nonuple champion du monde des rallyes. Au cours d'un circuit balisé, il découvre certains trophées remportés par le pilote, ses grands faits d'armes et les spécificités des bolides qu'il a sublimés. Un avant-goût de l'attraction avant de se retrouver, debout, dans une salle plongée dans

J.-L. AUDY/FUTUROSCOPE



la pénombre. Quelques écrans plats s'allument, barrés par la mention “*Breaking news*”. L'expérience peut commencer.

“*Un camion et un train viennent d'entrer en collision à proximité de Strasbourg*, explique la présentatrice, image de l'accident à l'appui. *Un gaz toxique et hallucinogène, du protoxyde d'azote, s'échappe d'un des wagons et menace de se propager.*” L'animatrice introduit ensuite une envoyée spéciale à une poignée de kilomètres de l'incident, dans



❶ Pour les besoins du tournage, une des portières avant a été retirée. ❷ Sébastien Loeb s'est longuement impliqué, pendant les vingt-quatre mois de travail nécessaire. ❸ Une cinquantaine de personnes ont participé à la réalisation du film de l'attraction.



PHOTOS FUTUROSCOPE



***J'avais vraiment envie de faire partager mon expérience du pilotage au plus grand nombre.***





Pendant 2 minutes et 57 secondes, les spectateurs ressentent tout ce qui se passe dans l'habitacle d'une voiture de course.

la petite ville d'Haguenau, là où a été trouvé un antidote. Les fans de rallye et les Alsaciens ont tout de suite décelé le clin d'œil : Haguenau, c'est la ville natale de la star des rallyes, là où il a grandi et aime tant retrouver sa famille et ses amis de toujours. *"Il faut rapporter l'antidote au plus vite sur les lieux de l'accident ! Cela va vous paraître surprenant, mais les autorités ont décidé de confier cette mission à Sébastien Loeb."* La star entre alors en piste et le visiteur est mis à contribution : c'est

lui qui tiendra le précieux tube à essai pendant toute l'expédition, une dizaine de kilomètres au cœur de l'Alsace. Les écrans s'éteignent et le public découvre une salle plongée dans le noir et équipée de 108 sièges surélevés entourés par deux écrans de cinéma. On y prend place avant de vêtir un casque de réalité virtuelle et deux oreillettes fixées à celui-ci. À l'image, le visiteur se retrouve sur le siège passager de la 208 WRX, au sein du garage où le staff technique s'active. Ici, chacun s'appelle copilote et doit prendre dans sa main droite une sorte de joystick qui – grâce à la magie de la réalité virtuelle – est le précieux antidote.

### Sauvetage planétaire.

Ensuite, place au show Loeb, à sa dextérité au volant et à sa capacité à avaler les kilomètres quels que soient les dangers et le revêtement. Le spectateur tangue au gré des freinages et des changements de direction. Surtout, il peut s'offrir le luxe de ne pas seulement être focalisé sur la route qui défile, ce qui est beaucoup plus difficile dans la réalité. Ainsi, il est possible de s'attacher à regarder par sa fenêtre de droite et, surtout, d'admirer le roi du rallye dans ses œuvres, sa concentration et ses enchaînements au volant. *"Bravo copilote, on vient de sauver la planète !"*, sourit Sébastien Loeb à l'issue de cette course folle de 2 minutes et 57 secondes.

Un sprint rendu impressionnant par cette 208 WRX avec laquelle Loeb a découvert le rallycross la saison dernière. *"Il s'agit de la voiture la plus performante que j'ai eu l'occasion de piloter sur route,* confie le pilote. *C'était vraiment agréable de tester ses réactions sur une spéciale de rallye avec des pneus qui glissaient pas mal."* Le tournage, réalisé sans portière passager – *"j'ai parfois dû éviter quelques branches sur le parcours"* – est également l'illustration la plus spectaculaire de ces casques de VR, qui ne sont que quelques milliers à être commercialisés en France. ➤

**4** La Peugeot 208 était la voiture utilisée par Sébastien Loeb la saison dernière en rallycross. **5** Pour réussir à restituer les sensations à bord, les équipes de réalisation ont longuement travaillé à la synchronisation des images virtuelles.



PHOTOS FUTUROSCOPE

### L'AUTO, LE BON FILON DES PARCS D'ATTRACtIONS

Le Sébastien Loeb Xperience est loin d'être la seule attraction automobile des grands parcs hexagonaux. Au Futuroscope, d'ailleurs, les enfants (à partir de 1,40 m) peuvent s'initier au Code de la route au volant de petites voitures électriques sur circuit. À Disneyland Paris, les visiteurs de tout âge peuvent visiter Radiator Springs, la reconstitution de la ville du film Cars, et, un spectacle de 45 minutes : *Moteur... Action!*, met en prise des bolides qui enchaînent les manœuvres et les cascades dans un décor de cinéma. Même le Parc Astérix (photo) dispose d'un univers automobile avec la Nationale 7, un parcours où les enfants conduisent de vieux taxis posés sur des rails.



**Une superproduction.** “La réalité virtuelle s'est imposée tout de suite, puisque c'est la seule façon de placer le visiteur sur le siège passager de Sébastien Loeb, nous explique Élodie Arnaud, chef de projet au Futuroscope. Ensuite, il s'agit d'un assemblage de technologies pour arriver à ce résultat: un simulateur conçu pour l'aéronautique, des capteurs pour enregistrer tous les mouvements à bord et une précision en matière de synchronisation.” Ce dernier aspect est essentiel, notamment pour Sébastien Loeb, qui s'est longuement impliqué durant les vingt-quatre mois de travail qui ont été nécessaires: “On réalise tout de suite si la synchronisation n'est pas parfaite. Pour que l'expérience soit forte, c'était primordial d'y parvenir.”

Au total, une cinquantaine de personnes, mobilisées par FrayMedia, la régie publicitaire qui s'occupe de l'image du pilote, ont œuvré à la réalisation de ce film dont un opérateur travaillant en parallèle sur le tournage de *Mission impossible*, qui se tenait au même moment à Paris. Une caméra captant à 360° a été acheminée depuis le Japon pour enregistrer au mieux les images (60 par seconde) et assurer la stabilité malgré les contraintes du revêtement.

**Et la ceinture?** Ensuite, place à la délicate mission d'assurer le même dispositif pour 108 visiteurs en même temps. “Chaque casque est connecté à un ordinateur qui calcule en temps réel la position de son utilisateur afin d'adapter l'image en temps réel”, confie Élodie. Par ailleurs, un capteur fixé sur le casque permet d'intégrer les mains des visiteurs et leurs mouvements dans l'image. Si, par malheur, vous inclinez la fiole, elle émettra un échappement d'air. Et, pour que l'expérience soit le plus réaliste possible, plusieurs odeurs et sensations physiques ont été ajoutées.

En revanche, les habitués de sport automobile et les plus consciencieux chercheront sans doute longuement à s'attacher avant de prendre la route. Or, pas de ceinture dans l'attraction. “Nous y avions pensé, précise Élodie Arnaud. Mais avoir des ceintures oblige à faire deux contrôles de sécurité, un premier électronique et un second physique, ce qui fait perdre beaucoup trop de temps.”

Une des premières spectatrices à avoir découvert l'attraction n'a pas réclamé de ceinture malgré son jeune âge (10 ans). Et pour cause: elle s'appelle Valentine Loeb. Elle aussi a apprécié le moment, même

Les spectateurs doivent tenir une fiole durant toute l'attraction, en fait un joystick positionné à côté du siège.



Inauguration de l'attraction, en mars dernier, en présence de Sébastien Loeb et de l'ex-directeur du Futuroscope, Dominique Hummel.



① Il a fallu adapter la voiture afin de capter l'ensemble des sensations à bord.  
② Sébastien Loeb tenait à ce que les impressions soient les plus proches de la réalité.  
③ Le pilote a traversé un circuit, un sentier de forêt et des routes qui avaient été empruntées lors de l'ancien Rallye de France, en Alsace.



GG

# Chaque casque est connecté à un ordinateur afin d'adapter l'image en temps réel.

JJ



PHOTOS J.-L. AUDY/FUTUROSCOPE

si "elle est rodée, confie son père. Elle était montée avec moi dans une Peugeot 306 Maxi lors de la course de côte de Turckheim (Haut-Rhin). À l'arrivée, elle m'a dit : « Papa, je pensais que ça allait plus vite ! »"

Pour les moins téméraires ou les moins habitués, le Sébastien Loeb Xperience offre néanmoins une immersion unique, l'occasion de partager une poignée de minutes à bord, aux côtés du pilote français le plus titré de l'histoire. ■

## Au service des sens

Pour que le ressenti soit aussi proche de la réalité, l'expérience est en 5D (cinq dimensions) et fait notamment appel à la vue (grâce au casque de réalité virtuelle), à l'odorat (avec notamment des effluves de pneus soumis à rude épreuve), au toucher (en ressentant la vitesse et le vent) et à l'ouïe (paroles brèves de Loeb et bruit de la voiture).



④

④ Dans le scénario, Sébastien Loeb doit ramener un antidote afin de lutter contre la propagation d'un gaz toxique provoquée par un accident.

⑤ Pour rendre la reconstitution la plus crédible possible, des figurants ont joué le rôle des services de décontamination.



⑤

# LE pari gagnant de Jean-Éric Vergne

Le Parisien aborde le désormais classique ePrix de Paris en leader du championnat. Déjà un exploit, puisque son équipe Techeetah est la seule écurie privée du plateau. Rendez-vous le 28 avril.

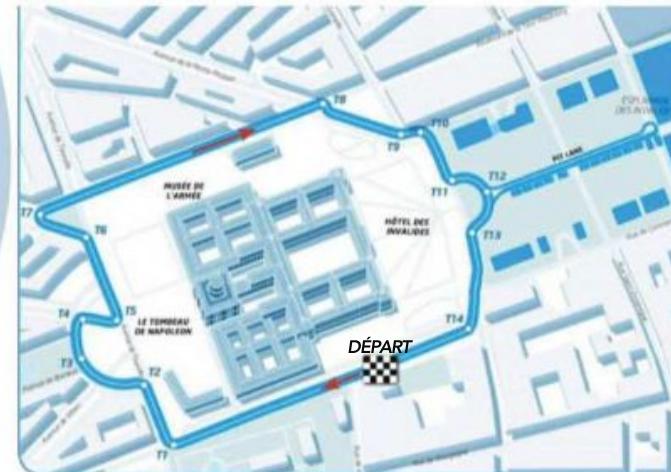
Par François Dauré



Deuxième en 2016 avec la DS Virgin, Jean-Éric Vergne rêve d'imposer sa Techeetah-Renault cette année, sur le circuit de Paris qu'il trouve magnifique.



Vainqueur à Santiago (Chili), leader du championnat, "JEV" joue le titre 2018.



**S**ept courses disputées, sept fois dans les cinq premiers, dont deux victoires. Le bilan de JEV (l'acronyme de Jean-Éric Vergne), en cette saison 4 de la Formule E, respire la santé et expose sa force: la constance. En elle réside la principale explication de sa position en tête du championnat, à l'heure d'affronter la huitième de ses douze épreuves, l'ePrix de Paris. Compétition la plus tendance du sport automobile actuel, la FE réunit neuf équipes officielles, avec des noms comme Audi, Renault, DS, Jaguar, et une seule structure privée, Techeetah (qui se prononce Té-tchi-ta). Émanation de SECA, société chinoise de marketing et management sportif, cette écurie a repris l'engagement d'Aguri à partir de la saison 3 (2016-2017), déjà avec Jean-Éric: "J'ai fait partie de la fondation de Techeetah. J'ai été impliqué dans toutes les décisions et directions à suivre pour le développement de l'équipe dès le début", précise-t-il. Une implication bien au-delà de son rôle de pilote et qui s'accompagnerait d'un investissement de fonds personnel, ce que JEV refuse toujours de commenter.

Pour autant, même avec une importante compagnie chinoise aux commandes, Techeetah dispose de moyens limités, comme le confirme son pilote français: "Nous avons le plus petit budget du plateau. Il doit tourner autour de 10 millions d'euros. Et, en tout, la structure fonctionne avec une trentaine de personnes." En clair, c'est une PME face aux grandes entreprises automobiles, dont certaines (Audi, entre autres), engageraient autour de 80 millions d'euros, avec environ 80 personnes. En revanche, elle utilise le groupe propulseur Renault Z.E., qui a remporté les

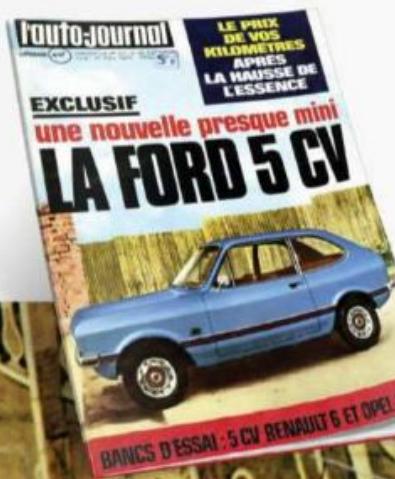
trois premières éditions du championnat constructeurs et le titre des pilotes en 2016, avec e.dams et Sébastien Buemi. Une garantie de performance, mais la médaille a son revers: étant seulement cliente, Techeetah n'a jamais pu effectuer d'essais en dehors des jours de course. Explication de Jean-Éric Vergne: "Tous les constructeurs ont droit à deux semaines d'essais par saison. Mais l'an dernier, et cette année encore, Renault s'est approprié les nôtres pour son écurie officielle, e.dams. Nous

ne disposons donc que des essais libres du samedi matin, sur les courses, pour effectuer des réglages. Pas question d'un développement quelconque. Cela nous oblige à être très réactifs et inventifs dans la compréhension du châssis, des pneus, des freins et de la consommation d'énergie."

#### Dans ces conditions, damer le pion à Renault e.dams, et à tous les autres, relève du tour de force.

Le grand talent du pilote parisien— qui aurait mérité un meilleur sort en F1 – compte pour beaucoup dans les résultats actuels. Mais il ne se nourrit pas d'illusions sur la suite: "La seconde moitié de la saison s'annonce difficile pour nous. Les équipes d'usine qui ont raté leur début de saison, Audi surtout, reviennent aux avant-postes. Ce ne sera pas simple de les contenir, et il faudra continuer à marquer de gros points à chaque course, saisir toutes les opportunités de podium quand elles se présenteront." Avant l'ePrix de Paris, "[son] ePrix" ("Rouler à Paris est toujours un moment intense en émotion, à plus forte raison cette année", confie-t-il), Jean-Éric Vergne compte 18 points d'avance sur son plus proche rival au championnat, Sam Bird (DS Virgin), vainqueur à Rome le 14 avril. À la fois beaucoup et peu, dans une hiérarchie assez régulièrement bousculée. Aussi affiche-t-il un détachement de façade à l'évocation d'un possible premier titre en FE. Mais comment douter qu'il l'envisage? En tout cas, quelle que soit l'issue, JEV a déjà gagné son pari avec Techeetah. Laquelle devrait, d'ailleurs, changer de fournisseur moteur pour 2018-2019 et devenir le team officiel DS.

L'avenir de la discipline, en revanche, suscite des certitudes chez lui: "La Formule E existe pour casser les règles établies en sport auto. Elle le fait en roulant en électrique, dans les centres-villes, mais jusqu'à maintenant, la voiture n'avait rien d'exceptionnel. Dans quelques mois, avec le nouveau design, superbe, le public aura quelque chose d'exceptionnel à regarder. Cette voiture va changer la vision des fans de sport automobile. Alors, pour moi, la prochaine saison marquera le vrai décollage de la FE." ■



*C'était en  
février 1974  
dans L'Auto-Journal...*



**EN MESURES**

L / l / h:  
4,56 / 1,71 / 1,41 m

**Poids:** 1270 kg

**Puissance:**  
60 ch DIN  
à 4400 tr/mn

**1000 m d.a.:** 42,12 s  
**V. max.:** 130,3 km/h

**Consommation**  
à 90 km/h:  
8,1 l/100 km

Longtemps, l'ombre de General Motors, propriétaire d'Opel, a plané sur le style des modèles, très "américanisés". Cette Rekord statutaire a encore un petit goût d'Amérique...

# L'OPEL REKORD 2100 D À L'ESSAI

Après le choc pétrolier de 1973, l'automobile est mise à la diète. Outre l'introduction de limitations de vitesse "temporaires", la chasse au gaspi est de rigueur. Un climat particulièrement favorable à l'éclosion des modèles diesel. Opel se lance brillamment dans l'aventure avec sa Rekord...

Par **Bernard Carat** (1974) / **Thomas Riaud** (2018)

## Extraits...

■ "Alors que tous les poids lourds roulent au gasoil, rares sont les constructeurs de voitures particulières qui proposent des versions à moteur diesel. Mercedes fut et demeure le champion de cette technique. Peugeot s'y est rallié, suivi plus récemment par Opel avec la Rekord 2100 D."

■ "On sait qu'en dehors de sa grande robustesse, l'avantage principal du moteur diesel est de consommer moins d'un carburant bon marché, par rapport au groupe équivalent fonctionnant à l'essence."

■ "Hélas, les routes et même les autoroutes sont devenues à vitesse limitée, ce qui enlève sa signification à l'habituel film de l'essai :

à 120 km/h sur autoroute, toutes les voitures tournent autour de la même moyenne ! Aussi, nous avons roulé longuement sur le circuit routier de Montlhéry qui reste heureusement à l'écart des règlements arbitraires et demeure une oasis de liberté."

■ "L'ensemble mécanique est nettement plus haut que sur la version essence, et il a fallu prévoir un bossage dans le capot moteur qui permet de reconnaître à coup sûr une Rekord diesel."

■ "Ce moteur a été longuement éprouvé et a permis d'établir, dans une carrosserie spéciale, le record de la catégorie des 10000 km à plus de 180 km/h à l'aide d'un compresseur."



La planche de bord de la Rekord apparaît claire et bien étudiée, mais elle fait l'impassé sur un compte-tours et un compteur journalier.

“ Économie, basse vitesse, les diesels sont bien les voitures du moment. ”

## ↑ Ses qualités

### BOÎTE AUTOMATIQUE TRÈS BIEN ADAPTÉE

“La boîte automatique se marie fort bien avec cet ensemble, ce qui n'était pas toujours le cas pour les autres marques produisant des voitures diesel.”

### NERVOSITÉ AGRÉABLE

“Au feu vert et de surcroît avec la boîte automatique, la Rekord Diesel démarre très franchement et change de vitesse au moment voulu.”

### GRANDE AUTONOMIE

“On retrouve avec plaisir le grand réservoir de 70 litres de carburant qui assure une très longue autonomie de l'ordre de 700 km.”

## ↓ Ses défauts

### VITESSE DE POINTE MODESTE

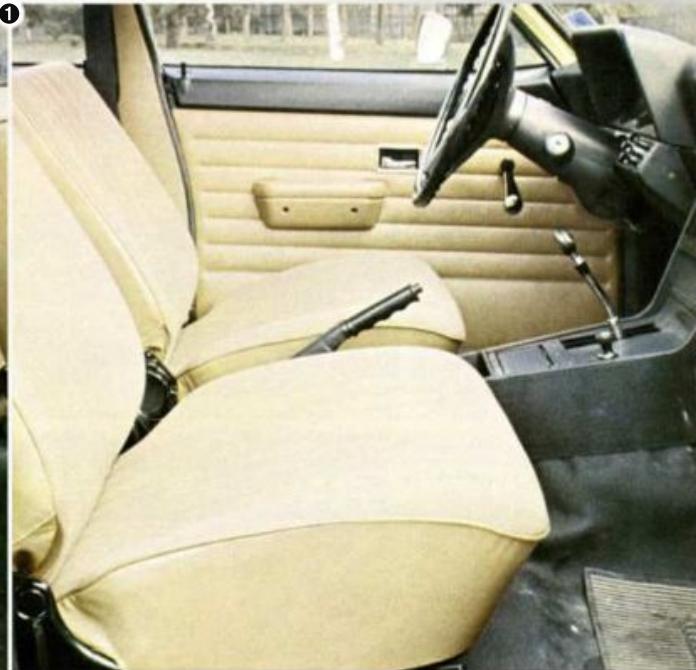
“Nous avons atteint sur l'anneau de Monthléry, avec la Rekord 2100 D, la vitesse exacte de 130,3 km/h, proche des 132 km/h annoncés par le constructeur.”

### FREINAGE INSUFFISANT

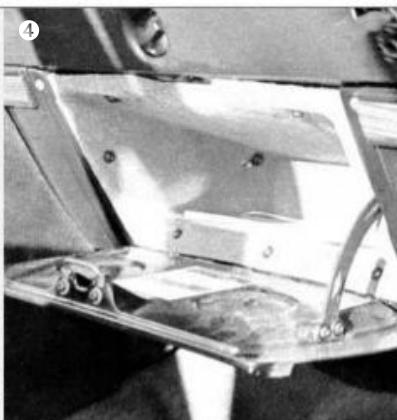
“Les freins n'ont pas donné toute satisfaction, même avec les performances bien modestes que nous connaissons. En effet, l'assistance semble insuffisante et comme il arrive trop souvent, la tâche d'arrêter la voiture revient exclusivement aux deux disques avant.”

### PRIX DES OPTIONS TROP ÉLEVÉ

“La présentation générale est assez soignée, surtout pour la Luxe Super bien que le supplément de prix ne vaille pas la différence. La Luxe, moins chère, est encore correctement équipée.”



❶ La Rekord est une berline très spacieuse et lumineuse. Seul regret, les sièges avant sont un peu courts au niveau du dossier...  
❷ La roue de secours, placée en travers du coffre, fait perdre un précieux espace. ❸ Le coffre, plutôt vaste, peut recevoir jusqu'à 402,7 dm<sup>3</sup> de bagages. ❹ La boîte à gants est dotée d'un couvercle, mais sa capacité reste limitée.



“ Sur une voiture diesel, on pense toujours au bruit. En ce domaine, la Rekord 2100 D est bien placée. ”



①



②

- ① La Rekord dispose d'ouvrants bien dimensionnés, facilitant les accès.
- ② La jauge du niveau de la boîte automatique est très accessible.
- ③ Ce brave 4 cylindres diesel de 2088 cm<sup>3</sup> tient plus du percheron que du pur-sang: il développe 60 ch DIN à 4400 tr/mn!



③

### Extraits...

- "La souplesse de ce diesel donne vraiment une bonne impression. Malgré tout, les dépassements sont quand même parfois laborieux, et il vaut mieux pour plus de rapidité, enclencher la deuxième vitesse à la main."
- "Sur notre habituel circuit de 200 km parcouru à vitesse moyenne, nous avons obtenu 9,1 litres à 70 km/h de moyenne. À ce propos, précisons que, à cause des limitations, nous avons dû ramener la vitesse moyenne de cette épreuve à 70 km/h au lieu de 75 km/h adoptée précédemment."
- "Cette Opel ne gaspille pas son mazout et sa très grande autonomie est vraiment intéressante pour les longs parcours de nuit par exemple."
- "La place intérieure est satisfaisante aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, mais on peut reprocher aux dossier des sièges avant d'être un peu trop courts, ce qui peut entraîner une fatigue du dos."
- "Avec sa Rekord diesel, Opel a trouvé d'emblée la bonne voie dans une catégorie où la clientèle est particulièrement exigeante parce qu'elle roule beaucoup et travaille quotidiennement avec son véhicule."
- "Certes, la vitesse de pointe est modeste, mais sa consommation l'est aussi, même avec l'automatisme."
- "Sans trop faire de bruit, les nouvelles Opel diesel ont pris justement une place sérieuse sur le marché."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Pour la première fois en France, les ventes de diesels sont passées sous les 50 %, signe de profonds changements des comportements. Il n'empêche, n'en déplaise à ses détracteurs, mais à grand renfort d'innovations technologiques, les diesels récents sont plaisants à l'usage, et ils restent des champions de la sobriété. En efficience, un diesel n'a pas de concurrence, et garde tout son attrait pour les gros rouleurs... Depuis le rachat par le groupe Peugeot-Citroën, Opel profite des moteurs BlueHDi, parmi les meilleurs du genre.

# 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... EN CITROËN

“J'ai remplacé mon Scénic 3 dCi 110, boîte EDC 6, de 7 ans, fin mars 2017, pour un C4 Picasso plus confortable, en version PureTech 130 S&S EAT 6, finition Shine. Le Scénic consommait 10,4 l/100 km en ville... Je considère la consommation du Picasso correcte, mais il pourrait mieux faire : il réclame en moyenne 8,45 l/100 km sur 1 600 km parcourus, et jusqu'à 11,5 l/100 km en ville. Mais cette consommation confirme aussi la non-réalité des chiffres officiels, toutes marques confondues. Acheter une voiture en se basant sur les consommations annoncées (et non les miennes !), c'est se préparer à une déception...”

André Commun

Lionel Duflos nous parle de sa **Kia Pro Cee'd GT 1st Edition**



**ACHETÉE NEUVE EN OCTOBRE 2013,  
28500 km PARCOURS**

“Je suis toujours très satisfait de ce véhicule qui me procure toujours autant de plaisir.

J'ai fait procéder à une rénovation de la carrosserie pour maintenir l'aspect sacré de la peinture. Une cire céramique a été apposée sur l'ensemble de la carrosserie, et un traitement hydrophobe a été effectué sur l'ensemble des surfaces vitrées.

Résultat : je n'utilise que très rarement mes essuie-glaces au-delà de 60 km/h, et sa carrosserie ne nécessite qu'un entretien réduit. L'intérieur vieillit très bien, que ce soient les sièges cuir-Alcantara, ou l'assemblage des éléments du tableau de bord qui ne révèlent aucune fatigue apparente. Et j'ai toujours les pneus d'origine, d'excellents Michelin Pilot Sport 3.”

Stéphane Schlesinger nous parle de son **Audi S3 berline Quattro S tronic 7**

**“C'est une voiture plaisir, avec une remarquable tenue de route, un bruit envoûtant en mode dynamique, et quel moteur!”**



“J'ai acheté mon Audi S3 berline Quattro S tronic 7 neuve chez le concessionnaire Audi Espace Prestige Automobile de Nîmes, auquel je n'ai que des félicitations à prodiguer, tant pour son professionnalisme que pour sa disponibilité et son sens de l'accueil. Cette S3 est une voiture plaisir, le moteur de 310 ch est excellent, très coupleux. Associé à la boîte double embrayage, il est toujours au bon régime moteur. En position S, la boîte rend la S3 rageuse associée à une sonorité envoûtante. Le Drive Select permet de configurer la voiture selon ses humeurs et cela est un vrai atout pour une conduite sport, ou bien plus confortable, ou encore plus frugale. Sur les routes des Cévennes, sa tenue de route est parfaite, les quatre roues motrices permanentes auto-

risent des sorties de virage très efficaces et elle bénéficie toujours d'une très bonne motricité quelles que soient les conditions climatiques. Cela évite entre autres que l'ESP ne s'active trop tôt, bridant ainsi la puissance moteur. Ses capacités de dépassement des véhicules lents (caravanes, camping-cars ou poids lourds) sont impressionnantes, ce qui est un gage de sécurité sur nos routes où les lignes droites sont souvent courtes. En résumé, elle est impressionnante par sa facilité de conduite et sa polyvalence, confortable pour les longs trajets et vraiment très sportive, virant à plat, dotée d'une très bonne puissance moteur, le tout dans un bruit moteur magique, pour les courts moments où l'on peut «attaquer» sans toutefois prendre des risques insensés.”

**ACHETÉE NEUVE EN JANVIER 2018; 2050 km PARCOURS;  
CONSO. MOYENNE: environ 7 l/100 km sur route et autoroute, 8 l/100 km en montagne, et de 10 à 14 l/100 km en étant “joueur”.**

## aj L'avis de Brice Perrin

La S3 est une sportive discrète, encore plus dans cette variante berline tricorps. Mais je loue également son efficacité en toutes circonstances et, surtout, sa capacité à offrir plusieurs visages, à s'avérer toujours sécurisante, et à ne jamais sacrifier le confort et l'agrément sur l'autel des performances.



**Vos autos nous intéressent**

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

# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLEMENT CHOULOT



YANN LEFEBVRE

## Quelles modifications sur la Renault Talisman ?

Intéressé par l'achat d'une Renault Talisman TCE 200 EDC Estate, je me suis aperçu qu'il y avait dans le réseau plusieurs voitures neuves (moins de 150 km) immatriculées parfois depuis plus d'un an, vendues à des prix vraiment bas. Au-delà du fait que la garantie court depuis l'immatriculation, y a-t-il eu depuis des améliorations techniques, de finition ou de fiabilité sur ce modèle ? Est-ce un achat recommandable ? **J. R.**

Je vous recommande cet achat sans restriction, si ce n'est celle d'une consommation élevée en conduite dynamique. Pour le reste, avec ses quatre roues directrices, le grand break Renault est sans aucun doute l'un des plus agréables à conduire du genre. Si le prix d'achat est vraiment intéressant, vous pouvez souscrire une extension de garantie pour repartir sur la base d'une voiture neuve. Enfin, les dernières modifications sur le modèle concernent la qualité de certains plastiques au niveau de la console centrale. Elles datent du lancement du Koleos, il y a environ un an. Pour en avoir le cœur net, il suffit de comparer avec un modèle neuf exposé en concession.

## Comment effectuez-vous les tests d'insonorisation ?

Pouvez-vous consacrer un article à l'insonorisation (bruits de roulement et d'air) en automobile et comment procédez-vous avec votre sonomètre lors de vos mesures ? **M. D.**

Dans un prochain numéro (*L'AJ* n° 1 008 du 10 mai), nous avons prévu un dossier sur le confort des berlines compactes. À cette occasion, nous effectuerons des tests avec notre sonomètre. Ce sera aussi l'occasion d'expliquer notre protocole de mesures. En ce qui concerne les mesures de bruit, nous utilisons un sonomètre professionnel que nous plaçons à hauteur des oreilles des occupants des places avant et nous effectuons une mesure au ralenti (à l'arrêt) et en roulant à 50, 90 et 130 km/h. Ces chiffres nous permettent d'obtenir une hiérarchie. Mais il ne faut pas oublier que le jugement en matière de confort, qu'il s'agisse des suspensions ou de l'insonorisation, reste d'abord subjectif. Le sonomètre est capable de quantifier le niveau de bruit mais nullement la qualité (agréable ou désagréable) de celui-ci.



YANN LEFEBVRE



FLORIAN GROUT

## DS 7 Crossback, du retard à l'allumage ?

Avez-vous quelques données sur les commandes et les livraisons de DS 7 ? Se vend-il bien ? Pour ma part, je fais pas mal d'autoroute et je n'en ai pas encore vu un seul circuler. **J.-J. R.**

Les premiers véhicules sont livrés depuis quelques semaines seulement. Il se dit que la direction du groupe est très pointilleuse sur les contrôles qualité et que ceci entraîne des retards de livraison. Il est beaucoup trop tôt pour tirer un quelconque bilan concernant les chiffres de vente. Personnellement, j'en ai vu circuler quelques-uns. Nous avons l'habitude de dire qu'une voiture devient visible dans la circulation dès lors qu'il s'en est vendu plus de 5 000. Maintenant, il est certain que ce n'est pas le modèle qui va permettre de faire exploser les ventes de la marque DS. Pour profiter d'une assiette beaucoup plus large, le constructeur devra attendre le lancement de son SUV urbain, le DS 3 Crossback, prévu pour la fin de l'année.

**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)

# ALFA ROMEO STELVIO

**Si, pour vous, l'achat d'un SUV ne doit pas remettre en question le plaisir de conduite et encore moins celui des yeux, l'Alfa Romeo Stelvio est fait pour vous !**

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

**L**ancé l'année dernière, le Stelvio propose une vision sportive du SUV. À l'instar de Porsche avec son Macan, Alfa Romeo n'entend pas galvauder son blason sous prétexte qu'il est ici implanté quelques centimètres plus haut que d'habitude! En clair, tout SUV qu'il soit, le Stelvio est avant tout une Alfa, avec tout ce que cela sous-entend

en termes de plaisir de conduite mais aussi d'élégance. Sur ce point, les avis sont d'ailleurs unanimes. Le Stelvio a une plastique avantageuse qui marie avec bonheur agressivité et distinction. Sur le plan dynamique, en reprenant la plate-forme technique de la Giulia, le Stelvio s'est mis à l'abri des critiques! Ainsi, malgré un poids respectable

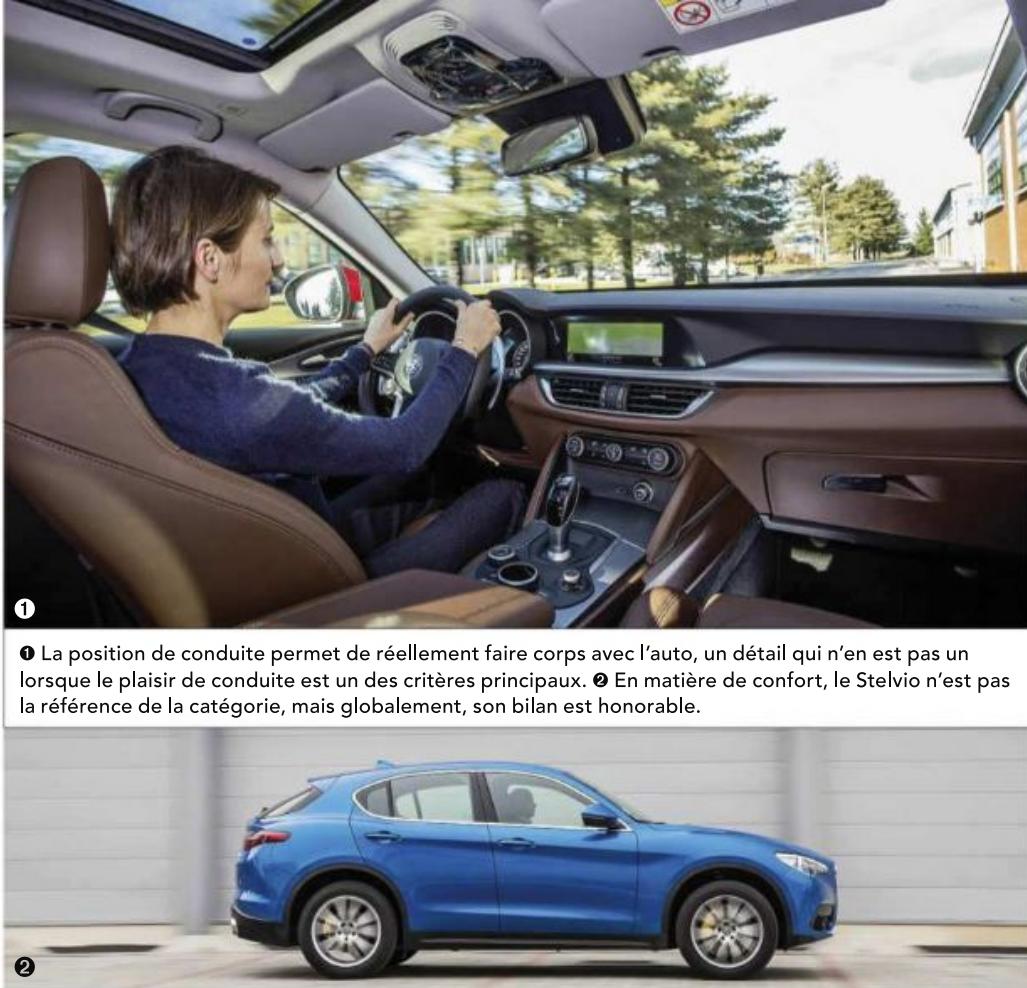
(comptez guère moins de 1800 kg suivant les versions), ce SUV est animé d'un comportement très alerte. Sur le plan mécanique, le choix est vaste, avec pas moins de six blocs (trois essence et trois diesel). Les finitions sont, elles aussi, au nombre de six. Reste maintenant à faire le tri afin d'extraire de la gamme la version la plus séduisante.

Du point de vue dynamique, le Stelvio est capable de rivaliser avec des autos du calibre du Porsche Macan. Avouez qu'il y a pire comme référence!



## LA GAMME

Moteurs/Prix	Stelvio	Business	Super	Sport Edition	Lusso	Quadrifoglio	Malus écologique
Diesel	2.2 Diesel 150 ch auto	39 300 €	41 100 €	43 300 €	-	48 600 €	-
	2.2 Diesel 180 ch auto	41 700 €	43 500 €	45 700 €	♥ 50 500 €	♥ 51 000 €	-
	2.2 Diesel 180 ch auto Q4	44 100 €	45 900 €	48 100 €	♥ 52 900 €	♥ 53 400 €	-
	2.2 Diesel 210 ch auto Q4	-	-	49 600 €	54 400 €	54 900 €	-
Essence	2.0T 200 ch auto Q4	43 700 €	-	47 700 €	52 500 €	53 000 €	-
	2.0T 280 ch auto Q4	-	-	51 700 €	♥ 56 500 €	♥ 57 000 €	-
	2.9 V6 510 ch auto Q4	-	-	-	-	-	91 400 €
							10 500 €



## LES TRANSMISSIONS

### MANUELLE

Ce chapitre va être rapidement traité puisque tous les Stelvio reçoivent de série une boîte automatique. Faut-il s'en émouvoir ? Non, tant il est vrai qu'une boîte manuelle n'a pas vraiment sa place ici.

### AUTOMATIQUE

Montée d'office sur l'ensemble de la gamme, la boîte de vitesses automatique à 8 rapports donne pleinement satisfaction. Douce et réactive,

cette transmission est un réel plus en matière d'agrément de conduite.

### INTÉGRALE

Non disponible sur le diesel de 150 ch, proposée en option (2 400 €) sur le diesel de 180 ch et fournie de série sur tous les autres modèles, la transmission intégrale ne transforme pas le Stelvio en "franchisseur". Mais, associée à une monte pneumatique adaptée, elle est un avantage sur les terrains glissants.

**L/I/h/empattement: 4,69/1,91/1,68/2,82 m**

### MOTEURS DIESEL

	<b>2.2 D 150 ch*</b>	<b>2.2 D 180 ch</b>	<b>2.2 D 210 ch</b>
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4000	180 à 3750	210 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 1750	450 à 1750	470 à 1750

### Performances

Vitesse maxi (km/h)	198	206	209
Accélération 0-100 km/h (s)	8,8	8,3	7,4
Reprise 90-130 en Drive (s)	NC	7,6	7,4

### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	4,7	7,1	7,2
---------------------------------	-----	-----	-----

### MOTEURS ESSENCE

	<b>2.0 Turbo 200 ch</b>	<b>2.0 Turbo 280 ch</b>	<b>2.9 V6 510 ch*</b>
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 4500	280 à 5250	510 à 6500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	330 à 1750	400 à 2250	600 à 2500

### Performances

Vitesse maxi (km/h)	208	230*	283
Accélération 0-100 km/h (s)	7,6	6,2	3,8
Reprise 90-130 en D (s)	7,3	5,8	NC

### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	10,1	10,2	9
---------------------------------	------	------	---

\* Données constructeur

## LES MOTEURS

### DIESEL

#### 2.2 Diesel 150 ch

La puissance est un peu juste, mais le couple généreux (450 Nm) pour ce 4 cylindres. Si, en entrée de gamme, le Stelvio joue les modestes sur le plan mécanique, le châssis, très affûté, parvient à donner le change.

#### 2.2 Diesel 180 ch

On ne peut pas parler de grand frisson bien sûr, mais ce bloc autorise de bonnes performances. Son association avec la boîte automatique à 8 rapports fonctionne bien, et la consommation sait rester à sa place.

#### 2.2 Diesel 210 ch

Le gain de puissance n'est pas négligeable, mais face au chrono, les progrès demeurent bien modestes. Du coup, on se demande s'il est bien utile de dépenser plus...

### ESSENCE

#### 2.0 Turbo 200 ch

Ce petit 2 l n'est pas un mauvais cheval, mais il procure bien peu de sensations et ses performances, honorables au demeurant, ne sont guère meilleures que celles du 2.2 D 180 ch. Le malus écologique de 4 253 € est décourageant.

#### 2.0 Turbo 280 ch

Tant qu'à acheter une version essence, autant y aller franchement et opter pour la version 280 ch. D'abord parce que les performances progressent très sensiblement, ensuite parce que, quitte à payer un malus de 4 253 €, autant savoir pourquoi !

#### 2.9 V6 510 ch

Réservé à la version Quadrifoglio, ce V6 ne manque vraiment pas de souffle. Avec 510 ch sous le capot, le Stelvio se transforme en bête de course. Utile ? Non, mais tellement drôle... enfin jusqu'au moment de signer le chèque.

**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

6 airbags, alerte de franchissement de ligne et système anticollision avec détection des piétons, aide au freinage d'urgence, banquette arrière fractionnable 40/20/40, climatisation automatique bizona, ensemble audio avec écran de 6,5 pouces, hayon motorisé, 3 prises USB, radar de recul, régulateur de vitesse, sélecteur de mode de conduite, système d'aide à la descente.

<b>ÉQUIPEMENTS / OPTIONS</b>	<b>Stelvio</b>	<b>Business</b>	<b>Super</b>	<b>Sport Edition</b>	<b>Lusso</b>	<b>Quadrifoglio</b>
Caméra de recul	600 € <sup>(1)</sup>	450 €	450 €	série	série	série
GPS	1200 €	série	série	série	série	série
Radar de stationnement avant	600 € <sup>(1)</sup>	série	série	série	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	900 €	900 €	900 €	900 €	série	série
Rétroviseurs rabattables électriquement	350 €	série	série	série	série	série
Sellerie mixte tissu/similicuir	-	-	série	-	-	-
Sellerie cuir	1900 €	1900 €	1000 €	série	série	série
Suspension Dynamique Alfa (amortisseurs à doubles clapets)	-	-	-	série	-	-
Toit ouvrant panoramique	1600 €	1600 €	1600 €	1600 €	1600 €	1600 €

(1) Options groupées

**LES FINITIONS****STELVIO**

En entrée de gamme, le Stelvio propose une dotation d'équipement qui n'oublie rien d'essentiel. Toutefois, sur un engin de ce standing, une présentation un peu plus chic et une ou deux attentions supplémentaires n'auraient pas nui...

**BUSINESS**

Comme son nom ne l'indique pas, cette finition n'est pas réservée aux professionnels. Facturée 1 800 € de plus que l'exécution d'entrée de gamme, elle apporte principalement un GPS, un radar de stationnement avant et des rétroviseurs rabattables électriquement.

**SUPER**

Cette fois, c'est un effort financier de 2 200 €. En plus des équipements supplémentaires (*voir tableau ci-contre*), cette finition soigne son style et l'ambiance intérieure (jantes de 18 pouces, seuil de porte en alu...).

**SPORT EDITION**

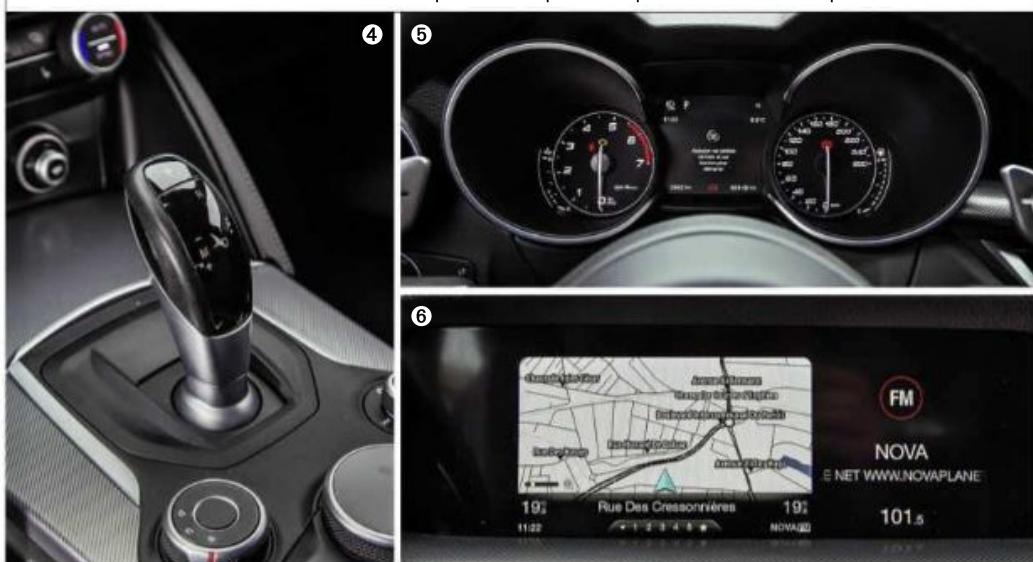
Nouvellement introduite dans la gamme, cette finition implique un surcoût de 4 800 € par rapport à la Super. C'est beaucoup, mais le gain en matière de présentation (sellerie cuir, jantes de 19 pouces, étriers de freins peints...) et d'équipements (sièges avant à réglages électriques, écran tactile de 8,8 pouces...) est significatif.

**LUSSO**

Facturée 500 € de plus que la finition Sport Edition, la Lusso dégage une allure moins sportive (jantes de 18 pouces au lieu de 19, plus de pédalier en alu), mais plus chic avec une sellerie cuir et un garnissage en cuir de la planche de bord.

**QUADRIFOGLIO**

Réservée à la motorisation V6, cette finition mélange luxe et sportivité. Ajoutez à cela moult aides à la conduite et autres gadgets high-tech (launch control, mode Race...) et vous obtiendrez un cocktail haut en couleur... mais coûteux !





La nouvelle finition Sport Edition dispose des étriers peints en noir, jaune ou rouge.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### **PACK DRIVER ASSISTANCE PLUS**

(DE 750 À 1 200 €)

Disponible sur les finitions Stelvio, Business, Super et Sport Edition (de série sur Lusso et Quadrifoglio), ce pack comprend le radar de parking avant, le système de détection des angles morts, la caméra de recul, la gestion automatique feux de route/feux de croisement et les rétroviseurs photosensibles. Sur les versions Business, Super et Sport Edition, qui possèdent de série le radar de stationnement avant, ce pack est facturé 750 €.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ (sauf sur Stelvio)**

### **PACK PERFORMANCE**

(DE 2 050 À 2 450 €)

Ce pack correspond à la philosophie du Stelvio puisqu'il regroupe des équipements destinés avant tout au plaisir de conduite. On trouve ainsi une suspension pilotée, un différentiel à glissement limité et des palettes de changement de vitesses au volant en alu brossé. Ce pack est disponible sur les finitions Stelvio, Business, Super et Lusso au prix de 2 450 €. Sur la Sport Edition, il est facturé 2 050 €.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ (Sport Edition)**

### **PACK SPORT** (800 €)

Réserve à l'exécution Super, ce pack regroupe des inserts en aluminium pour la planche de bord, les contre-portes et la console centrale. On trouve également

un volant sport, un pédalier en alu et des étriers de freins peints (rouge, noir ou jaune). Le tout pour 800 €; avouez que ça fait un peu cher pour de la déco.

### **DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **PACK CONFORT** (600 €)

Cette fois, toutes les finitions, exception faite de la Quadrifoglio, sont concernées par ce pack qui regroupe le système d'ouverture des portes sans clé, le pare-brise athermalique, l'éclairage des poignées de porte et un système d'amélioration de la qualité de l'air. Là encore, l'affaire est un peu coûteuse.

### **DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **EN VRAC**

Parmi les options disponibles sur le Stelvio, on trouve également le garnissage cuir de la planche de bord. Du plus bel effet, ce dernier est facturé 1 000 € sur les finitions Super et Sport Edition (de série sur Lusso et Quadrifoglio). À noter que sur la Super, il implique le pack Sport (800 €). Les plus sportifs et fortunés qui auront opté pour un Stelvio Quadrifoglio pourront, moyennant une petite rallonge de 7 500 €, calmer la fureur des 510 ch avec des freins carbone/céramique. À noter enfin qu'Alfa propose des extensions de garantie (jusqu'à 5 ans) dont les prix varient, suivant la durée et le kilométrage, de 699 € à 2 499 €.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ (le cuir sur la planche de bord)**

## NOTRE CHOIX

### 2.2 Diesel 180 ch Auto Sport Edition

50 500 € hors options - Malus écologique : 90 €

Le Stelvio n'est pas un SUV comme les autres. Ici, le plaisir de conduite domine les débats.

Si cette notion revêt à vos yeux une importance primordiale, vous ne serez pas déçu. Même si, comme nous, vous optez pour une mécanique finalement assez modeste pour ce type d'engin. En effet, ici, c'est avant tout le châssis qui est à la manœuvre et, croyez-nous, il se débrouille plutôt bien même si le confort fait un peu les frais de son caractère sportif!

## LES TEINTES

### Teintes pastels



Blanc Alfa  
(780 €)



Rouge Alfa  
(gratuite)

### Teintes métallisées 980 €



Bleu  
Misano



Bleu  
Montecarlo



Brun  
Basalto



Gris  
Silverstone



Gris  
Stromboli



Gris  
Vesuvio



Noir  
Vulcano



Titane  
Imola



Vert  
Visconti

### Teintes tri-couches 2 500 €



Blanc  
Trofeo



Rouge  
Competizione

## LES JANTES



Jantes de série  
sur Stelvio et  
Business.



Jantes de série  
sur Super.



Jantes de série  
sur Sport Edition.



Jantes de série  
sur Lusso.



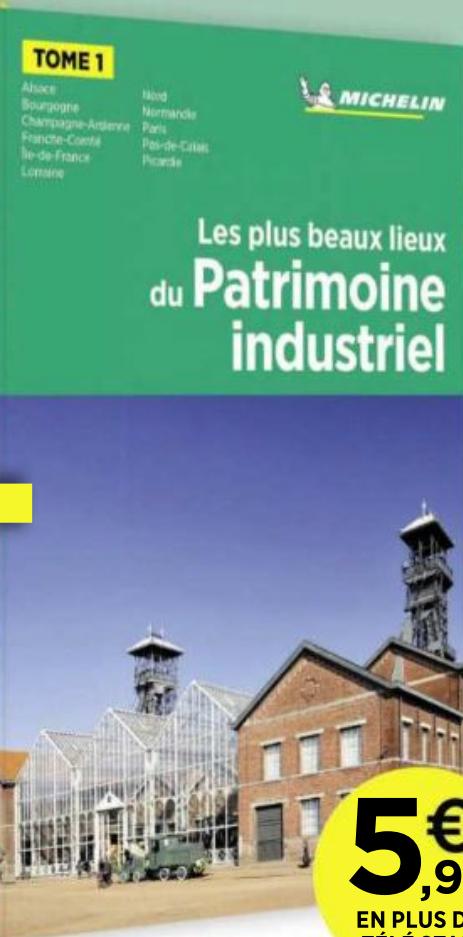
Jantes de série  
sur Quadrifoglio.



Chaque semaine avec **TÉLÉ STAR**, ne manquez pas  
**LA COLLECTION DES GUIDES VERTS MICHELIN**



**MICHELIN**



**DÈS LE 30 AVRIL**

Les plus beaux lieux  
du **Patrimoine  
industriel**

**TOME 1**

Alsace - Bourgogne  
Champagne-Ardenne  
Franche-Comté - Île-de-France  
Lorraine - Nord - Normandie  
Paris - Pas-de-Calais - Picardie

De l'ancienne usine de tramway à Pau à la chocolaterie Menier à Noisiel, de l'Airbus Visite à Toulouse Blagnac au palais Bénédictine à Fécamp, la France est riche d'un patrimoine industriel connu ou moins connu, en activité ou reconvertis. Vous serez surpris par l'incroyable variété des sites, des architectures, des savoir-faire. Les plus beaux lieux du patrimoine industriel ont été sélectionnés grâce à l'expertise du Guide Vert Michelin qui, depuis 1926, vous guide de site en site grâce à ses étoiles.



Châteaux de France

Parcs et Jardins de France

Églises et Abbayes de France

Patrimoine industriel



**TOME 1**

Déjà  
paru

**TOME 2**

Déjà  
paru

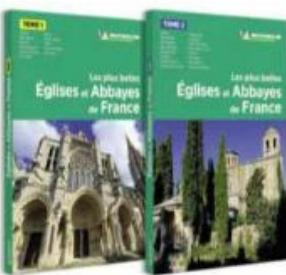


**TOME 1**

Déjà  
paru

**TOME 2**

Déjà  
paru



**TOME 1**

Toujours  
disponible

**TOME 2**

Toujours  
disponible



**TOME 1**

Dès le  
30 avril

**TOME 2**

Dès le  
7 mai

Une collection de 8 guides pour découvrir toute la richesse du patrimoine français à travers ses châteaux, ses églises, ses jardins et ses industries.

Chaque  
semaine  
avec



# LE PRIX DU NEUF aj

## ALFA ROMEO

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

	MITO	Q2
1.4 MPI 78 ch	5 M 300	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5 M 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 M 0	20 790
Surcoût Super : "base" + 1 900 €		
Surcoût Luxus : Super + 1 800 €		

## GIULIETTA

	GIULIETTA	A3 BERLINE (4 PORTES)
1.4 Jet 120 ch	7 M 1 490	22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8 M 173	24 690
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9 M 0	30 000
Veloce TCT	14 M 3 473	35 700
1.6 JTDM 120 ch	6 M 0	24 990
2.0 JTDM 150 ch	7 M 0	26 990
2.0 JTDM 175 ch Super TCT	9 M 0	32 900
Surcoût Super : "base" + 2 060 €		
Surcoût Luxus : Super + 2 750 €		

## GIULIA

	GIULIA	A3 SPORTBACK (5 PORTES)
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.	10 M 10 500	82 390
2.2 Diesel 136 ch	7 M 0	30 990
2.2 Diesel 150 ch	7 M 0	32 990
2.2 Diesel 180 ch Super	9 M 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 Luxus : Sport + 600 €		

## STELVIO

	STELVIO	A3 CABRIOLET
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12 M 4 253	43 700
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17 M 4 253	51 700
Quadrifoglio Auto.	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 Luxus : Super + 5 300 €		
Surcoût Sport Edition : Sport + 4 800 €		

## 4C

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

## 4C SPYDER

	4C SPYDER	ALPINE
Surcoût : coupé + 9 800 €		

## ALPINE

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

	NOUVELLE A110	
Pure	15 M 860	54 700

Surcoût Légende : Pure + 3 800 €

## ASTON MARTIN

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

	V8 Vantage AMR Coupé	V8 Vantage AMR Roadster	V12 Vantage AMR Coupé	V12 Vantage AMR Roadster
DB11 V8 Coupé	NC M 10 500	185 546		
DB11 V12 Coupé	NC M 10 500	210 464		
Vanquish S	NC M 10 500	264 968		
Vanquish S Volante	NC M 10 500	280 094		
Rapide S	NC M 10 500	197 455		

## AUDI



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

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

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

Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €

Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €

Surcoût S line : Ambiente + 2 800 €

Surcoût Ambition Luxe : S line + 700 €

## A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 800 €

## Q2

	Q2	
1.0 TFSI 116 ch	6 M 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 M 0	27 050
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10 M 113	33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10 M 210	35 510

## 2.0 COUPÉ

	2.0 COUPÉ	
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 €		

## AS COUPÉ

	AS COUPÉ	
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
S5 Tiptronic	24 M 6 300	75 700
RS 5 Tiptronic	34 M 10 500	95 000
2.0 TDI 150 ch	7 M 0	39 200
2.0 TDI 190 ch	10 M 0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10 M 0	42 235
3.0 TDI 218 ch S tronic	12 M 0	48 550
Surcoût Design : Sport + 0 €		
Surcoût S line : Design + 3 400 €		
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €		
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €		

## A5 SPORTBACK

	A5 SPORTBACK	
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 ch S tronic	15 M 690	46 500
S5 Tiptronic	24 M 6 300	75 700
2.0 TDI 150 ch	7 M 0	39 200
2.0 TDI 190 ch	10 M 0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10 M 0	42 235
3.0 TDI 218 ch S tronic	12 M 0	48 550
Surcoût Design : "base" + 2 600 €		
Surcoût Design : Sport + 0 €		
Surcoût S line : Design + 2 900 €		
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €		
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €		

## A5 SPORTBACK

	A5 SPORTBACK	
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 ch S tronic	15 M 690	46 500
S5 Tiptronic	24 M 6 300	75 700
2.0 TDI 150 ch	7 M 0	39 200
2.0 TDI 190 ch	10 M 0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10 M 0	42 235
3.0 TDI 218 ch S tronic	12 M 0	48 550
Surcoût Design : "base" + 4 150 €		
Surcoût Design : Sport + 6 500 €		
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €		
Surcoût Avus : Design Luxe + 4 300 €		

## A6 AVANT (BREAK)

	A6 AVANT (BREAK)	
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 M 0	30 930
2.0 TDI 150 ch	8 M 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 Ambiente : Ambiente + 2 600 €		
Surcoût Ambition Luxe : S line + 0 €		
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €		

## A6 ALLROAD QUATTRO

	A6 ALLROAD QUATTRO	
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 TDIT 320 ch Ambiente Luxe Tiptronic	21 M 6 810	73 650
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €		
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €		

## NOUVELLE A6

	NOUVELLE A6	
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 €		

## NOUVELLE A6 ALLROAD QUATTRO

	NOUVELLE A6 ALLROAD QUATTRO	
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 €		

## NOUVELLE A7 SPORTBACK

	NOUVELLE A7 SPORTBACK	
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 €		

NOUVELLE SÉRIE 2 GRAN TOURER					
Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €					
X1					
sDrive18i Lounge	7	0	33 550		
xDrive20i 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	8	0	39 550		
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					
sDrive20d Première	NC	NC	39 700		
xDrive20d Première	NC	NC	43 600		
xDrive25d Première	NC	NC	46 000		
Surcoût Lounge : Première + 1 450 €					
Surcoût M Sport : Lounge + 6 700 €					
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €					

SÉRIE 3 BERLINE					
318i Lounge	7	0	34 300		
320i Lounge	10 M	210	37 750		
330i xDrive Lounge Auto.	15 M	860	48 300		
340i Lounge Plus	21 M	6 810	49 300		
M3	32 M	10 500	85 950		
M3 Pack Compétition	34 M	10 500	92 650		
330e Lounge	8	0	46 500		
316d Lounge	6	0	34 400		
318d Lounge	7	0	36 900		
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	40 350		
320e Lounge	10	0	40 350		
330d Lounge Auto.	12 M	253	49 400		
xDrive35i Lounge Auto.	10 M	1 373	56 100		
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €					
Surcoût Luxury : Sport + 5 650 €					
Surcoût M Sport : Sport + 3 250 €					

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)					
Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €					

SÉRIE 3 GRAN TURISMO					
320i Lounge Auto.	10 M	410	42 250		
330i Lounge xDrive Auto.	15 M	1 613	50 150		
340i Lounge xDrive Auto.	11 M	5 810	56 350		
318d Lounge	8	0	39 350		
320i Lounge	10 M	50	42 800		
330d Lounge Auto.	15 M	1 260	51 850		
335e Lounge xDrive Auto.	20 M	2 010	57 950		
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €					
Surcoût Luxury : Sport + 5 350 €					
Surcoût M Sport : Sport + 3 450 €					

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

SÉRIE 4 CABRIOLET					
Surcoût : coupé + 0 €					
NOUVEAU X3					
xDrive20i Lounge Auto.	11 M	4 673	47 700		
xDrive30i Lounge Auto.	15 M	4 890	53 400		
M40i Auto.	25 M	10 500	75 250		
xDrive18d Première	8 M	540	41 900		
xDrive20d Lounge Auto.	10 M	410	51 900		
xDrive25d Lounge Auto.	13 M	1 613	55 550		
xDrive30d Lounge Auto.	16 M	2 153	58 400		
Surcoût Lounge : Première + 2 750 €					
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €					
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €					
Surcoût M Sport : xLine + 2 400 €					

X4					
xDrive28i Lounge Plus Auto.	15 M	4 460	58 550		
M40i Auto.	25 M	10 500	71 100		
xDrive20d Lounge Plus	10 M	613	53 450		
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15 M	2 153	62 300		
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20 M	3 473	66 450		
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €					
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €					

NOUVELLE SÉRIE 5					
520i Lounge Auto.	10 M	90	48 400		
530i Lounge Auto.	14 M	140	55 600		
540i Lounge Auto.	12 M	2 153	62 400		
M550i xDrive Auto.	5 M	10 500	92 300		
M5 Auto.	2 M	10 500	126 500		
530e Lounge	13	0	56 800		
520d Lounge	10	0	47 100		
520e EfficientDynamics Auto.	10	0	49 900		
530d Lounge Auto.	15	0	59 850		
540d Lounge xDrive Auto.	10 M	860	67 500		
M550d xDrive Auto.	8 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

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING					
Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 600 €					
NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO					
630i Lounge Auto.	16 M	1 260	63 900		
640i Lounge Auto.	13 M	3 853	70 950		
650d Lounge Auto.	16 M	253	68 150		
640d Lounge xDrive Auto.	20 M	2 773	76 050		
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €					
Surcoût Luxury : Sport + 1 150 €					
Surcoût M Sport : Luxury + 3 850 €					

## SÉRIE 6 GRAN COUPÉ

SÉRIE 6 GRAN COUPÉ					
640i Lounge Plus Auto.	17 M	7 340	88 950		
650i Lounge Plus Auto.	14 M	10 500	102 600		
M6 DKG	47 M	10 500	144 000		
M6 Pack Compétition DKG	52 M	10 500	152 900		
640d Lounge Plus Auto.	10 M	1 373	91 600		
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €					
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €					
SÉRIE 6 CABRIOLET					
Surcoût : Gran Coupé + 5 150 € à + 7 950 €					
X5					
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20 M	10 500	71 950		
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25 M	10 500	87 850		
M Auto.	49 M	10 500	129 800		
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 150		
xDrive25d Lounge Auto.	13 M	953	66 650		
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 M	3 290	70 050		
xDrive40d Lounge Plus Auto.	10 M	3 473	75 150		
M50d Auto.	16 M	7 073	98 800		
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €					
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €					

## SÉRIE 7

SÉRIE 7					
740i Auto.	1 M	2 940	93 800		
750i xDrive Auto.	14 M	10 500	110 900		
M760 Li xDrive Auto.	14 M	10 500	187 200		
740e	13	0	96 050		
752d Auto.	13	0	84 800		
730d Auto.	15	0	89 150		
740d xDrive Auto.	10 M	253	99 500		
750d xDrive Auto.	18 M	2 153	110 900		
Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €					
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €					
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €					

## NOUVELLE i8 ROADSTER

NOUVELLE i8 ROADSTER					
Hybride rechargeable	11	0	141 950		
Hybride rechargeable	11	0	156 950		

## CITROËN

Type	CV	B/M*	Prix
C-ZERO	1 B	6 000	26 900
E-MEHARI	1	6	25 500
Soft Top	1 B	6 000	10 450
C1 (3 PORTES)	1	6	10 450
C1 (5 PORTES)	4	0	10 450
C3	4	0	12 950
1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	13 750
1.2 PureTech 68			

TIPO BERLINE						
1.4 95 ch	5	M	473	12 590		
1.6 110 ch Easy Auto.		M	1 740	16 690		
1.3 MultiJet 95 ch	4		0	15 290		
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4		0	18 090		
Surcoût Pop : "base" + 1 300 €						
Surcoût Easy : Pop + 1 300 €						
NOUVELLE TIPO 5 PORTES						
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €						
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	M	953	18 590		
Surcoût Lounge : Easy + 1 500 €						
NOUVELLE TIPO STATION WAGON						
Surcoût 5 Portes + 1 500 €						
124 SPIDER						
1.4 MultiAir 140 ch	8	M	2 010	26 290		
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €						
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €						
ABARTH 124 SPIDER						
1.4 Turbo 170 ch Scorpione	9	M	2 010	37 000		
Surcoût "base" : Scorpione + 3 000 €						
QUBO						
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4		0	16 140		
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5		0	16 440		
DOBLO						
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	M	90	20 490		
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	90	20 990		
Surcoût Trekking : Lounge + 1 000 €						
DOBLO MAXI						
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	300	21 790		
FORD						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
NOUVELLE KA+						
1.2 70 ch Essential	4		0	10 350		
1.2 85 ch Ultimate	5		0	12 050		
1.5 TDCi 96 ch Ultimate	5		0	14 050		
Surcoût White Edition/Black Edition : Ultimate + 600 €						
NOUVELLE KA+ ACTIVE						
1.2 85 ch	5	M	253	13 750		
1.5 TDCi 95 ch	5		0	15 750		
NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)						
1.1 70 ch Essential	5		0	13 950		
1.1 85 ch Essential	5		0	14 900		
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	16 900		
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line	6		0	19 000		
1.5 TDCi 85 ch Essential	4		0	17 300		
1.5 TDCi 120 ch ST-Line	6		0	20 700		
Surcoût Trend Essential + 800 €						
Surcoût ST-Line : Trend + 1 300 €						
Surcoût Titanium : ST-Line + 0 €						
Surcoût Vignale : Titanium + 1 450 €						
FIESTA (5 PORTES)						
Surcoût : berline 3 portes + 600 €						
NOUVELLE FORD FIESTA ACTIVE						
1.0 EcoBoost 85 ch	NC		0	17 900		
1.0 EcoBoost 100 ch Pack	NC		0	19 600		
1.0 EcoBoost 125 ch Pack	NC		0	20 400		
1.0 EcoBoost 140 ch Plus	NC		0	22 100		
1.5 TDCi 85 ch	NC		0	19 600		
1.5 TDCi 120 ch Pack	NC		0	22 100		
Surcoût Pack : "base" + 1 200 €						
Surcoût Plus : Pack + 1 200 €						
NOUVEL ECOSPORT						
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7		0	18 900		
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7		0	24 000		
1.5 TDCi 100 ch Trend	5		0	20 900		
1.5 TDCi EcoBlue 125 ch Exclusive 4x4	7	M	113	26 200		
Surcoût Executive : Trend + 2 400 € à + 3 300 €						
Surcoût ST-Line : Executive + 1 300 €						
FOCUS						
FOCUS						
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	M	953	18 600		
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	21 100		
1.0 EcoBoost 125 ch Executive	5		0	23 550		
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	M	173	26 200		
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	M	3 853	29 700		
RS	24	M	7 613	40 200		
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	23 100		
1.5 TDCi Econetic 105 ch Executive	5		0	24 750		
1.5 TDCi 120 ch Executive	6		0	25 550		
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7		0	28 200		
2.0 TDCi 185 ch ST	15		0	31 200		
Surcoût Executive : Trend + 1 250 €						
Surcoût Titanium : Executive + 1 450 €						
Surcoût ST-Line : Titanium + 0 €						
FOCUS SW (BREAK)						
Surcoût : berline + 600 €						
C-MAX						
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	24 000		
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6		0	25 200		
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	1 490	28 700		
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	26 000		
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend	5		0	26 400		
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	27 200		
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8		0	30 700		
2.0 TDCi 170 ch Titanium X PowerShift	8	M	253	34 900		
Surcoût Titanium : Trend + 2 300 €						
Surcoût Titanium X : Titanium + 1 700 €						
GRAND C-MAX						
Surcoût : C-MAX + 1 300 €						
KUGA						
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	1 373	23 050		
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	1 373	25 250		

1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M	6 553	33 100		
1.5 TDCi 120 ch Trend	8		0	26 500		
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	M	60	28 750		
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	10	M	613	35 000		
Surcoût Titanium : Trend + 3 050 €						
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 900 €						
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €						
MONDEO						
Hybrid 187 ch Executive (4 portes)	9		0	36 150		
2.0 TDCi Econetic 120 ch Titanium	6		0	33 250		
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7		0	34 350		
2.0 TDCi 180 ch Titanium PowerShift	9	M	50	37 650		
Surcoût ST-Line : Executive + 2 450 €						
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 650 €						
MONDEO SW						
Surcoût : berline + 1 000 €						
S-MAX						
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	M	253	38 900		
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M	253	40 400		
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch ST-Line PowerShift	12	M	1 490	45 200		
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 600 €						
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €						
GALAXY						
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	2 153	40 750		
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	M	300	38 550		
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	M	300	40 050		
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M	300	43 750		
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwSh.	12	M	1 490	46 950		
Surcoût Trend : Titanium + 2 200 €						
EDGE						
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M	2 153	46 300		
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift	12	M	2 153	49 800		
Surcoût Vignale : Sport + 3 000 €						
NOUVELLE MUSTANG FASTBACK						
2.3 EcoBoost	NC	M	10 500	39 900		
GT	NC	M	10 500	46 900		
NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE						
Surcoût : Fastback + 4 000 €						
TOURNEO COURIER						
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M	50	13 600		
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4		0	14 600		
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	5		0	15 100		
TOURNEO CONNECT						
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	M	253	20 905		
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	5	M	90	21 400		
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	5	M	90	22 005		
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	23 405		
Surcoût Trend : Ambiente + 1 400 €						
Surcoût Titanium : Trend + 2 100 €						
Surcoût Vignale : Titanium + 2 600 €						
HONDA						
GARAGE DU CLOS						
91 LINAS	01 69 80 72 80					
91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00					
47 avenue du Général de Gaulle						
www.honda-montlhery.com						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
NOUVELLE JAZZ						
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5		0	16 900		
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	M	473	19 940		
Surcoût X-Road Elegance : Elegance + 1 380 €						
Surcoût Executive : Elegance + 1 400 €						
Surcoût X-Road Executive : Executive + 1 380 €						
Surcoût Exclusive : Executive + 1 600 €						
Surcoût X-Road Exclusive : Exclusive + 1 380 €						
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-DTEC 120 ch Elegance	6		0	24 590		
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €						
Surcoût Exclusive : Executive + 2 600 €						
Surcoût Exclusive Premium : Exclusive + 1 000 €						
Surcoût Sport Plus : Sport + 2 000 €						
Surcoût Prestige : Sport Plus + 1 000 €						
CIVIC (4 PORTES)						
1.5 i-VTEC Elegance	10	M	300	25 900		
1.5 i-VTEC 120 ch Elegance	6		0	25 300		
Surcoût Exclusive : Elegance + 4 300 €						
Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €						
Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €						
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 1 700 €						
HR-V						
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	300	22 280		
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0	24 650		
Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €						
Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €						
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 1 700 €						
CR-V						

# 110 [ LE PRIX DU NEUF ]

2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4  
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4  
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.  
Surcoût Longitude : Sport + 2150 €  
Surcoût Limited : Longitude + 4 200 €

## NOUVEAU COMPASS

1.4 MultiAir 140 ch Sport  
1.6 MultiAir 170 ch Sport  
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4  
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.  
Surcoût Longitude : Sport + 2 500 €  
Surcoût Limited : Longitude + 3 500 €

## WRANGLER (2 PORTES)

3.6 284 ch Sahara...  
2.8 CRD Sport Auto.  
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  
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude  
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited  
Surcoût Overland : Limited + 3 500 €

## GRAND CHEROKEE

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

## KIA

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

## NOUVELLE PICANTO

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

## RIO

1.2 84 ch Motion 4 0 13 490  
1.0-T-GDI 100 ch Active 5 0 16 190  
1.4 100 ch Active Auto.  
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 16 990  
1.0-T-GDI 120 ch Active 6 0 19 990  
1.6 CRD 110 ch Active 6 0 21 490  
Surcoût Active : Motion + 2 000 €  
Surcoût Premium : Active + 2 500 €

## SOUL

1.6 GDI 132 ch Active 7 M 2 010 20 600  
Sport DCT 12 M 3 290 27 600  
1.6 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  
GT 12 M 6 300 29 290  
1.6 CRDI 136 ch GT Line 7 0 24 990

## CEE'D

1.4 100 ch Motion 6 M 860 17 990  
1.0-T-GDI 100 ch Active 5 0 21 290  
1.0-T-GDI 120 ch Active 6 0 22 290  
1.6 GDI 135 Active DCT 7 M 690 23 290  
1.4 CRDI 90 ch Motion 5 0 19 990  
1.6 CRD 110 ch Active 5 0 23 590  
1.6 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 27 150  
Rechargeable Active 4 0 36 250  
Surcoût Active : Motion + 2 000 €  
Surcoût Design : Active + 2 000 €  
Surcoût Premium : Active + 2 000 €

## SPORTAGE

1.6 GDI 132 ch Motion 7 M 1 873 23 090  
1.6-T-GDI 177 ch GT Line Pk Pr. 4x4 DCT 10 M 7 613 37 590  
1.7 CRD 115 ch Motion 6 0 25 090  
2.0 CRDI 136 ch GT Line 7 M 173 32 990  
1.7 CRD 141 Active DCT 7 M 253 30 990  
2.0 CRDI 185 ch GT Line Pk Pr. 4x4 Auto.  
Surcoût Active : Motion + 9 000 €  
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €  
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €  
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €

**OPTIMA**  
Hybride Rechargeable Premium 0 39 990  
1.7 CRDI 141 ch Premium 7 0 32 990  
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €  
Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €

## OPTIMA SW

Surcoût : berline + 1 500 €  
GT Auto. 7 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 Superveloce NC M 10 500 396 600  
Aventador LP 750-4 Superveloce Read. 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. 16 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 : S + 4 600 €  
Surcoût HSE : S 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 180 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. 16 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 : S + 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 : S + 3 400 €  
Surcoût SE : R-Dynamic S + 1 700 €  
Surcoût S-E : R-Dynamic SE + 3 400 €  
Surcoût HSE : R-Dynamic SE + 4 800 €  
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €

## RANGE ROVER SPORT

2.0 Si4 300 ch S 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 NC 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 S 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 SE Dynamic : SE + 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 €  
Surcoût Vogue : "base" + 1 300 € à + 1 800 €  
Surcoût Autobiography : "base" + 1 300 € à + 1 800 €  
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Elégance + 3 800 €

## LEXUS

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

200h CT 5 0 30 090  
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €

Surcoût Luxe : Pack + 5 300 €

Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €

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

Surcoût Executive : F-Sport Executive + 0 €

300h CT 9 0 40 490  
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €

Surcoût Luxe : Pack + 7 300 €

Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €

Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €

Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €

RC 7 M 10 500 79 790  
300h Luxe 10 0 52 890  
Surcoût Pack : 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 : GT + 6 000 €

Surcoût NX 8 0 41 690  
Surcoût Pack : "base" + 2 700 €

Surcoût Luxe : Pack + 8 100 €

Surcoût F-Sport : Luxe + 6 200 €

Surcoût Executive : F-Sport + 4 000 €

Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 500 €

GS 39 M 10 500 99 900  
300h Pack 9 0 51 600  
450h Pack 18 M 773 61 600  
Surcoût F GT : F + 9 000 €

Surcoût Luxe : Pack + 7 700 € à + 8 800 €

Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €

Surcoût Executive : F-Sport + 3 300 €

Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €

Surcoût LS 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 €

Surcoût LC 39 M 10 500 109 000  
500h Executive 19 M 1 613 109 000  
Surcoût Sport : Executive + 10 000 €

Surcoût Blue Edition : Sports + 10 000 €

Surcoût Executive : F-Sport + 1 700 €

Surcoût LS 23 M 10 500 85 300  
Surcoût Luxe : + "base" + 9 550 €

Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €

Surcoût Inspiration : Intuition + 1 950 € à + 2 150 €

Surcoût Sensation : Inspiration + 1 300 € à + 1 850 €

Surcoût Fascination : Fascination + 5 000 €

GRANTURISMO 23 M 10 500 126 500  
MC Auto. 38 M 10 500 151 850  
GRANCABRIO 36 M 10 500 145 900  
MC Auto. 38 M 10 500 157 350  
QUATTROPORTE 30 M 10 500 110 700  
GTS GranSport 44 M 10 500 161 500  
Diesel 17 M 4 673 99 500  
Surcoût GranSport : + "base" + 11 200 €  
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €

MASERATI

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

GIBLI 23 M 10 500 72 300  
S Diesel 31 M 10 500 85 300  
Diesel 17 M 3 660 68 600

Surcoût GranSport : + "base" + 9 550 €

Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €

GRANTURISMO 23 M 10 500 126 500  
MC Auto. 38 M 10 500 151 850  
GRANCABRIO 36 M 10 500 145 900  
MC Auto. 38 M 10 500 157 350  
QUATTROPORTE 30 M 10 500 110 700  
GTS GranSport 44 M 10 500 161 500  
Diesel 17 M 4 673 99 500  
Surcoût GranSport : + "base" + 11 200 €  
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €

MAZDA

**MAZDA2 (5 PORTES)**

1.5 SkyActiv-G 90 ch Élégance 5 0 16 750

1.5 SkyActiv-G 115 ch Selection 5 0 20 050

Surcoût Dynamique : Élégance + 1 250 €

Surcoût Sélection : Dynamique + 1 100 €

MAZDA3 2.0 SkyActiv-G 120 ch Élégance 6 0 23 500  
2.0 SkyActiv-G 160 ch Signature 9 M 613 26 100  
1.5 SkyActiv-D 105 ch Élégance 5 0 25 600  
2.2 SkyActiv-D 150 ch Signature 7 0 29 300  
Surcoût Signature : 1 400 €

Surcoût Sélection : Élégance + 3 800 €

Surcoût MX-5 RF

Surcoût : MX-5 + 2 500 €

MAZDA6

2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance 9 M 613 28 800  
2.5 SkyActiv-G 192 ch Sélection Auto. 11 M 2 010 33 250  
2.2 SkyActiv-D 150 ch Élégance 7 0 31 400  
2.2 SkyActiv-D 175 ch Sélection 9 0 38 250  
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 050 €

Surcoût Sélection : Dynamique + 2 650 €

MAZDA WAGON (BREAK)

Idem berline

CLX-3

2.0 SkyActiv-G 120 ch Élégance 7 M 773 21 300  
2.0 SkyActiv-G 150 ch Sélection 4x4 8 M 2 300 28 300  
1.5 SkyActiv-D 105 ch Élégance 5 0 23 300  
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 400 €

Surcoût Sélection : Dynamique + 2 200 €

NOUVEAU CX-5

2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance 10 M 2 153 30 200  
2.5 SkyActiv-G 194 ch Sélection 4x4 NC 0 38 100  
2.2 SkyActiv-D 150 ch Élégance 8 M 410 32 100  
2.0 SkyActiv-G 175 ch Sélection 10 M 1 260 40 800  
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 400 €

Surcoût Signature : Dynamique + 2 000 €

Surcoût Sélection : Dynamique + 4 100 €

NOUVEAU CX-5 RF

Surcoût : CX-5 + 2 500 €

MAZDA WAGON (BREAK)

Idem berline

CLX-3

2.0 SkyActiv-G 120 ch Élégance 7 M 773 21 300  
2.0 SkyActiv-G 150 ch Sélection 4x4 8 M 2 300 28 300  
1.5 SkyActiv-D 105 ch Élégance 5 0 23 300  
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 400 €

Surcoût Sélection : Dynamique + 2 200 €

NOUVEAU CX-5

2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance 10 M 2 153 30 200  
2.5 SkyActiv-G 194 ch Sélection 4x4 NC 0 38 100  
2.2 SkyActiv-D 150 ch Élégance 8 M 410 32 100  
2.0 SkyActiv-G 175 ch Sélection 10 M 1 260 40 800  
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 400 €

Surcoût Signature : Dynamique + 2 000 €

Surcoût Sélection : Dynamique + 4 100 €

NOUVEAU CX-5 RF

Surcoût : CX-5 + 2 500 €

MAZDA WAGON (BREAK)

Idem berline

CLASSE C

160 Intuition 6 M 173 24 950  
160 Inspiration 6 M 253 27 300  
180 Inspiration 10 M 2 610 38 900  
200 Inspiration 12 M 2 010 39 950

CLASSE C COUPÉ						
180	8	M	410	37 550		
200	10	M	253	40 200		
250 Auto.	12	M	300	44 400		
300 Executive Auto.	14	M	1 373	51 800		
400 Executive 4Matic Auto.	12	M	6 810	59 850		
400 Executive 4Matic.	12	M	6 810	59 850		
43 AMG 4Matic Auto.	5	M	8 460	68 800		
63 AMG Auto.	6	M	10 500	93 250		
63 AMG S Auto.	10	M	10 500	101 600		
220 d	9		0	41 100		
250 d Auto.	11		0	46 650		
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.	5	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.	5	M	10 500	66 750
63 AMG 4Matic Auto.	NC	M	10 500	97 800
63 AMG S 4Matic Auto.	NC	M	10 500	106 150
350 e Executive 4Matic	10		0	56 550
220 d 4Matic Auto.	9	M	253	47 200
250 d 4Matic Auto.	11	M	253	48 550
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	3 853	56 500

Surcoût Executive : "base" + 4 700 €

Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €

Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €

## NOUVEAU GLC COUPE

250 Executive 4Matic Auto.	12	M	3 853	53 600
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	6 053	59 000
43 AMG 4Matic Auto.	5	M	10 500	70 800
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	M	353	55 750
250 d Executive 4Matic Auto.	11	M	353	57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	4 253	60 350

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.	12	M	8 753	67 900
43 AMG 4Matic Auto.	9	M	10 500	81 400
63 AMG 4Matic+ Auto.	18	M	10 500	119 000
63 S AMG 4Matic+ Auto.	13	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

Surcoût CLASSE E COUPE

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

Surcoût Sportline : Executive + 6 300 €

Surcoût Fascination : Sportline + 7 400 €

## NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcoût : coupé + 6 400 €

## NOUVEAU CLS COUPE

450 Executive 4Matic Auto.

350 d Launch Edition 4Matic Auto.

400 d Executive 4Matic Auto.

Surcoût AMG Line+ : Executive + 9 200 €

## NOUVELLE CLASSE S

450 Executive 4Matic Auto.

560 Fascination 4Matic Auto.

63 AMG 4Matic+ Limousine Auto.

65 AMG Limousine Auto.

650 Maybach Auto.

350 d Executive Auto.

400 d Executive 4Matic Auto.

Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €

Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €

## NOUVELLE CLASSE S COUPE

450 Executive 4Matic

560 Executive 4Matic

63 AMG 4Matic+

65 AMG

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

## AMG GT

GT	35	M	10 500	127 200
GT S	41	M	10 500	146 300
GT 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.	17	M	10 500	145 100
65 AMG Auto.	17	M	10 500	272 500
350 d Auto.	15	M	10 500	92 500

## GLE

400 4Matic Auto.	13	M	10 500	68 100
43 AMG 4Matic Auto.	16	M	10 500	84 300
500 Executive 4Matic Auto.	14	M	10 500	91 300
63 AMG 4Matic Auto.	18	M	10 500	131 300

## GLE COUPE

400 4Matic Auto.	13	M	10 500	73 500
43 AMG 4Matic Auto.	16	M	10 500	90 200
500 Executive 4Matic Auto.	15	M	10 500	97 500
63 AMG 4Matic Auto.	16	M	10 500	133 100

## GLE ROADSTER

350 4Matic Auto.	16	M	10 500	88 750
Surcoût Executive : "base" + 7 000 €				
Surcoût Prime : Plus + 3 918 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 7 600 €				

## MINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4		17 700	
One 102 ch	5		19 100	
Cooper 136 ch	7		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		20 700	
Cooper 116 ch	5		23 500	
Cooper SD 170 ch	9		30 000	

## NOUVELLE MINI 5 PORTES

One 102 ch	6		23 500	
Cooper	7		26 400	
Cooper S	11	M	953	31 200
John Cooper Works	13			

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

NOUVELLE 308

NOUVELLE 308				
1.2 PureTech 110 ch Access	5	0	20 550	
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 400	
1.6 THP 205 ch GT	11 M	300	32 150	
GTi by Peugeot Sport	16 M	953	38 700	
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	22 800	
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5	0	26 100	
1.5 BlueHDi 130 Active	6	0	26 450	
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	30 150	
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9	0	35 950	
Surcoût Active : Access + 2 350 €				
Surcoût Allure : Active + 2 450 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €				

NOUVELLE 308 SW

3008				
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900	
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9 M	253	34 050	
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	27 400	
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	30 200	
1.5 BlueHDi 130 ch Active	8	0	30 700	
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	10 M	90	35 250	
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	10 M	90	42 050	
Surcoût Active : Access + 2 100 €				
Surcoût Allure : Active + 2 750 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €				

5008

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	
Surcoût Active : Access + 3 300 €				
Surcoût Allure : Active + 2 750 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €				

NOUVELLE 508

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

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	
Surcoût Outdoor : Active + 2 450 €				
Surcoût Allure : Active + 2 000 €				

PORSCHE

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	78 830	

718 BOXSTER

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
2.0	19 M	5 810	57 080	
S	24 M	10 290	69 830	
GTS	25 M	10 500	80 870	

911 COUPE (TYPE 991 II)

911 COUPE (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)

Surcoût : coupé + 13 200 €

PANAMERA

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

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

MACAN

MACAN				
2.0	15 M	6 810	58 835	
S	23 M	10 500	64 355	
GTS	25 M	10 500	77 555	

TURBO

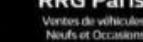
Turbo Pack Performance

NOUVEAU CAYENNE

3.0 24 M 10 500 77 184

S 34 M 10 500 94 464

Turbo NC 10 500 141 744

**RENAULT**  
Tel : 01 86 65 49 45  
[www.renaultparis.fr](http://www.renaultparis.fr)

NOUVEAU KOLEOS				
1.6 Energy dCi 130 Life	7 M	50	30 800	
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10 M	1050	36 700	
Surcoût Zen : Life + 2 100 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 100 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 100 €				

ESPACE

ESPACE				
1.6 Energy TCe 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	
Surcoût Zen : Life + 3 800 €				
Surcoût Intens : Zen + 4 000 €				

KANGOO

KANGOO				
1.2 Energy TCe 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	
Surcoût Zen : Life + 1 350 €				
Surcoût Intens : Zen + 1 800 €				
Surcoût Star Wars : Intens + 1 100 €				

ROLLS-ROYCE

Surcoût : berline + 535 €

FABIA

FABIA				
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	13 060	
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	15 220	
1.2 TSI 90 ch Ambition	4	0	16 170	
1.2 TSI 110 ch Style	4	0	18 310	
1.4 TD 90 ch Ambition	3	0	18 350	
1.4 TD 105 ch Style	3	0	20 750	

FABIA COMBI (BREAK)

FABIA COMBI (BREAK)				
Surcoût : berline + 600 €				
Surcoût : berline + 600 €				
Surcoût : berline + 600 €				
Surcoût : berline + 600 €				

RAPID

RAPID				
1.2 TSI 90 ch Edition	4	0	20 825	
1.2 TSI 110 ch Edition	4	0	21 635	
1.2 TDI 90 ch Edition	4	0	22 565	
1.6 TDI 116 ch Edition	4	0	23 985	

RAPID SPACEBACK (5 PORTES)

RAPID SPACEBACK (5 PORTES)				
1.2 TSI 90 ch Edition	4	0	20 740	
1.2 TSI 110 ch Edition	4	0	21 550	
1.6 TDI 125 ch Edition DSG	7	0	23 890	

<b>TIVOLI XLV</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
160 e-XDi Sport Bi-ton Safety Pack	6	M	53	24 640
<b>KORANDO</b>				
220 e-XDi Pack Sport	10	M	953	25 990

<b>RODIUS</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
220 e-XDi	11	M	10 500	30 690

<b>SUBARU</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
<b>NOUVELLE IMPREZA</b>				

1.6 i114 ch Access Lineartronic	6	M	1 050	23 990
Surcoût Premium : Access + 1 500 €				
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €				

<b>NOUVELLE XV</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
1.6 i114 ch Premium GPS Lineartronic	6	M	1 613	27 990
2.0 i 150 ch Exclusive Lineartronic	9	M	3 113	31 990
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €				

<b>WRX STI</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
S'Aller	21	M	10 500	44 990
Surcoût S'Club Aller : S'Aller + 5 000 €				

<b>FORESTER</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
2.0 i 150 ch Premium Eyesight Lineartronic	8	M	4 050	31 990
2.0 XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	M	10 500	44 990
2.0 D 147 ch	8	M	2 010	31 990

Surcoût Premium : "base" + 3 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €				
Surcoût Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €				
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €				
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €				

<b>LEVORG</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
1.6 Turbo 170 ch Premium Eyesight Lineartronic	10	M	4 890	32 990
Surcoût Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €				
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €				

<b>OUTBACK</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
2.5 i 173 ch Premium Eyesight Lineartronic	10	M	4 253	38 990
2.0 D 150 ch Premium	9	M	1 613	41 990
Surcoût Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €				

<b>BRZ</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
2.0 i 200 ch	12	M	9 050	32 990

<b>SUZUKI</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
<b>CÉLÉRIOS (5 PORTES)</b>				

1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990	
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290	
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €				

<b>NOUVELLE IGNIS</b>				
1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 790	
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 390	

Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €				
<b>NOUVELLE SWIFT</b>				

1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 190	
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 690	
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 690	

1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	17 890	
Surcoût Privilège : Avantage + 1 300 €				

<b>BALENO</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 590	
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250	
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490	

Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €				
<b>JIMNY</b>				

1.3 WT JX	6	M	3 113	13 860
Surcoût JX : JX + 1 750 €				

<b>VITARA</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
1.6 WT 120 ch Avantage	6	M	73	17 590
S	7	M	53	22 990

1.6 DDS 120 ch Privilège	6	0	21 790	
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €				

Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €				
<b>NOUVEAU S-CROSS</b>				

1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490	
1.4 Boosterjet Style	7	M	50	25 390
1.6 DDS 120 ch Privilège	6	0	23 990	

Surcoût Style : Privilège + 4 300 €				
<b>TESLA</b>				

<b>MODEL S</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
75	1	B	6 000	75 700
100D	1	B	6 000	106 800

<b>MODEL X</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
75D	1	B	6 000	91 550
100D	1	B	6 000	109 950

<b>TOYOTA</b>		<b>CV</b>	<b>B/M*</b>	<b>PRIX</b>
<b>AYGO (3 PORTES)</b>				

Surcoût xPlay : x 1 500 €				
<b>AYGO (5 PORTES)</b>				

Surcoût : portes + 400 €				
<b>YARIS (3 PORTES)</b>				

1.0 WT-i 69 ch France	4	0	16 200	
Surcoût France : Active + 900 €				

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

Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €				
Surcoût Chic : Collection + 0 €				
<b>C-HR</b>				

1.2 Turbo 116 ch Active	7	M	613	23 400
122h Dynamic	6	M	113	23 950
136h Tendance	4	0	25 900	

Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €				
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €				

<tbl

Audi Vorsprung durch technik

**Audi**  
**e-xtrême**  
Audi Q7 e-tron quattro.



**Change le monde. Pas votre quotidien.**

En toutes conditions la perfection avec une motorisation hybride :  
l'Audi Q7 e-tron, le premier véhicule de série à associer  
les technologies e-tron et quattro pour allier performance et efficacité.

Volkswagen Group France S.A. - 11 avenue de Bourgogne Villiers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.  
Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Gamme Audi Q7 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,8 - 7,6. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) : 48 - 199.

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

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

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

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



## 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.



## NOUVEAU MINI CABRIO.

Imaginez à quel point on ressent tout plus intensément à ciel ouvert... Le nouveau MINI Cabrio a changé, il affiche un design retravaillé : un nouveau logo sur le capot, des phares arrière signés Union Jack, hommage aux origines MINI. À bord, découvrez de tous nouveaux équipements : service de conciergerie, GPS avec info trafic en temps réel... Et toujours l'esprit MINI, ouvert et inimitable. Venez la découvrir dans votre MINI Store NEUBAUER.

À PARTIR DE 330€/MOIS.\* LLD 36 MOIS. SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.

**MINI STORE MIRABEAU**  
71 avenue de Versailles  
75016 Paris

**MINI STORE LE CHESNAY**  
46 rue Moxouris  
78150 Le Chesnay

**MINI STORE PLAISIR**  
141 rue des Pêchers  
78370 Plaisir



\*Exemple pour un MINI CABRIO 102 ch. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 326,02 €/mois.  
Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un MINI CABRIO 102 CH jusqu'au 30/06/2018 dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par MINI Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n°07 008 683 ([www.orians.fr](http://www.orians.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.

NOUVEAU RANGE ROVER VELAR

# PARFOIS, LES MOTS SONT INUTILES



ABOVE & BEYOND



**À PARTIR DE 769 €/MOIS\* SANS APPORT  
LLD SUR 48 MOIS ET 80 000 KM MAXIMUM  
MAINTENANCE/ASSISTANCE, GESTION DES PERTES TOTALES**

Venez découvrir 6 véhicules en stock chez votre concessionnaire :

**LAND ROVER CHENNEVIÈRES - GROUPE ÉLYSÉE**  
102, route de la Libération, 94430 CHENNEVIÈRES-SUR-MARNE  
01 45 93 05 55

[landrover.fr/chennevieres](http://landrover.fr/chennevieres)



**WINNER**  
**WORLD CAR AWARDS**

2018 WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR  
ÉLU PLUS BELLE VOITURE DU MONDE 2018

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

\* Exemple pour un Range Rover Velar 2.0 D 240 ch 4WD HSE R-Dynamic BVA avec peinture métallisée et options au tarif constructeur du 28/06/2017 en location longue durée sur 48 mois pour un kilométrage maximum de 80 000 kilomètres, soit 48 loyers de **769 €** TTC incluant les prestations maintenance/assistance et gestion des pertes totales. Hors frais de Carte grise et Malus. Offre non cumulable réservée aux professionnels, valable pour toute commande avant le 15/05/2018, de ce véhicule en stock chez Land Rover Chennevières en location longue durée (sans option d'achat), selon les conditions générales de location longue durée et d'acceptation du dossier par Land Rover Fleet & Business Leasing, nom commercial de Temsys SA, 15 allées de l'Europe, 92588 Clamart Cedex - capital de 66 000 000 € - RCS Nanterre 351 867 692 - Société de courtage d'assurances agréé par le code des assurances et soumise à l'autorité de contrôle prudentiel (61 rue Taitbout, 75436 Paris Cedex 9), garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles 1512-6 et 1512-7 du code des assurances. Immatriculation à l'OrIAS sous le N° 07 206 677 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Sous réserve de variation de la fiscalité ou du tarif constructeur. Modèle présenté : Version spécifique. Consommation mixte Norme CE (L/100 km) : de 5,4 à 9,4 - CO<sub>2</sub> (g/km) : de 142 à 214. RCS 662 010 834.

**Bienvenue chez nous**

**3 FORMATIONS RÉMUNÉRÉES  
MÉTIERS CARRIÈRES À LA CLÉ**

Volkswagen SEAT SKODA Audi Occasion Das WeltAuto.

**VOLKSWAGEN GROUP FRANCE ACADEMY**  
Les écoles des métiers de l'automobile by Volkswagen Group France

Vous souhaitez vous épanouir et réussir dans un métier passionnant, alors « Bienvenue chez Nous ». Rejoignez l'une de nos écoles et suivez l'une de nos formations rémunérées en alternance de 12 mois chez l'un de nos Distributeurs ou Réparateurs agréés.

RENNSEIGNEMENTS ET CANDIDATURES  
[volkswagengroup.fr/cARRIERES/vgf-acADEMY/](http://volkswagengroup.fr/cARRIERES/vgf-acADEMY/)

*Votre pub ici*

**CONTACTEZ-NOUS**

01 41 33 55 45 | 01 41 33 55 72  
[julie.aldabo@mondadori.fr](mailto:julie.aldabo@mondadori.fr) | [marc.queille@mondadori.fr](mailto:marc.queille@mondadori.fr)

**Votre diesel va mal !**

**Décalaminant pour tous les moteurs diesel**

**sweeper®** **SANS DÉMONTAGE !**

**4 ACTIONS EN 1 SEULE OPÉRATION**

- 1 Nettoie les injecteurs**
- 2 Nettoie et dégrisse les turbos**
- 3 Nettoie les catalyseurs**
- 4 Facilite la régénération du FAP**

**FAP TOTALEMENT OBSTRUÉ = Sweepfap®**

**Liquide de rénovation de filtres à particules par trempage !**

**Satisfait ou remboursé\* !**

\*Après présentation des relevés de contre pression avant-après

en 12h FABRIQUÉ EN ALLEMAGNE Produit unique en France !

ID37 S.A.S - id37sas@gmail.com - Tél. : 09 83 62 36 84 - [www.sweeper-engine.com](http://www.sweeper-engine.com) Partenaire DOM-TOM **saci**

Plus d'infos

ADFIELD 02 47 66 90 67 - 04/18

**AUTOJM.FR**  
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

JUSQU'À  
**-40%**<sup>\*\*</sup> SUR VOTRE  
VÉHICULE  
NEUF

NOUVELLE  
PEUGEOT 308

A PARTIR DE 175€/MOIS\*



RENAULT SCENIC

A PARTIR DE 182€/MOIS\*



CITROËN  
BERLINGO

A PARTIR DE 174€/MOIS\*



## DISPOS RAPIDES CHEZ AUTOJM

PARFAIT POUR VOS VACANCES D'ÉTÉ 2018 !



BOXER FOURGON  
EURO 6 PREMIUM 335 L3H2

20 700€ HT Au lieu de  
35 750€  
SOIT 15 050€ D'ÉCONOMIE !

Dispo  
sous 48h

**AUTOJM.FR**  
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

Audincourt

03 72 83 17 90

Pessac

AQUITAINNE UNIQUENEMENT  
05 56 52 46 46

Suivez-nous



RCS Montbéliard B420 464 950 - Photos non contractuelles - \*Tarif au 20/04/2018. Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager. Le loyer est indiqué sans assurance facultative. Pour une Location avec Option d'Achat sur 48 mois. Le paiement du 1er loyer de 30% interviendra à la livraison. Après paiement du dernier loyer, vous pouvez restituer votre véhicule chez le concessionnaire ou l'acquérir en levant l'option d'achat. \*\*Remise maximum constatée au 20/04/2018.

# ANCIENNES et MODERNES

## POURQUOI NOUS CHOISIR ?



Plus de 100000  
VÉHICULES  
assurés



UN CONSEILÉ  
réactif basé  
en France



VOTRE SATISFACTION  
au cœur de nos  
préoccupations



ESPACE ADHÉRENT:  
gérez vos contrats  
& réglez en ligne



★★★★★  
4.5/5  
Avis clients



Roulez assuré dans l'heure !

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



05 65 100 100



CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue La Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07 001 752 - [www.orias.fr](http://www.orias.fr)

© DELPHOT Design by Delphot 006069315

D'un seul clic ! Abonnez-vous à ***l'auto-journal***

Tous les plaisirs de l'automobile

1 an - 25 n°s  
(inclus le numéro Spécial Salon  
et le numéro double)  
**65 €**  
seulement  
au lieu de ~~122,49 €~~

soit plus de  
**46%**  
d'économie !



et recevez au choix !



le coffret laguiole



la montre  
Jean-Louis Scherrer



le radio réveil philips

Photo non contractuelle

**[www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)**

# Boites de vitesses toutes marques !

Huile de boite incluse avec chaque commande !

Livraison sous 24/48 heures si dispo et prépayée !



Boîtes de vitesses manuelles en échange standard.

Réparation de pont avant/arrière, boîtes de transfert, DSG et automatiques.

1 rue Louis Armand,  
77330 Ozoir-la-ferrière

Tél: 07 71 86 20 44 - 0781913766

**boitesdevitesses.fr**

Banner INSIDE: ASTON MARTIN, AUDI, BMW, PORSCHE, ROLLS-ROYCE, SEAT, SKODA, VOLVO, VW, ...



# Banner

THE POWER COMPANY

**PIUSSANCE.  
QUALITE. FIABILITE.**



[bannerbatterien.com](http://bannerbatterien.com)

LEADING  
COMPANIES OF AUSTRIA

À découvrir dans notre prochain numéro

# N° 1008

**du 11 mai 2018**

SUZUKI



## Suzuki Swift Sport

La japonaise hausse le ton. Avec son 1.4 turbo essence de 140 ch, elle ne joue pas la surenchère en puissance, mais mise sur son poids plume. Verdict sur les petites routes andalouses.



FLORIAN GROUT

## Volkswagen T-Roc TSI 190 ch

Le plus petit des SUV de chez VW bombe le capot dans sa version turbo essence de 190 ch. Est-ce bien utile pour un SUV urbain ? Nos experts vous répondent...



ARNAUD SAUNIER

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

### L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N° 84 164 pages

Les SUV premium sont à l'honneur dans ce numéro de *L'Auto-Journal Évasion & 4x4*, avec nos révélations sur le nouvel Audi Q3, attendu début 2019, et ses futurs rivaux directs, les Mercedes GLA II et Range Rover Evoque II. À découvrir également, les nouveautés du Salon de Genève ainsi que nos essais des Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio, BMW X2, Range Rover Velar, Volvo XC40, et VW T-Roc.

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

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer  
"EMAS" SNC

**MONDADORI FRANCE** Président: Ernesto Mauri  
axel springer Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

#### RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex  
Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

**Directeur de la rédaction:** Laurent 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 Meurer (53 07)

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

**Technique:** Vincent Coppin, Frédéric Haas

**Convoyage:** Sylvain Cambier (responsable)

**Secrétaire général de rédaction:** Denis Riflaide

**Secrétariat de rédaction:** Valérie Fröhlich

(1<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:** Fanny Jacquet, Danielle Molson

#### DIRECTION - ÉDITION

**Directeur de la publication:** Carmine Perna

**Directeur exécutif:** Stéphane Haïtaïan

**Éditeur:** Tommaso Albinati

#### DIFFUSION

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

**Directeur diffusion:** Christophe Chantrel

**Responsable diffusion marché:** Philippe Merrien

#### MARKETING

**Directrice marketing 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. Fax: 01 41 33 57 03

**Directrice exécutive:** Cécile Chambaudrie

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

Paul Bellaïche (56 00)

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

Stéphanie Guillard (53 50)

**Trafic:** Stéphane Durand (53 12)

#### MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

**Directeur de publicité:** Marc Queille

**Commerciale:** Julie Aldabo

**Assistante/maquettiste:** Sylviane Ragusa

**Maquettiste:** Alexandre Guillard

#### FABRICATION

**Directeur des opérations industrielles:** Dominique Aymard

**Directeur de la fabrication:** Isabel Delanoy

**Chefs de fabrication:** Alexia Froment (50 53),

Valérie Brunehaut (48 42)

**Responsable service presse:** Sylvain Boularand (29 88)

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

#### FINANCE

**Finance manager:** Guillaume Zaneskis

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

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

**Cogérants:** Carmine Perna et 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:** avril 2018



#### AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0%

Certification PEFC

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

#### ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphoner au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

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

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





## NOUVEAU VOLVO XC90 T8 TWIN ENGINE

LA PERFORMANCE ALLIÉE À L'EFFICIENCE.

Motorisation hybride Twin Engine alliant puissance et efficience. 407ch, 49 g de CO<sub>2</sub>/km et 43 km en tout électrique.\*



[volvocars.fr](http://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 LAUMÔNE - 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



Concerts, événements sportifs...  
Pour certains, un rendez-vous manqué.  
Pour d'autres, des places déjà réservées.

Accédez aux événements les plus prisés.  
Les meilleures places vous sont déjà réservées.

**Americanexpress.fr/Platinum**

Parce que vous êtes Platinum



Carte Platinum American Express