

l'auto-Journal

N°1009

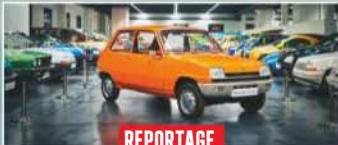
BMW X2

ESSAI LONGUE DURÉE10000 km
pour tomber
amoureux...

FACE-À-FACE **Skoda Kodiaq / Peugeot 5008**

Le plaisir automobile,
avec 7 places, c'est possible ?

Que va devenir Alfa Romeo ?

Notre enquête sur
une star fragile**REPORTAGE**

120 ans de Renault

**EXCLUSIF**

Le C5 Aircross face au 3008

- + Tous les détails de la version définitive
- + Nos premières sensations à bord
- + À Rennes, ses secrets de fabrication

**CITROËN
LANCE ENFIN SON
NOUVEAU SUV!**





Le plaisir
de conduire



CERTAINES OCCASIONS SONT PLUS EXCEPTIONNELLES QUE D'AUTRES.

LES OCCASIONS EXCEPTIONNELLES BMW, C'EST CHEZ BMW.

 **360° DES CONTRÔLES À 360°
POUR UN PLAISIR À 100%.**

Votre BMW certifiée BMW Premium Selection a fait l'objet de 101 contrôles mécaniques et 53 contrôles esthétiques rigoureux. Reconditionnée, elle offre une qualité irréprochable. Son historique complet et son kilométrage sont également contrôlés et garantis.

 **UNE ASSISTANCE 24 MOIS⁽¹⁾
POUR ÊTRE TOUJOURS MOBILE.**

Restez mobile en toutes circonstances et bénéficiez d'une assistance de 24 mois kilométrage illimité, qui vous permet d'être dépanné 365 jours par an, 24 heures sur 24 et ce, partout en Europe.



**UN FINANCEMENT⁽²⁾ À LA MESURE
DE VOTRE RÊVE.**

BMW Financial Services vous propose des produits sur mesure adaptés à vos besoins : crédit ou location avec ou sans apport et assurance.



**UNE GARANTIE 24 MOIS⁽³⁾
POUR ROULER SANS LIMITES.**

Voyagez en toute sérénité. Votre voiture BMW Premium Selection est couverte par une garantie mécanique de 24 mois, main d'œuvre comprise, où que vous soyez en Europe et quel que soit le nombre de kilomètres que vous parcourrez.

BMW PREMIUM SELECTION VOITURES D'OCCASION CERTIFIÉES BMW.

(1) Les prestations sont mises en œuvre par MONDIAL ASSISTANCE FRANCE SAS - 54 rue de Londres - 75008 PARIS - Société par Actions Simplifiée au capital de 7 584 076,86 € - 490 381 753 RCS PARIS - Siret : 490 381 753 00014 - Société de courtage d'assurances immatriculée à l'ORIAS (www.orias.fr) sous le numéro 07 026 669. Et assurées par : Fragonard Assurances - 2 rue Fragonard - 75017 PARIS - Société Anonyme au capital de 37 207 660 € - 479 065 351 00013 - Entreprise régie par le Code des Assurances - Autorité de Contrôle Prudentiel siège : 61 rue Taitbout - 75436 PARIS Cedex 09. (2) Sous réserve d'acceptation par BMW Finance - 78280 GUYANCOURT - SNC au capital de 87 000 000 € - RCS VERSAILLES 343 606 448. Courtier en assurance - N° ORIAS : 07 008 883. Vérifiable sur Orias.fr (3) La Garantie Occasion BMW Premium Selection est assurée auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles, Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes. RCS Le Mans 775 652 126 et MMA IARD, Société Anonyme au capital de 537 052 368 euros. RCS Le Mans 440 048 882, Sièges sociaux : 14 boulevard Marie et Alexandre OYON - 72030 Le Mans cedex 9 soumis à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, sise 6 rue Taitbout - 75009 Paris.

N°1009

Du 25 mai au 6 juin 2018

Dossier: le nouveau Citroën C5 Aircross/P. 8



Bentley Continental GT/P. 66



Porsche Cayenne E-Hybrid/P. 52



Mini Cooper S/P. 46



BMW X2 sDrive 20i/P. 34



SOMMAIRE

Découvrir

- 8 Le nouveau Citroën C5 Aircross
- Les détails de la version définitive.
- L'usine de Rennes. Premiers tours de roues.
- Face au Peugeot 3008...

22 Rolls-Royce Cullinan

Rolls-Royce Cullinan/P. 22



Comprendre

26 Que va devenir Alfa Romeo ?

Conduire

- 34 BMW X2 sDrive 20i
- 46 Mini Cooper S
- 50 Les Experts: Dacia Duster SCe 115 ch
- 52 Porsche Cayenne E-Hybrid
- 56 Skoda Kodiaq 2.0 TDI 190 ch/Peugeot 5008 BlueHDI 180 ch
- 64 Volkswagen Golf Sportsvan TSI
- 66 Bentley Continental GT
- 71 Dernier essai: Volvo V60

Skoda Kodiaq 2.0 TDI/Peugeot 5008 BlueHDI 180 ch/P. 56



Vibrer

- 72 Reportage: 120 ans de Renault
- 78 IndyCar: Sébastien Bourdais, le retour
- 80 Rétro: Volkswagen 411 LE



MPS AGENCY/PANORAMIC

Partager

- 90 La vie de vos autos
- 91 Le chef des essais vous répond

S'offrir

- 92 Configurateur: Volkswagen Arteon
- 96 Occasion: Ford Fiesta
- 98 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
- 107 Les professionnels s'affichent
- Les petites annonces

Reportage: 120 ans de Renault/P. 72



RENAULT COMMUNICATION



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 broché central Mitsubishi de 6 p. sur la totalité de la diffusion.



C'EST PEUT-ÊTRE
LE MOMENT
DE PROFITER DE LA PRIME
À LA CONVERSION
JUSQU'À 2500€*



PRIME À
LA CONVERSION



ROULONS PLUS PROPRE

Le plan climat en action

* Prime à la conversion sous condition de mise au rebut d'un ancien véhicule.
Voir conditions d'éligibilité au dispositif et montant de la prime applicable sur

primealaconversion.gouv.fr





ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 29 et sur www.kiosquemag.com



CLEMENT CHOULOT

LOBBY OR NOT LOBBY ?

En ces temps de théorie du complot, de mise en accusation du pouvoir occulte des puissants industriels, notre industrie semble aux abonnés absents. Oh, pas dans les accusations des paranoïques autophobes de tout poil. Ils voient la main du lobby "*de la bagnole*" quand ce n'est pas celle des "*associations de chauffards*" (les mots d'une avocate des victimes de la route) un peu partout. C'est le cas chaque fois qu'une de leurs idées castratrices met un peu plus de temps à se concrétiser. Voir se heurte à quelques résistances de la population, forcément manipulée

par les puissances de l'argent et les pollueurs sans scrupule. Si seulement c'était vrai ! Si nos constructeurs agissaient avec la même efficacité (et le même cynisme) pour défendre l'intérêt de leur industrie que, au hasard, les cigarettiers, l'industrie pharmaceutique ou l'agroalimentaire ? Aurions-nous, dans ce cas, ces absurdes malus prétendant sauver la planète en favorisant le diesel ? Cette limitation scélérate à 80 km/h ? Ce durcissement incompréhensible du contrôle technique, qui va pourrir la vie de millions d'automobilistes ? J'en oublie évidemment, tant nous nous habituons à la litanie de ces brimades. Nous finirions même par nous sentir coupables d'aimer la voiture. Elle est tellement à la source de tous les maux de la planète ! Mais si les constructeurs continuent à faire le dos rond, à laisser passer les mesures anti-automobile sans lever le petit doigt, de peur que ça égratigne leur image d'industriels citoyens et responsables (et atteigne, au passage, le cours de leur action), un jour viendra où notre résilience trouvera ses limites. Où nous cesserons d'acheter des voitures, convaincus de prendre le train, le vélo ou la planche à roulettes pour nous déplacer. Ou de rester chez nous devant la télé. En même temps, avec un secteur automobile qui emploie environ 2,5 millions de personnes en France, sa disparition contraindrait effectivement pas mal de monde à rester sur son canapé. Simpliste, ce chantage à l'emploi ? Pas tant que ça, quand la vision stratégique de nombreux politiques et technocrates n'est pas d'aider au développement de l'industrie automobile française, mais à sa reconversion vers d'autres activités. Ce serait tellement chou, quand même, si Renault produisait plutôt des éoliennes ou des panneaux solaires, non ?

Jean-Eric Raveul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Félicitations pour votre article sur le confort. On y apprend que cela va bien au-delà de la suspension. C'est une brillante idée de conclure ce dossier avec un essai de la mythique Citroën DS. Je m'étonne cependant que la Golf sorte en tête du classement des compactes. J'en ai loué une il y a quelques jours et cela a confirmé mes impressions : voiture très inconfortable dès que la route se dégrade. L'insonorisation parfaite, la tenue de route irréprochable et le maintien latéral des sièges ne compensent pas l'inconfort des suspensions.

Christian Graff

Nous voilà au cœur du débat sur la subjectivité, évoquée dans le dernier numéro à ce propos. Pour certains, ce typage ferme est insupportable. Pour d'autres, l'ensemble des prestations de l'auto contribue à son confort sur longue distance. Dur de trancher...

La voiture électrique est-elle l'avenir ? Peut-être, si la production d'électricité s'amplifie, sans compter l'autonomie des véhicules. Mais comment l'Etat va-t-il résoudre la perte énorme des taxes perçues sur les carburants ? En taxant l'électricité ?

Gérard Mignon

Evidemment, les taxes actuelles sur les carburants sont indispensables au budget de l'Etat. Le problème ne se pose pas tant que les voitures électriques sont ultra-marginales. Mais si leur part de marché décolle ? Il sera impossible de taxer l'électricité pour les seuls automobilistes et pas pour les autres usages. Il faudra donc trouver autre chose. Mais on peut faire confiance à la créativité des fonctionnaires de Bercy en ce domaine.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



A blue Jaguar XJR is shown from a rear three-quarter perspective, driving on a dark asphalt road. The car features orange racing stripes and a stylized jaguar logo on the side. The word "TAXI" is visible on the roof. The background shows a blurred landscape of trees and a fence, suggesting motion. On the right side of the image, large yellow text reads "HEP, TAXI!". Below the text, there is a block of French text describing the service.

HEP, TAXI!

Sur les 20,8 km de la boucle nord du Nürburgring, en Allemagne, vous pouvez prendre le taxi. Attention, il ne s'agit pas d'une routière diesel menée paisiblement par un chauffeur débonnaire, mais d'une voiture de sport poussée dans ses retranchements par un pilote professionnel. Autant dire que vous n'aurez pas envie de lire le journal ou d'allumer la radio! Les BMW M assurent historiquement le "ring taxi" officiel, mais deux félin d'outre-Manche viennent à leur tour proposer leurs services: une F-Type R et une XJR, toutes deux affichant 575 chevaux, sont grimmées en "race taxi" par Jaguar. Le tour est facturé 199 € – à diviser par trois passagers si vous choisissez la XJR!





Laissez-vous **SURPRENDRE**

Vous croyiez tout connaître de ce C5 Aircross en raison de sa présence, depuis un an, sur le marché chinois. Méfiez-vous des faux amis qui peuvent, parfois, cacher quelques belles surprises...

Dossier réalisé par Florian Chopin

10 [DÉCOUVRIR] DOSSIER CITROËN C5 AIRCROSS

Il flotte, en cette fin de printemps, comme un air de déjà-vu. Citroën présente en effet son premier SUV compact 100 % fait maison. "Mais... ça n'a pas déjà été fait?", me demanderez-vous. Parfaitement! Et pas plus tard que l'an dernier, d'ailleurs. En quoi serait-ce le premier SUV compact 100 % Citroën, alors? Le C5 Aircross est certes d'ores et déjà commercialisé en Chine et arrivera à l'automne sur nos routes, mais il ne s'agit pas tout à fait de la même voiture. À 95 %, les éléments sont communs: la base technique est bel et bien la même (plate-forme EMP2, empattement de 2,73 m pour 4,50 m de longueur); la silhouette est bel et bien celle que nous avions découverte lors du Salon de Shanghai, en avril 2017, dérivant directement du concept Aircross (Shanghai 2015, déjà...); l'intérieur est toujours aussi horizontal avec une console centrale toujours aussi massive. Bref, le C5 Aircross européen n'est autre que la version chinoise du SUV Citroën, homologué pour être vendu en Europe. Peut-être pas la peine de faire un nouveau dossier...

Pourtant, ce serait dommage de ne pas s'attarder un peu sur les spécificités européennes de ce C5 Aircross. Car les 5 % restants ont de quoi attirer l'attention. Certes, sur le plan de l'esthétique extérieure, la présence de fausses canules d'échappement, à la place des vraies sorties, ne va pas



À l'image de la C4 Cactus, les airbumps sont placés à la base des portières.

Le cousin chinois

Présenté à l'occasion du Salon de Shanghai en avril 2017, le C5 Aircross chinois est fabriqué localement (usine PSA de Chengdu) et il est disponible depuis septembre 2017. Il est équipé de deux moteurs essence 1.6 turbo de 168 ch (350 THP) et 1.8 turbo de 204 ch (380 THP), tous les deux associés à une boîte automatique à 6 rapports.

Avec ses suspensions à double butée hydraulique, le C5 Aircross promet le meilleur en matière de confort.



Le C5 Aircross joue la carte de la personnalisation, avec des touches de couleur au niveau des barres de toit, du bouclier avant et des airbumps.



Sous le capot, PureTech et BlueHDi formeront le gros des troupes. L'hybride n'arrivera qu'en 2019.

WILLIAM CROZES/CONTINENTAL PRODUCTIONS/CITROËN

PHOTO PQR/L'EST REPUBLICAIN/MAXPPP

3 questions à...

Jean-Philippe Lamy,
directeur du projet
C5 Aircross Europe

L'Auto-Journal: Quelles sont les différences entre la version chinoise et la version européenne du C5 Aircross ?

Jean-Philippe Lamy:
Extérieurement, peu d'éléments permettent de distinguer les deux versions – en Europe, le C5 Aircross dispose de fausses canules d'échappement. En revanche, à l'intérieur, nous avons adapté trois sièges indépendants, coulissants et de même taille en rang 2. C'est une première sur le segment des SUV compacts 5 places ! Ces sièges reprennent l'armature du Peugeot 5008 II et les glissières proviennent du Citroën C3 Aircross.

L'AJ: Comment avez-vous travaillé pour adapter le C5 Aircross aux attentes des deux marchés, chinois et européen ?

J.-P. L.: Il y a eu beaucoup d'échanges entre la Chine et la France. De nombreux spécialistes Citroën sont partis sur place pour comprendre les attentes locales, notamment en termes de confort, un point crucial pour la clientèle chinoise. Nous avons écouté les remontées du réseau, par exemple concernant l'odeur de nos plastiques. Nous avons également formé de nombreux opérateurs au toucher de route spécifique Citroën.

L'AJ: Quelles sont les ventes du C5 Aircross en Chine ?

J.-P. L.: Nous sommes en dessous de nos objectifs. Mais cela ne vient pas du produit, qui répond bien aux attentes du marché en termes de confort et de qualité. Cela vient de la concurrence chinoise, qui affiche des prix 20 % en dessous des nôtres.



WILLIAM CROZES/CONTINENTAL PRODUCTIONS/CITROËN

Trois sièges individuels à l'arrière, coulissant sur 15 cm.

Ce sont, ici, les seules différences notables. Ne partez pas, il y en a d'autres ! À l'intérieur, notamment. Si, comme nous l'avons déjà évoqué, la présentation du tableau de bord est similaire, les places arrière sont totalement différentes. Le C5 Aircross est ainsi le premier SUV compact 5 places à proposer trois sièges individuels et coulissant sur 15 cm. Offrant la même largeur, ces éléments ont contraint les designers et les ingénieurs à repenser l'espace habitable arrière, en modifiant les contre-portes. Celles-ci ont en effet été creusées pour offrir plus d'espace en largeur et ont donc été redessinées. D'où un certain sentiment, réel, d'être collé à la portière lorsque vous êtes assis à l'une des deux places extérieures. Citroën a mis ici à profit son savoir-faire en matière de monospace, avec le Grand C4 SpaceTourer (anciennement Picasso). À noter que les assises sont plus longues que sur le monospace et qu'elles soutiennent mieux



CITROËN



La sellerie marie des mousses de densité différente pour soigner l'accueil mais aussi le confort sur longue distance.

sous les jambes. En plus de coulisser, les sièges disposent d'un réglage de l'inclinaison du dossier selon cinq positions. Cet agencement, inédit pour le segment, permet au C5 Aircross de moduler le volume de son coffre, qui peut ainsi passer de 580 à 720 dm³ sous la tablette. L'ensemble atteint 1 680 dm³ une fois les dossiers des sièges rabattus. Cela valait le coup de rester un peu...

Les autres différences entre les deux modèles sont essentiellement d'ordre mécanique. Ainsi, si la version européenne pourra, comme son homologue chinoise, recevoir des blocs essence, il s'agira du 3 cylindres 1.2 PureTech 130 ch (BVM6) ou d'une version modernisée du 1.6 PureTech affichant 180 ch et associé à la nouvelle boîte automatique à 8 rapports (EAT8). Notre C5 Aircross sera également alimenté au diesel avec le 1.5 BlueHDI 130 (BVM6 et EAT8) et le 2.0 BlueHDI 180 (EAT8). Fin 2019, il sera le premier modèle Citroën à disposer d'une version hybride rechargeable associant un bloc essence à un électromoteur (pas sur l'essieu arrière). ➔

Le SUV repose sur la plate-forme EMP2, la même que le 3008, mais opte pour l'empattement de 2,73 m. Au total, il mesure 5 cm de plus que son cousin. ➔



WILLIAM CROZES/CONTINENTAL PRODUCTIONS/CITROËN

*Dans l'usine modernisée,
la peinture est contrôlée
sous des néons simulant
la lumière du jour.*



PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

Bon de sortie

L'AJ a pu suivre les dernières phases de développement du C5 Aircross et son arrivée sur la chaîne de montage de l'usine de Rennes-La Janais.

Au milieu de centaines de 5008 deuxième génération, il apparaît. Ses formes sont plus douces que celles du SUV Peugeot, sa silhouette plus rondouillarde, plus courte aussi. S'il est assemblé sur la même ligne de montage que le 5008, ses dimensions sont différentes.

Lui, c'est le C5 Aircross, le premier SUV compact estampillé 100 % Citroën, fabriqué sur le site de Rennes-La Janais (Ille-et-Vilaine). Tout un symbole pour cette usine historique de la marque, qui a dû grandement se moderniser pour s'adapter à l'arrivée d'une nouvelle plate-forme (EMP2), mais aussi à de nouveaux processus d'assemblage.

Avant 2015, le site s'étendait sur 220 ha, 53 étant couverts par les unités de production; début 2019, Rennes-La Janais

affichera une superficie de... 85 ha, dont 35 couverts. Une "contraction" de l'usine qui permettra de rapprocher les différentes étapes (ferrage, peinture, montage) de la fabrication d'une voiture. Mieux, certains équipementiers, tels que Faurecia (sièges), ont été intégrés sur le site, ce qui facilite le transfert des éléments, améliore la communication et permet, au besoin, des remises à niveau... Le C5 Aircross reprend environ 60% de ses organes au Peugeot 3008 (pare-brise, structure de portières, rétroviseurs extérieurs...). Pour les 15% restants, "des fournisseurs chinois nous approvisionnent directement pour les feux arrière, les phares, les barres de toit", explique Jean-Philippe Lamy, directeur du projet C84 (nom de code du C5 Aircross). L'auto étant, depuis l'été 2017, fabriquée en Chine, de nombreuses pièces ont été choisies sur place auprès d'équipementiers travaillant de longue date avec Dongfeng Motors, le partenaire financier chinois de PSA.

Début 2019, l'usine adoptera également un système d'approvisionnement des pièces sur chaîne entièrement automatisé: celles-ci seront acheminées par de petits véhicules 100 % autonomes et électriques – le bruit dans l'unité de montage est inférieur à 70 dB. Un processus qui facilite le travail de l'opérateur sur la chaîne: n'ayant plus à aller chercher lui-même les pièces, il peut se concentrer sur le montage. La base EMP2 permet en outre 95 % de logique d'assemblage entre le 5008 et le C5 Aircross. Ainsi, qu'il s'agisse de l'un ou de l'autre des modèles, l'opérateur n'a pas à changer son procédé. Par ailleurs, l'espace pour le montage des futurs modèles hybrides rechargeables attendus pour début 2020 a d'ores et déjà été prévu. Actuellement, 20 % des modèles en sortie de chaîne passent par la retouche qualité. À terme, l'objectif est de passer sous la barre des 10%, sachant que la capacité totale de l'usine est de 150 000 véhicules par an.



Les unités d'assemblage, de peinture et de montage ont été rapprochées. Les temps de transfert raccourcis. En fin de chaîne, le C5 Aircross passe au contrôle qualité et reçoit son bon de sortie avant d'aller effectuer une batterie de tests sur piste.

 En fonction de la position des sièges coulissants, le volume de coffre passe de 580 à 720 dm³. Dossiers rabattus, comptez 1 680 dm³.



Au rayon des équipements, Citroën mise beaucoup plus sur le confort que sur la technologie. Ainsi, le constructeur promet de mettre à disposition de toutes les gammes son système de suspension à double butée hydraulique apparu lors du restylage du C4 Cactus. Alors que l'entrée de gamme disposera de compteurs analogiques (à aiguilles) et non de l'instrumentation 100 % numérique. En revanche, il faudra piocher parmi la liste des options pour disposer des sièges Confort (voir encadré p. 17). La recharge par induction du smartphone, la caméra wi-fi placée derrière le rétroviseur et enregistrant la route (utile en cas d'accident), la compatibilité du système d'info-divertissement avec Android Auto, Apple

CarPlay ou MirrorLink font également partie de la dotation. Le C5 Aircross débarque en Europe avec un look, certes, déjà vu, mais avec une proposition intérieure inédite, le constructeur aux chevrons ayant plus d'un tour dans son sac.



L'avis de **Florian Chopin** Citroën semble avoir trouvé son positionnement. L'ambiance à bord, l'accueil de la sellerie, la promesse d'une suspension confortable : un savoir-faire historique judicieusement modernisé.



Équipé du toit ouvrant panoramique, le SUV offre une surface vitrée impressionnante. Une véritable invitation au voyage.



Innovation
that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



NISSAN MICRA

LA CITADINE HIGH-TECH PAR NISSAN

VERSION VISIA PACK TOUTE ÉQUIPÉE

9 990 €

SOUSEN CONDITION DE REPRISE⁽¹⁾

ECO
PRIME
NISSAN

4000 €

inclus



DÉCOUVREZ TOUTES SES TECHNOLOGIES EMBARQUÉES SUR NISSAN.FR

Innover autrement. Made In France : Fabriquée en France. (1) Pour une Nissan MICRA Visia Pack 1.0L 71, à 14 600 € (prix au 01/04/2018), soit 9 990 € après déduction de la prime à la conversion de 1000 € (sans condition de revenu, pour reprise en vue de la destruction d'un véhicule particulier diesel mis en circulation avant le 01/01/2001, ou essence mis en circulation avant le 01/01/1997, suivant Décret n° 2017-1851 du 29 décembre 2017, sous réserve de modification de la réglementation), augmentée de l'ECO-Prime Nissan à la reprise de 3 000 € sur Nissan MICRA (sauf Visia), et de l'ECO-Prime Nissan additionnelle de 610 € sur Nissan MICRA Visia Pack 1.0L 71. Modèle présenté : Nissan MICRA IG-T 90 TEKNA avec options peinture métallisée Rouge Volcano, pack extérieur Noir Brillant et feux de route LED à 17 190 € après déduction de 1000 € de prime à la conversion et de 3 000 € d'ECO-Prime Nissan. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 30/06/2018 dans la limite des stocks euro6b disponibles, chez les Concessionnaires NISSAN participants.

Consommations gamme cycle mixte (l/100km) : 3,2 - 4,6. Émissions CO₂ (g/km) : 85 - 104.



L'insonorisation est soignée. Tenir une conversation sans éléver la voix entre les deux rangées de sièges ne pose pas de problème.

Déjà à bord du C5 Aircross

Citroën a invité L'Auto-Journal lors d'une de ses missions de roulage. Baptisée Soleil Levant, elle nous a permis de comparer le C5 Aircross à deux de ses rivaux... Côté confort, il fait la différence.

Par Florian Chopin Photos Christian Martin

Renault Kadjar

Citroën C5 Aircross

Hyundai Tucson



Entre un Kadjar, un peu souple et un Tucson, réputé ferme, le C5 Aircross cherche le compromis idéal... et le trouve.



Privé de volant, il m'est impossible de me prononcer sur l'agrément de conduite. En revanche, à l'arrière comme à l'avant, le confort est top.



En partie basse et au niveau de la console centrale, les plastiques durs gâchent un peu l'esprit cocoon qui règne à bord du nouveau SUV Citroën.

Un véhicule ne doit pas convenir à ceux qui le développent mais satisfaire ceux qui vont l'acheter. C'est pourquoi, il existe, au sein du groupe PSA, une division baptisée synthèse client, dont le but est de faire correspondre les caractéristiques du modèle à l'esprit de la marque et aux attentes que les acheteurs ont de la marque. C'est ainsi qu'une Peugeot n'est pas une Citroën. Le C5 Aircross n'est ainsi pas un 3008, malgré les nombreux éléments communs. Pour proposer un ressenti différent, un toucher de route caractéristique d'une Citroën, il faut rouler avec l'auto. *L'Auto-Journal* a pu suivre une mission type, réalisée par Claude Cocca, responsable de la synthèse client, et son équipe.

Le véhicule, en version 1.6 PureTech 180 ch BVA8, est confronté à deux de ses principaux rivaux, le Renault Kadjar et le Hyundai Tucson.

Ces véhicules sont soit loués, soit achetés. Ils sont ensuite confiés, en fonction des critères recherchés, à des conducteurs piochés au sein du groupe PSA (la provenance et le profil de ces conducteurs varient en fonction du lieu de commercialisation du modèle et de la cible visée). Au gré de leurs avis, le véhicule, toujours en cours de développement, peut être affiné ou non... Sur notre prototype, dont la fabrication remontait à octobre 2017, les plastiques de la planche de bord n'avaient pas le grain final, ce qui ne sera bien sûr pas le cas des versions définitives. En revanche, les éléments encadrant la console centrale offrant un toucher dur ne seront pas modifiés, la critique n'est pas assez souvent remontée. Nous verrons à la conduite si cet élément est gênant ou pas. En tant que passager, à l'arrière, le C5 Aircross dispose d'un bel avantage par rapport à ses rivaux du jour : ses trois sièges indépendants et coulissants. Pour une fois, la place centrale est même à privilégier : le confort de l'assise et du dossier est le même que sur les deux autres, et aucun tunnel de servitude ne gêne la position des pieds. Les sièges latéraux sont, comme sur un C4 SpaceTourer (anciennement Picasso), très proches des portières.

L'autre atout du Citroën : son confort, obtenu grâce à ses sièges (*voir encadré ci-dessous*) et à ses suspensions à double butée hydraulique disponible de série. Ainsi, par rapport à un Kadjar trop ferme en assise et souple en amortissement, et un Tucson à la fois moelleux en assise et plus sec sur les raccords, le C5 Aircross parvient à offrir un bon compromis lui permettant de bien accueillir ses passagers. L'engin n'a certes pas le dynamisme d'un 3008, et "ce n'est d'ailleurs pas ce que recherche un client Citroën", nous explique Claude Cocca, mais le système d'amortisseurs permet de maintenir la caisse sans rebond et aussi sans percussion. Le tout sans avoir recours à un amortissement piloté ou à un système prédictif sophistiqué via une caméra. Ce système permet ainsi d'avaler les dos-d'âne sans martyriser votre dos.



Des sièges dignes d'un canapé

Alors que le système de double butée hydraulique sera proposé sur l'ensemble de la gamme, les sièges confort ne seront disponibles, de série, qu'à partir d'un certain niveau de finition. Ils disposent d'une coiffe intégrant une mousse d'accueil de 15 mm. Outre l'effet visuel grâce aux coutures, elle procure un moelleux lorsque le passager s'assoit. Ensuite, une mousse haute densité offre une bonne répartition du maintien sans affaissement, ni fermeté excessive. À noter que la densité n'est pas la même au centre de l'assise et sur les côtés.

Face au Peugeot 3008 III

En dépit des 60% de pièces qu'ils ont en commun, le C5 Aircross et le 3008 II ne se ressemblent que très peu. Sur de nombreux plans, Citroën a choisi des orientations très différentes de celles de Peugeot. Cela permettra-t-il à son premier SUV de se mettre au niveau du best-seller français ?



CHÂSSIS

La base technique est identique pour les deux SUV: plate-forme EMP2. En revanche, les empattements diffèrent. Le C5 Aircross adopte la version de 2,73 m pour plus de stabilité et de confort pour ses passagers arrière. Le 3008 repose quant à lui sur la version de 2,68 m pour davantage d'agilité et de dynamisme sur la route.

Notre choix :
3008 II

Avec son empattement plus court, le 3008 restera plus agile sur petites routes.



*Habitabilité et confort
à l'avantage du C5 Aircross.*

CONFORT



Sur ce point, Citroën joue sur du velours. Avec ses sièges Confort, son amortissement spécifique (seuls les modèles Citroën pourront avoir les doubles butées hydrauliques) ou sa modularité inédite, le C5 Aircross prend une sacrée longueur d'avance. Côté habitabilité, l'espace arrière est certes meilleur que dans un Peugeot 3008, mais ce n'est pas ce qui se fait de mieux dans la catégorie.

Notre choix : C5 Aircross



*Des lignes douces sur
le Citroën, plus saillantes
sur le Peugeot.*

DESIGN

PEUGEOT

Visuellement, bien peu d'éléments sont en commun : le pare-brise, les rétroviseurs et les poignées de portes. Pour le reste, difficile de faire plus opposé. Le 3008 joue à fond la carte de l'étonnement avec ses lignes saillantes et son toit flottant. Celles du C5 Aircross sont plus rondes et galbées. À noter que le Citroën pourra disposer d'un toit noir, quelle que soit la couleur de la carrosserie.

**Notre choix :
égalité**



C5 Aircross

CITROËN

PRÉSENTATION INTÉRIEURE

Une fois encore, Peugeot veut en mettre plein la vue. Et au vu du nombre d'adeptes convertis au petit volant, cela fonctionne bien. Les mauvaises langues diront que cette originalité va vite vieillir... Nous verrons bien. Chez Citroën, on se veut rassurant en proposant une console massive et un dessin bien dans l'esprit baroudeur. Dans le premier, le conducteur est incité à s'amuser, dans le second, la famille est invitée à voyager...

3008 II

Notre choix : égalité



PEUGEOT



PEUGEOT

C5 Aircross et Peugeot 3008 dégaineront tous les deux leur version hybride rechargeable en 2019.



W. CROZES/CONTINENTAL PRODUCTIONS/CITROËN

Seul le SUV Citroën dispose des dernières aides à la conduite, comme la conduite autonome de niveau 2.



TECHNOLOGIE

Comme le 3008 II, le C5 Aircross peut disposer des compteurs numériques (écran de 12,3 pouces), mais pas dès l'entrée de gamme. Il peut également recevoir le Grip Control avec le contrôle de la vitesse en descente (HADC) ou encore les optiques full LED. S'ils sont tous les deux dotés du régulateur adaptatif et de l'aide au maintien dans la voie, le Citroën va plus loin en proposant la fonction embouteillage (la voiture redémarre seule) et, surtout, en combinant les deux fonctions pour obtenir un système de conduite semi-autonome de niveau 2 (mains sur le volant obligatoires). Une caméra enregistrant la route est également disponible.

Notre choix : C5 Aircross

MÉCANIQUES

En attendant la version hybride rechargeable (un essence avec un seul moteur électrique au départ), qui arrivera dans les deux cas fin 2019, nos deux protagonistes disposent peu ou prou des mêmes blocs. L'offre du C5 Aircross est toutefois plus moderne avec une version essence PureTech 180 ch (contre 165 pour le 3008). Et, surtout, une seule boîte automatique disponible : la version à 8 rapports. Le Peugeot 3008 dispose encore de la version à 6 rapports sur le 3 cylindres essence de 130 ch.

**Notre choix :
C5 Aircross**

Le gagnant : Citroën C5 Aircross

En arrivant deux ans après le 3008 II, le C5 Aircross a su se placer dans le sillage du SUV Peugeot – dont les atouts sont indéniables – tout en embarquant les technologies dernier cri. En sus, en plaçant le confort au-dessus de tout, il s'installe dans la lignée des grandes Citroën. Les fans de la marque devraient apprécier.





LES INFOS CLÉS

À partir de
450 000 €*

Commercialisation :
été 2018

Sa cible :
Bentley Bentayga

*Prix estimé

Envie d'ailleurs

À son tour, Rolls-Royce se met au SUV. La plate-forme inaugurée par la Phantom VIII passe donc à la transmission intégrale, et la suspension pneumatique se met en quatre pour préserver le confort lors des virées en tout-terrain.

Oui, une Rolls dans le sable et la boue, c'est prévu ! Par Jean-Éric Raoul Photos Laurent Villaron

Ne serait-ce qu'un monstre hors de prix de plus ? À première vue, rien ne nous dissuade de cette première mauvaise impression. Côté style, c'est certes plus sobre que ce que l'on pouvait craindre, surtout comparé à ce que Bentley a commis avec le Bentayga. Pour autant, rien qui subjugue vraiment dans cette allure de break XXL, sinon son aspect monumental renforcé par la domination du capot et de la calandre, tout en calmant les flancs autour des roues de 22 pouces. En revanche, à l'inverse des tendances actuelles, les surfaces vitrées se montrent généreuses, "pour mieux profiter des paysages", nous explique Rolls-Royce. On note une ébauche de décrochage sur l'arrière, façon malle rapportée, qui permet

à Rolls-Royce de prétendre qu'il s'agit du premier SUV tricorps du marché. Si ça leur fait plaisir...

Sous ce dessin tracé au cordeau, on retrouve la nouvelle plate-forme "Architecture of Luxury" tout aluminium, inaugurée sur la récente Phantom VIII. Heureusement qu'il s'agit d'aluminium, car l'engin pèse 2,6 tonnes ! Mais c'est à peine une centaine de kilos de plus que la limousine ce qui, en comptant la transmission intégrale, ne semble pas si catastrophique. Pour animer le tout, on retrouve le V12 biturbo de 6,75 l et 571 ch. Mais surtout ses 850 Nm de couple dès 1 600 tr/mn. Cela devrait offrir des démarques sans effort, ou permettre de tracter un beau voilier car, oui, un attelage rétractable est prévu parmi les options.

Le travail le plus intéressant reste cependant invisible. Rolls-Royce a

Les portes restent antagonistes et recouvrent les bas de caisse, pour éviter de se salir le pantalon en descendant. Touchante attention...



**Non, ce n'est pas un montage photo.
Mais à côté de ce gros bébé de
5,34 m de long sur 1,84 m de haut,
on se sent forcément humble!**



travaillé très sérieusement sur les capacités du Cullinan à quitter le goudron pour s'aventurer en hors-piste. La suspension pneumatique a donc été particulièrement étudiée, pour préserver la sensation de tapis volant typique de la marque, y compris quand il n'y a plus de route. Mais aussi pour favoriser la motricité en tout-terrain : elle est, notamment, capable de "pousser" sur une roue lorsqu'elle détecte qu'elle est moins chargée que les autres et qu'elle commence à patiner.

À l'intérieur, pas question de jouer les baroudeurs en treillis. Les fondamentaux de la marque sont là : finition d'exception (pas une once de plastique en vue), accoudoirs chauffants, possibilités infinies de personnalisation, y compris pour la configuration de l'arrière. Pour la première fois, l'écran central est tactile, tandis que l'on retrouve des compteurs

numériques au tableau de bord. Petites attentions touchantes : une vitre de séparation entre l'habitacle et le coffre, comme Citroën l'avait inventé sur les XM et C6, et des portières longues, qui recouvrent les bas de caisse, pour ne pas se salir le pantalon ou les escarpins en sortant de voiture, après une escapade boueuse ou poussiéreuse.



L'avis de Jean-Éric Raoul On le craignait autant qu'on l'attendait, ce premier SUV Rolls-Royce. S'il n'est pas le plus monstrueux du genre, souhaitons que son toucher de route, son silence et son confort nous enthousiasment plus que son physique.



Rolls-Royce passe pour la première fois à l'écran tactile. Et la qualité de finition traditionnelle reste un sommet absolu.



Derrière le volet inférieur de la malle, différents modules récréatifs élaborés par l'usine peuvent prendre place, selon vos loisirs préférés. Pêche à la mouche ou pilotage de drone ?



L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Ford

Fiesta La Fiesta sous anabolisants, alias ST, prend ses fonctions. Le moteur retenu est le 3 cylindres essence 1.5 EcoBoost porté à 200 ch, secondé par la BVM6 sans autre choix. Deux finitions sont proposées. Dite Pack, la première muscle le propos en s'offrant les services d'un différentiel avant à glissement limité auquel s'ajoute le dispositif Launch Control – accélérations qui "collent au siège" pour faire court. La Fiesta ST Pack

reçoit les jantes de 17 pouces, la clim manuelle et l'écran tactile 6,5 pouces. Prix : 23 800 €. Dite Plus, la seconde adopte un profil plus policé en faisant l'impasse sur les éléments techniques susmentionnés. Jantes 18 pouces, clim automatique et écran 8 pouces en ce qui concerne la Fiesta ST Plus. Prix : 25 200 €. Soustrayez 600 € pour la Fiesta ST 3 portes, dans les deux cas. Malus il y a, soit 690 €.



Ford Fiesta

FORD

Toyota

Aygo Restylée de manière subliminale, la citadine Aygo adhère désormais au parti du moteur unique. Soit le 3 cylindres 1.0 VVT-i porté de 69 à 72 ch pour l'occasion. Sur cette base, les finitions x, x-play, x-cite et x-trend réclament respectivement 11 590, 13 440 et 14 440 € – les deux dernières livrées se vendent au même prix. Soustrayez 400 € pour l'Aygo trois portes, la finition x-trend en moins. La boîte robotisée à 5 rapports x-shift intègre la liste des options. Prix : 700 €.



Toyota Aygo

TOYOTA



Peugeot 508

PEUGEOT

P eugeot

508 La nouvelle 508 débarque en formation serrée et homogène. Deux remarques à la lecture de la gamme, courte donc. Un, la boîte automatique à huit rapports EAT8 est omniprésente, sauf dans un cas – BVM6 sur le diesel 1.5 BlueHDI de 130 ch, en alternative à ladite transmission. Deux, rien en dessous de 130 ch du côté des diesels, et la mise débute à 180 ch pour les 508 nourries à l'essence. À voir si, à terme, Peugeot ouvrira la gamme de la nouvelle entrante vers le bas, en l'équipant de motorisations moins puissantes avec à la clé des prix plus abordables. Pour l'heure, le ticket d'entrée est de 32 300 €. Voici les équipements de série par finition. **Active** : clim automatique bizona, démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, rétroviseur central photosensible, radar de recul, régulateur limiteur de vitesse, jantes alliage 16 pouces. Audio : écran tactile 8 pouces, Bluetooth, port USB. Assurances : avertisseur de risque de collision, freinage d'urgence autonome, aide au maintien dans

LA GAMME 508

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Ess.	1.6 PureTech 180 ch BVA8	73 €	Active/Allure/GT Line	34 600/37 600/40 000 €
	1.6 PureTech 225 ch BVA8	353 €	GT	46 000 €
Diesel	1.5 BlueHDI 130 ch BVM6	0 €	Active/Allure	32 300/35 100 €
	1.5 BlueHDI 130 ch BVA8	0 €	Active/Allure	34 100/36 900 €
	2.0 BlueHDI 160 ch BVA8	0 €	Allure/GT Line	38 800/41 200 €
	2.0 BlueHDI 180 ch BVA8	73 €	GT Line/GT	43 300/47 600 €

la voie de circulation, reconnaissance des panneaux de vitesse. **Allure** : accès mains-libres, caméra de recul (aides graphiques avant/arrière, vue de dessus et autres), commutateur feux de croisement/feux de route automatique, sellerie mixte tissu/TEP, supports lombaires électriques (les deux sièges), surtapis avant/arrière, vitres arrière et lunette surteintées, jantes 17 pouces deux tons. Écran tactile 10 pouces, trois ports USB supplémentaires (dont deux à l'arrière), GPS, interface smartphone, services connectés. Surveillance des angles morts, reconnaissance étendue aux panneaux de signalisation (stop, sens interdit et autres). **GT Line** : combiné d'instrumentation digital, projecteurs full LED + éclairage d'intersection statique, feux arrière full LED, jantes 18 pouces deux tons.

Éléments de design intérieurs et extérieurs : pédales en aluminium, planche de bord surpiquée, calandre à damier, jupe arrière noire brillante et autres. **GT** : amortissement piloté, régulateur de vitesse adaptatif + freinage d'urgence autonome jusqu'à l'arrêt, hayon mains-libres, rétroviseurs photosensibles, sellerie mixte Alcantara/cuir, sièges électriques et massants. Audio haut de gamme de la marque Focal, radios numériques DAB. La liste des options retient le pack Night Vision (la caméra infrarouge détecte la présence de piétons ou d'animaux au-delà de la portée des projecteurs) facturée 1 400 € à partir de la finition Allure. Le toit ouvrant panoramique avec velum occultant réclame 1 300 €, finition Active exclue.

Volkswagen

Passat Volkswagen élague la gamme de la Passat à la tronçonneuse – 43 versions hier, 12 aujourd'hui... Du côté des finitions, les livrées Trendline et BlueMotion n'existent plus. Du côté des moteurs, le bloc essence 1.4 TSI de 125 ch passe à la trappe. Les diesels 1.6 TDI de 120 ch et 2.0 BiTDI de 240 ch font également les frais de l'opération. Du côté des transmissions, les Passat équipées du diesel 2.0 TDI de 150 ch sont désormais privées de la transmission 4x4 4Motion. Le diesel 2.0 TDI de 190 ch, quant à lui, n'entraîne plus les roues avant. Enfin, la Passat GTE (hybride rechargeable) est remerciée. Le break Passat SW subit le même sort. Rajoutez 1 420 € aux prix mentionnés ci-dessous. Le compte rendu ne serait pas complet sans évoquer le cas du break surélevé Passat Alltrack, réduit à un seul exemplaire – triplette TDI 190/DSG7/4Motion. Prix : 45 850 €. Rajoutez 860 € pour le malus.

LA GAMME PASSAT

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Ess.	1.4 TSI ACT 150 ch BVM6	0 €	Confortline/Carat	31 540/36 800 €
	1.4 TSI ACT 150 ch BVR7	0 €	Confortline/Carat	33 090/38 350 €
Diesel	2.0 TDI 150 ch BVM6	0 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	34 730/39 990/42 940 €
	2.0 TDI 150 ch BVR7	0 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	36 280/41 540/44 490 €
	2.0 TDI 190 ch BVR7 4x4	540 ou 690 €	Carat/Carat Exclusive	45 080/48 030 €



Volkswagen Passat

VOLKSWAGEN

QUE VA DEVENIR ALFA ROMEO ?



ENFIN RELANCÉE, LA MARQUE SOUFFRE D'UN PLAN PRODUIT EN PERPÉTUEL RETARD ET D'UNE STRATÉGIE QUI NE TIENT PAS COMPTE DES ÉVOLUTIONS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE.
**LES VENTES REPARTENT ENFIN À LA HAUSSE,
MAIS CELA POURRAIT NE PAS SUFFIRE...**

Par Brice Perrin



Alfa Romeo Stelvio



Alfa Romeo Giulia

Les ventes d'Alfa Romeo par modèle en 2017 (estimations)

42000
Giulia

35000
Giulietta

1500
4C

12000
MiTo

25000
Stelvio

2017

YANN LEFEBVRE

UNE RENAISSANCE RÉUSSIE

Alfa Romeo a toujours proposé des voitures séduisantes, mais le positionnement imprécis de certains modèles, et leur renouvellement trop lent ont fait plonger les ventes de la marque. Tout a changé voici cinq ans, quand Alfa Romeo a lancé son département skunkworks, un laboratoire mettant à contribution deux experts de Ferrari et des centaines d'ingénieurs, indépendants des autres équipes et chargés de développer rapidement les nouveaux modèles. Premiers résultats : la Giulia en 2015, et le Stelvio en 2017. Deux modèles incontestablement réussis, même si la commercialisation de la Giulia a souffert d'un retard et de problèmes d'industrialisation – qui semblent aujourd'hui réglés. Et avec les versions Quadrifoglio dotées d'un V6 de 500 ch dérivé d'un moteur Ferrari, Alfa a enfin de quoi affronter à nouveau la concurrence germanique, sur un plan symbolique comme sur la route. La marque n'a plus à brader ses voitures, et sa politique tarifaire est même très ambitieuse : les tarifs de la Giulia sont alignés sur ceux de la BMW Série 3 – certes en fin de carrière.

Sergio Marchionne a prévu de faire un nouveau point sur la stratégie du groupe dans les prochaines semaines.

NICK BUSATO/FCA

UN PLAN PRODUIT AMBITIEUX, MAIS...

Depuis des années, Alfa Romeo souffre des promesses souvent sans lendemain du patron de Fiat Chrysler Automobiles (FCA), Sergio Marchionne. En 2014, il annonçait 5 milliards d'euros d'investissement en R&D, et une gamme complète pour 2018 au plus tard, avec huit nouveaux modèles. Deux promesses sur huit ont été tenues, la Giulia et le Stelvio. Le business plan du groupe FCA a été mis à jour en 2016 : la future routière est maintenue, mais le plan ne prévoit plus qu'une seule nouvelle compacte, deux SUV (un compact et un plus gros que le Stelvio) et deux modèles "spéciaux" (les remplaçantes de la 4C, encore plus puissantes et sportives), le tout avec deux nouvelles années de retard. Mais Alfa annonçait dans le même temps "des investissements réduits en R&D, en fabrication et en produits jusqu'en 2018".

La progression des ventes de 60 % entre 2016 et 2017 s'explique par la commercialisation de la familiale Giulia et du SUV Stelvio.



DES VENTES QUI PEINENT À DÉCOLLER

C'est un manque de transparence suffisamment rare pour qu'il mérite d'être signalé : la marque Alfa Romeo ne communique plus ses chiffres de ventes globaux. Et pour cause : en quinze ans, ses immatriculations se sont effondrées. En 2001, Alfa dépassait les 200 000 unités. Depuis, les ventes ont continuellement baissé, pour atteindre un plancher en 2015, avec à peine plus de 60 000 voitures vendues. Depuis, les affaires reprennent doucement, mais elles sont loin d'atteindre les objectifs : en 2014, Sergio Marchionne

annonçait un volume de 400 000 unités annuelles pour 2018. En 2017, la marque n'a immatriculé que 115 000 voitures neuves. C'est 3,5 fois moins que la projection initiale, mais cela reste une progression de 60 % par rapport à 2016. Un bond spectaculaire qui s'explique par la commercialisation de la familiale Giulia et du SUV Stelvio. Et même si les États-Unis et la Chine – qui représentaient chacun moins de 15 000 ventes pour Alfa Romeo l'an passé – laissent entrevoir des perspectives intéressantes pour la marque au trèfle, les ventes ne devraient, hélas, pas dépasser 150 000 unités pour cette année.

→



Les 10 premiers marchés d'Alfa Romeo en 2017 (unités)

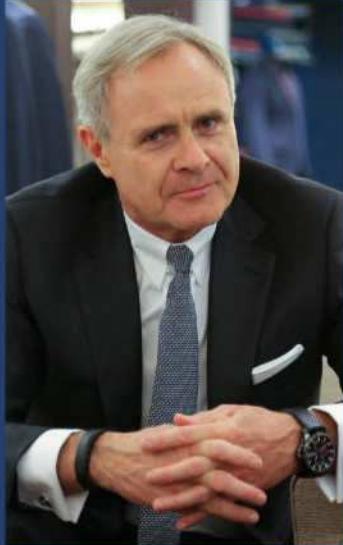
**UN CONSTRUCTEUR BIENTÔT MONDIAL ?**

À l'heure où le gros des ventes automobiles mondiales se fait en Chine, aux États-Unis et au Japon, Alfa Romeo est pour ainsi dire inexistant sur ces marchés. Après deux décennies d'absence, la marque est à nouveau (timidement) importée aux États-Unis depuis trois ans ; elle tente depuis l'an passé de percer en Chine, mais c'est en Europe qu'Alfa Romeo fait avant tout des affaires : le Vieux Continent représente 77 % de ses ventes ! L'Italie à elle seule totalisait l'an passé 44 % de ses immatriculations. La marque peut au moins se targuer d'assembler l'intégralité de ses voitures dans son pays d'origine : Stelvio, Giulia et Giulietta sont issus des lignes de Cassino, la MiTo est fabriquée à Mirafiori et la 4C chez Maserati à Modène. Mais le dernier bilan annuel de FCA est laconique à propos d'Alfa : "Si nous sommes incapables de proposer des véhicules qui intéressent les consommateurs sur ces marchés [...], nous pourrions être incapables de réaliser un retour sur investissement suffisant, ce qui pourrait avoir un effet défavorable significatif sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation."

UNE MARQUE À ACHETER... MAIS PAS À VENDRE

Cela fait trente-deux ans que le groupe Fiat possède la marque Alfa Romeo. Mais plus d'une fois, le Trèfle à quatre feuilles a failli passer dans d'autres mains. En 2010 déjà, Volkswagen cherchait à acquérir la marque. Marchionne refusa. En 2013, nouvelle rumeur : cette fois, c'est Audi qui chercherait à acquérir Alfa Romeo. Les discussions n'aboutissent pas. Depuis, des bruits de couloir insinuent que FCA pourrait se séparer de Maserati et Alfa Romeo. Sergio Marchionne a évoqué la possibilité d'une telle manœuvre, mais pas dans un avenir proche.

HANNELORE FOERSTER/GESTETTER/GETTY IMAGES/AFP

**UN POSITIONNEMENT À CLARIFIER**

En avril 2014, Harald J. Wester, qui présidait alors aux destinées de la marque, déclarait humblement que, "*à l'exception du style, l'ADN d'Alfa n'a pas été respecté et nos concurrents allemands ont construit une avance phénoménale sur nous*". Aujourd'hui plus que jamais, Alfa Romeo veut jouer dans la cour des constructeurs premium d'outre-Rhin, avec des tarifs similaires. Problème : si le design et le comportement routier des dernières productions transalpines semblent faire l'unanimité, la présentation et l'équipement ne sont pas toujours au niveau. Depuis février 2018, Alfa Romeo a un nouveau patron, Timothy Kuniskis, aussi à la tête de Maserati. Et la marque affiche sa présence en F1. Sans vraiment y participer autrement que comme sponsor, puisque les voitures de l'écurie Sauber sont motorisées par Ferrari... Il faudra donc encore quelques efforts pour déterminer et affirmer le positionnement de la marque !

"À l'exception du style, l'ADN d'Alfa Romeo n'a pas été respecté, et nos concurrents ont une avance phénoménale."

Harald J. Wester, patron d'Alfa Romeo jusqu'en février 2018.

UN VETO SUR LES NOUVELLES TECHNOLOGIES

La quasi-totalité des constructeurs automobiles de la planète a développé des modèles hybrides ou 100 % électriques, pour ne pas laisser ce seul créneau à la concurrence et se conformer plus facilement à des normes d'émissions de CO₂ durcies. Combien de motorisations hybrides ou électriques compte la gamme Alfa ? Zéro. Et ça devrait durer, le groupe FCA se serrant la ceinture et limitant les investissements pour réduire sa dette et maintenir des finances saines. Une stratégie qui paie à court terme, mais qui menace la survie d'Alfa Romeo sur le plus long terme. Par ailleurs, si la marque peut mettre en avant le plaisir de conduite, l'absence de développement sur la conduite autonome lui sera également préjudiciable à terme.

L'avis de L'Auto-Journal

Alfa Romeo est une marque aussi respectable et imprégnée de mythologie que Lancia. Mais quand la seconde meurt doucement, Alfa a pu renaître grâce à une stratégie de relance pertinente et efficace. Le problème, c'est que cela ne suffira peut-être pas. Le plan produit a pris beaucoup de retard, et l'absence de développement dans l'électrification et l'automatisation de la conduite pourraient lui être fatale. Le rachat par un grand groupe ou par de puissants capitaux étrangers est une porte de sortie qui pourrait toutefois être salutaire.

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

Tous les plaisirs de l'automobile

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT



L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

- + 5 Guides dans l'année
 - + Le 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) et 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€*(909473)

Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais. Tarif après 1 an : 7,10 €/mois

-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 85€ au lieu de 130,34€ (909481)

-35%

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél : Mobile :

Email :

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :



Plus long, plus bas et plus large que l'actuel, le prochain GLE sera aussi plus léger grâce à l'usage de la nouvelle plate-forme technique.



Le GLE restera un SUV avant tout destiné à la route : la garde au sol reste modeste, et les grosses roues seront parfaites pour l'Autobahn.

C'EST LE FUTUR SUV FAMILIAL MERCEDES

Après un GLE qui n'en avait que le nom, Mercedes s'apprête enfin à lancer un vrai nouveau SUV familial. Habitacle et confortable, il viendra concurrencer un BMW X5 plus affûté que jamais.

La gamme de SUV Mercedes est désormais aussi vaste que l'offre de berlines, et elle s'inspire d'ailleurs de sa nomenclature : GLA, GLB (à venir), GLC, GLE, GLS... Sauf que dans le cas du GLE, c'est une supercherie : en 2015, la marque a tout simplement restylé et renommé le Classe M de troisième génération, lancé en 2011, pour faire croire à un nouveau venu dans la gamme. À l'été 2016, nous vous avions dévoilé les tout premiers prototypes. Aujourd'hui, le futur GLE est entré dans la phase finale de son développement, et le prototype qui s'expose sur cette page n'est presque plus camouflé.

Ses optiques et son habitacle

sont définitifs. Du côté du style, la filiation avec le reste de la gamme SUV Mercedes est évidente, et l'accent est davantage mis sur le confort et l'habitabilité que sur le sport – cet aspect sera davantage développé par la variante coupé dont disposera le GLE, comme sur la génération actuelle, et qui arrivera ensuite. Le GLE coupé actuel était bien un nouveau modèle, mais qui se contentait des équipements et motorisations du GLE basé sur le ML.

Nouvelle plate-forme, nouvel intérieur

Le nouveau GLE reposera sur la plate-forme modulaire MHA (pour Modular High Architecture) réservée aux SUV, alors que les Classe C et E sont assemblées sur la MRA. Le GLE n'en deviendra pas une ballerine pour autant, mais il devrait perdre environ 150 kg dans l'opération, et son habitabilité devrait progresser légèrement grâce à des dimensions en hausse. Sous le capot, Mercedes proposera les 4 et 6 cylindres diesel et essence, avec une hybridation légère (moteur-al-

ternateur de 10 à 15 kW) en 48V, ainsi qu'une version hybride rechargeable. Une surprenante version AMG de quelque 600 chevaux est également au programme ; elle est d'ailleurs déjà en développement.

Enfin, la présentation de l'habitacle s'inspirera de la récente Classe E, avec deux grands écrans (dont un pour l'instrumentation) de plus de 12 pouces de diagonale, regroupés sous la même dalle, pour une présentation visuelle du plus bel effet.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : fin 2018

Prix : à partir de 60 000 €

Concurrent des BMW X5, Audi Q7, Range Rover, Volvo XC90...

Les lignes du GLE seront plus sportives que celles de l'actuel, mais son comportement misera sur le confort.



INDUSTRIE

You ne pouvez plus acheter de Ferrari

Ne vous précipitez pas en concession : la marque au cheval cabré a déjà vendu l'intégralité de la production prévue pour cette année, ce qui représente tout de même plus de 9 000 autos, avec un billet d'entrée qui débute à près de 200 000 € pour la nouvelle Portofino. Et une partie de la production prévue pour 2019 a déjà été vendue... Au premier trimestre, Ferrari affichait de bons résultats financiers, avec 831 millions d'euros de chiffre d'affaires (+1,3%), et 2 128 voitures livrées (+6,2%). La marge nette atteint 149 millions d'euros, soit près de 18% !

LORENZO MARCINNO/FERRARI

Les chiffres du marché français en avril 2018



+ 9%

Immatriculations de voitures neuves par rapport à avril 2017.

40 %

C'est la proportion de modèles diesel dans les ventes de voitures neuves en France depuis le début de l'année, contre 47% en 2017 et 52% en 2016.

187 396

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois d'avril, soit 477 283 depuis le début de l'année (en hausse de 4,4%).

42 387

C'est le nombre de Renault Clio vendues depuis le début de l'année. Juste derrière viennent les Peugeot 208 (37 262 autos), 3008 (30 014 unités) et la Citroën C3 III (26 616 voitures).

MUSÉE

Peugeot célèbre la 504

La marque au Lion lance fièrement sa nouvelle familiale 508, mais elle n'oublie pas pour autant de célébrer le cinquantenaire de sa légendaire 504, lancée en 1968. Ainsi, jusqu'au 31 décembre, le Musée de l'aventure Peugeot (Sochaux) propose à ses visiteurs une exposition dédiée à la 504, qui fut produite dans certains pays jusqu'en 2005, avec 12 modèles parfois uniques : une Papamobile, un "Taxi Dakar", un proto

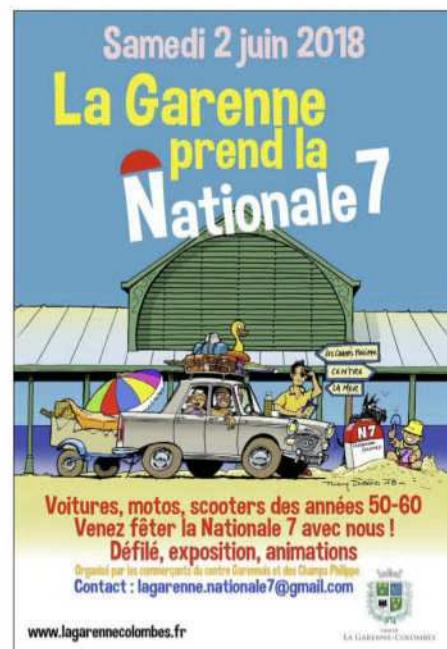
Coupé Sport USA (photos), un pick-up de loisirs Heuliez... Infos et tarifs : www.museepeugeot.com



MUSÉE DE L'AVENTURE PEUGEOT

LE 2 JUIN LA GARENNE PREND LA NATIONALE 7

www.lagarennecolombes.fr



www.lagarennecolombes.fr

Organisé par les commerçants du centre Garenne et des Champs Philippe

Contact : lagarenne.nationale7@gmail.com

La Garenne-Colombes

Le samedi 2 juin, vous avez rendez-vous à la Garenne-Colombes pour admirer un embouteillage de voitures, motos et scooters du milieu du siècle dernier, et profiter des nombreuses animations organisées. Événement gratuit et tous publics!

ZONE ROUGE

INNOVATION

LES PASSAGERS AVEUGLES POURRONT "VOIR" LE PAYSAGE

C'est une belle invention que présente Ford: un vitrage qui permet aux non-voyants de "voir" le paysage. Le dispositif comprend un boîtier qui intègre une caméra et une surface tactile transparente à poser sur la vitre latérale d'une voiture. En pressant sur le bouton central, la caméra prend une photo monochrome ultra-contrastée, "dont les nuances de gris sont retranscrites au travers de 255 niveaux d'intensité de vibrations sur la surface tactile. L'utilisation de la technologie de retour haptique permet ainsi au passager de toucher la scène du bout des doigts", explique Ford. Une synthèse vocale décrit par ailleurs la scène capturée par la caméra. Ce projet reste pour l'instant à l'état de prototype non commercialisé.



FORD

CITROËN



INSOLITE

L'e-Mehari se la joue Art Car

Avec moins de 500 exemplaires immatriculés en 2016, et à peine 260 l'année dernière, l'e-Mehari est un échec commercial. Pas étonnant puisque cette voiture n'a que peu d'intérêt, avec des performances très limitées et une technologie de batterie contraignante. Faute de la vendre, Citroën a donc décidé d'en faire un support artistique, comme en témoigne cette e-Mehari revisée par Jean-Charles de Castelbajac, et que la marque présente humblement comme "une œuvre forte et chromatique, un véritable manifeste graphique célébrant 50 ans de liberté et 50 ans de création". Cette création a au moins le mérite de rappeler que l'automobile actuelle manque singulièrement de couleur(s)!



SPORT

Deux légendes au Nürburgring

Porsche a réuni deux de ses sportives les plus exceptionnelles à l'occasion des 24 Heures du Nürburgring, en Allemagne. Prenant la pose pour une photo de famille, la 956 C et la 919 Hybrid Evo sont toutes deux titulaires de records glorieux: la première détient depuis 1983 le meilleur chrono sur la boucle Nord du Nürburgring (6 mn 11 s, avec le regretté Stefan Bellof au volant), et la seconde, dépourvue de ses brides réglementaires, a récemment bouclé un tour de Spa en moins de 1 mn 42 s, battant le précédent record, détenu par... Lewis Hamilton sur sa F1 Mercedes! Chez Porsche, on aime bien faire rimer endurance avec performance.



PORSCHE

JUSQU'AU 30 JUIN 45 ANNÉES DE F1 À BANDOL

www.bernardasset.com



Photographe réputé pour son talent et sa sympathie, fidèle collaborateur de L'Auto-Journal, Bernard Asset a posé ses valises à Bandol (83) où il exposera, sur les quais et dans les commerces de la ville, ses clichés qui retracent 45 années de Formule 1. Le vernissage est annoncé le 30 mai à 11 h 30.

TECHNOLOGIE

Une gamme DS 100% électrifiée

“À partir de 2025, tous les nouveaux modèles seront proposés uniquement en version électrifiée”, a lancé la marque DS au début du mois de mai. Cela pourrait passer pour une décision aberrante, c'est au contraire très raisonnable : d'abord parce qu'électrifié signifie 100% électrique ou hybride, ensuite parce que c'est une bonne méthode pour asseoir un positionnement premium qui mise sur l'innovation. Volvo a fait une annonce du même ordre, à une échéance encore plus proche (2019).



CONNECTIVITÉ

La voiture devient un smartphone

Les voitures sont désormais presque toutes équipées d'une connectivité étendue, avec la possibilité de relier son smartphone, pour en répliquer l'écran et profiter de certaines applications. Volvo va encore plus loin et annonce l'intégration, dans son nouveau système multimédia baptisé Sensus, de l'assistant Google avec commande vocale (équivalent de Siri chez Apple), de Google Maps mais aussi du Play Store permettant d'installer directement des applications, grâce à la compatibilité de Sensus avec le système d'exploitation Android. En espérant, évidemment, que Volvo ne permettra pas l'installation de jeux ou d'applications susceptibles de distraire le conducteur...



VOLVO



NISSAN

NISSAN ARRÊTE LE DIESEL EN EUROPE

Toyota avait déjà annoncé sa décision de cesser la commercialisation de modèles diesel – mais sa gamme bien garnie en hybrides essence a facilité cette décision. Nissan envisage aussi de progressivement cesser, en Europe, la vente de modèles alimentés au gazole. La marque espère à son tour que l'électrification croissante de ses propulseurs permettra l'abandon du diesel. Une ambition légitime, d'autant que Nissan reste le constructeur qui propose le modèle 100% électrique le plus vendu dans le monde, à savoir la Leaf.

La prochaine Série 3 est prête

Cela fait depuis 2016 que nous surveillons de près les prototypes de développement de la prochaine familiale BMW. La voiture roule désormais avec ses optiques de série, ainsi que l'intérieur définitif.

Au sommet de la console centrale au dessin hexagonal, surplombant deux larges aérateurs, elle offrira un vaste écran flottant – comme dans sa grande sœur la Série 5. Son lancement commercial est prévu pour début 2019.

Un restylage à venir chez Smart

La Smart Fortwo actuelle, qui est la dernière génération à pouvoir disposer d'un moteur thermique avant le passage annoncé au tout électrique en 2020, va profiter d'un restylage dans quelques mois : cette évolution qui arrive après quatre années de carrière sera présentée à l'automne et offrira des boucliers et optiques redessinés, de nouvelles teintes et une console centrale remaniée.

Un T-Roc très musclé

Il devrait être présenté à l'automne, et viendra compléter la gamme de compactes sportives badgées Volkswagen : actuellement en développement, le T-Roc sera propulsé par le 4 cylindres 2.0 suralimenté de plus de 300 ch, et il reposera sur de grandes roues. Gare au confort...





➊ Moins haut que le X1, le X2 est aussi plus court de 8 cm. ➋ À Nazaré, la mer est étrangement calme, mais le soleil est enfin de retour. Tout comme le moral.

X POUR GÉNÉRATION Y

BMW X2 sDrive 20i 192 ch M Sport

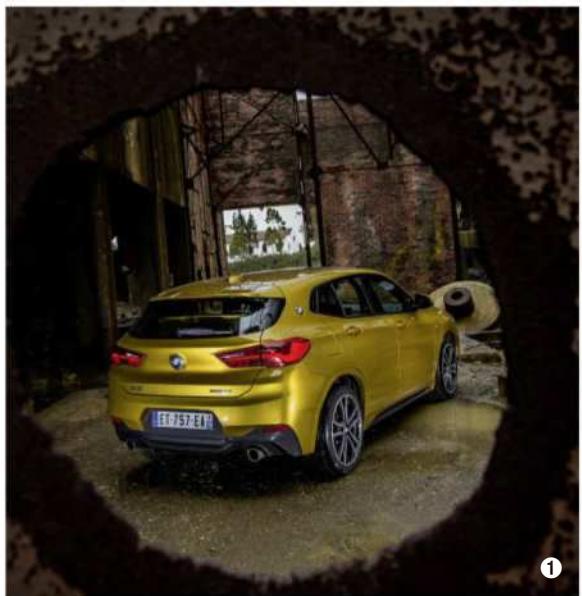
Dans la vie, tout n'est pas qu'une simple question de positionnement marketing.
C'est ce que démontre ce X2, si proche d'un X1 et pourtant si éloigné.
À son bord, nous avons parcouru 10 000 km... sans perdre trop de temps.

Par Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre



❶ En haut des Pyrénées, ces chevaux ne sont pas impressionnés par notre monture. ❷ Sous le pont Louis I^{er}, le X2 s'apprête à quitter Porto.





1



2

➊ Comme chez Volkswagen, l'ouverture du hayon se commande en faisant pivoter l'écusson. ➋ Les sièges avant sont positionnés 2 cm plus bas que ceux du X1, ce qui change pas mal de choses en termes de dynamisme. ➌ Le pack aérodynamique M caractérise la finition M Sport.



3



Malus à la carte

Avant de choisir la taille et la forme de ses jantes ou pneumatiques (classiques ou à roulage à plat), il n'est pas inutile de vérifier le taux de rejets CO₂. Sur le X2 sDrive 20i, les tailles de jantes 19 et 20 pouces ainsi que tous les pneus runflat imposent un malus de 540 €. Pour être ramené à 140 €, il faut se contenter de jantes de 17 et 18 pouces, hors pneumatiques à roulage à plat.



Dans une fratrie, l'important c'est de trouver son style. Ce qui n'est pas toujours aisément sans friser la caricature. Avec son X2, dérivé proche du X1, BMW a, semble-t-il, eu le coup de crayon juste. Sans être un SUV "coupé" à l'arrière tronqué, quelquefois disgracieux et peu facile d'accès, le X2 se distingue clairement de son ainé. Il est moins haut et long, donc plus compact et ramassé. Quoi qu'il en soit, il sera toujours considéré comme le plus petit de la famille, le plus turbulent aussi. Dès lors, pour ce 10 000 km qui va nous mener de Lisbonne à Paris en passant par Porto, la splendide vallée du Douro, la Rioja (c'est le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle proposé par le GPS...), les Pyrénées, etc., nous n'allions pas nous contenter d'un 18d ou d'un 20d. Surtout que nous voulions tester sur longue distance la boîte robotisée à double embrayage DKG7, de série sur le X2 sDrive 20i. À nous les hauts régimes, quitte à y laisser quelques plumes en consommation... de carburant (je préfère préciser).

En général, on vient à Lisbonne pour toutes sortes de raisons, mais pas pour prendre une douche. C'est pourtant ce que nous avait réservé la météo. Sur les premières images, le jaune Galvanic Gold de notre monture vire au caca d'oeie. Direction l'Alentejo, pour voir si le temps ne serait pas plus clément. Il ne l'était pas. Limite tempétueux, même. Sur l'autoroute, la première reprise autoritaire pour doubler un camion place le moteur en mode dégradé. Plus de turbo, plus de puissance, mais un message au tableau de bord genre, "Ça va pas fort mais vous pouvez tout de même continuer à rouler". La fiabilité allemande, ce ne serait pas un peu surfait ? Au premier parking, arrêt du moteur, verrouillage/déverrouillage de la voiture et tout rentre dans l'ordre. Nous n'aurons plus aucune alerte jusqu'à Paris. Il faut donc y voir une mise en sécurité à cause d'une infiltration d'eau. Si nous ne pouvons pas mettre en question la fiabilité sur ce simple événement, nous pouvons d'ores et déjà noter la différence de comportement avec le X1. Si, pour vous, la priorité, c'est le confort, oubliez le X2.



**"AVEC SON CHÂSSIS ULTRADYNAMIQUE,
LE X2 NE SE CONDUIT PAS, IL SE PILOTE!"**

Vincent Coppin, service technique



Doté de barres antiroulis de diamètre plus important, d'une suspension plus ferme, il rappelle les BMW d'un autre temps, celui où les berlines (les SUV n'existaient pas) de Munich étaient davantage réputées pour leur plaisir de conduite que pour leur agrément de vie à bord. Ne claquez pas la porte tout de suite ! Avec le X2, tout est une question de nuance. Si la fermeté de son châssis se remarque dès les premiers tours de roues, le confort sur longue distance n'est pas si mauvais. La caisse est parfaitement tenue. Grâce aux sièges sport, dotés de maintiens ajustables électriquement, les deux occupants des places avant aussi. Derrière le large volant trois branches, c'est une tout autre histoire. Les palettes de changement de vitesses, le compte-tours, dont la zone rouge ne débute qu'à 7 000 tr/mn, taquine le conducteur et son pied droit. Sur les petites routes du Douro, celui-ci ne tarde pas à bousculer le SUV allemand, diablement dynamique. La boîte à double embrayage, sans atteindre le niveau d'excellence de la traditionnelle transmission à convertisseur et 8 vitesses, lance ses 7 rap-

ports en douceur et sans traîner. Sur les deux premiers, un petit coup de gaz permet de masquer une petite lenteur. Efficace, cette DKG7, mais pas suffisamment joueuse. Nous aurions apprécié des rétrogradages plus marqués en mode Sport. Surtout que le moteur émet une jolie sonorité et présente une belle allonge, même sur les rapports les plus élevés.

Sous le soleil revenu, la pause bien méritée permet de faire le lien entre le comportement et le style, lui aussi très sportif.

Plus bas que le X1, le X2 se distingue de son ainé par son capot qui s'arrête assez tôt, mettant en évidence une pulpeuse lèvre supérieure de face avant. La double grille trapézoïdale comme les projecteurs plus anguleux lui apportent un regard plus méchant. À l'arrière, les vitres de custode ont disparu, laissant place à des panneaux pleins dotés chacun d'un écusson. Ceci marque clairement le profil du X2. Même chose ➤

**POUR MÉTÉO VARIABLE**

BMW préfère conserver un réglage de l'intermittence du capteur de pluie. Sage décision, qui permet de répondre à toute les situations de conduite sous la pluie.

**SÉCURITÉ CENTRALISÉE**

L'idée est bonne. Les principales aides à la conduite sont regroupées sous une unique commande. Un voyant passe du vert à l'orange selon les éléments désactivés.

**DANS LES NUAGES**

La position de conduite, plus basse que celle d'un X1, fait que l'affichage tête haute doit être réglé au milieu du pare-brise pour être lisible. Ça finit par être gênant.

**C'EST QUI LE PATRON ?**

La commande centralisée est rejetée sur la contre-porte conducteur. Il n'y a donc que celui-ci qui est autorisé à déverrouiller les portes arrière.

**AUTO OU DOUBLE****EMBRAYAGE**

BMW laisse le choix. Ou pas. En fait, les versions diesel et 4x4 sont forcément associées à la traditionnelle boîte automatique à 8 rapports, les essence deux roues motrices préférant la nouvelle boîte DKG7.



Sportif mais chic

Comme d'habitude chez BMW, l'ensemble des commandes et fonctions est bien placé et pensé. La qualité des matériaux reste très flatteuse pour la catégorie. Pas de doute, il s'agit bien d'un SUV premium. En finition M Sport, les incrustations aluminium ainsi que les surpiqures donnent du relief à cet habitacle ni très spacieux ni très confortable. Il faut cependant louer

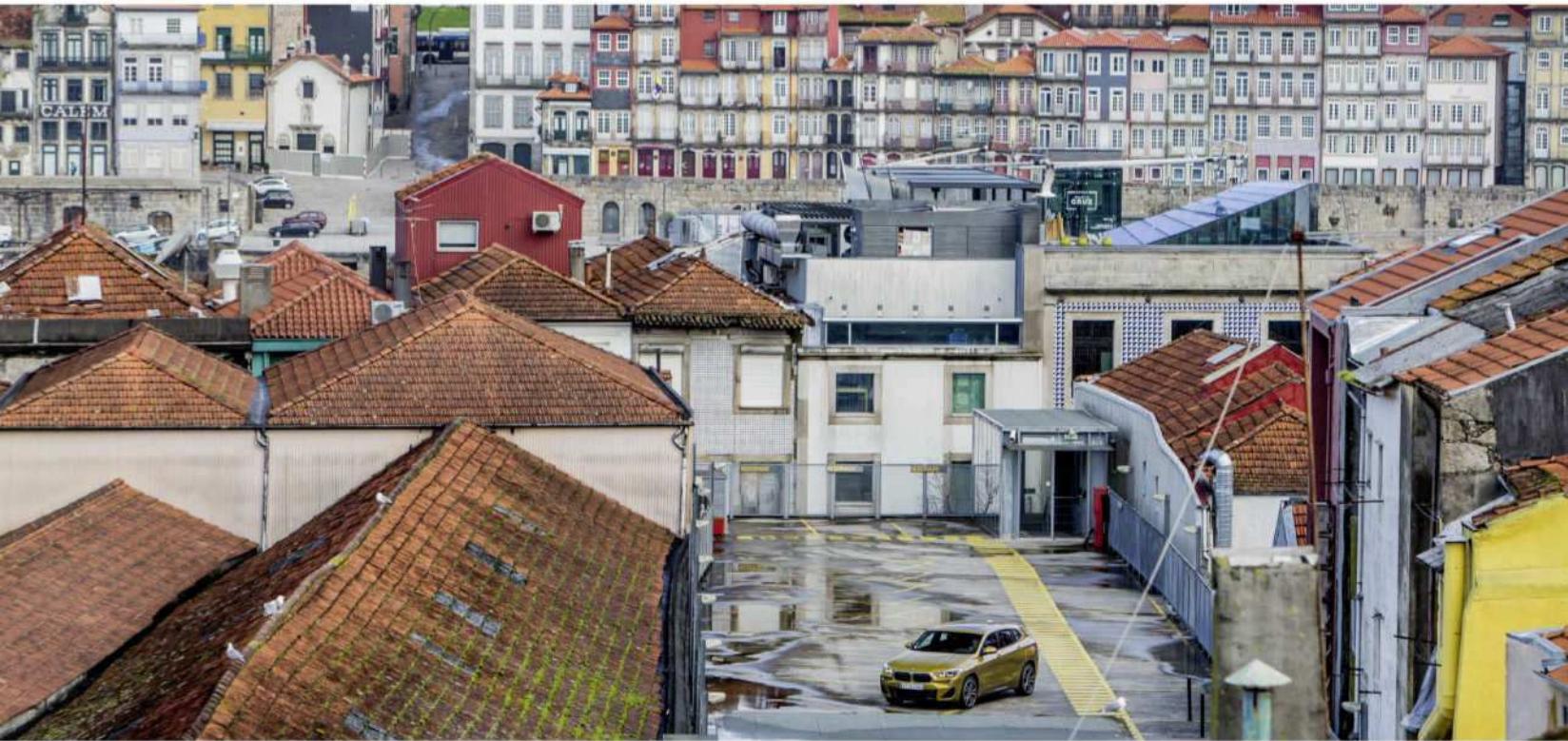
les sièges Advanced revêtus d'un mélange tissu/Alcantara qui permettent d'ajuster les maintiens latéraux. L'écran central multimédia est aujourd'hui tactile, mais toutes les fonctions peuvent encore être pilotées par la commande rotative iDrive. Pour un modèle qui vise une clientèle jeune et connectée, le X2 manque de prises USB : une seule pour l'ensemble de l'habitacle !





2

❶ Ciel menaçant sur les vignes du Rioja. Cela n'augure rien de bon pour la traversée des Pyrénées. ❷ Comme sur les coupés 3.0 CSL des années 70, BMW a positionné le logo sur la tôle de custode.



"PLUS JE ROULE AVEC, PLUS J'AIME PRENDRE SON VOLANT. JE FINIS PAR OUBLIER SON INCONFORT."

Sylvain Cambier, responsable Convoyage

pour le hayon, qui descend moins que celui du X1. L'incidence sur la vie à bord n'est évidemment pas neutre. Depuis le poste de pilotage, la vision périphérique n'est pas merveilleuse; ce qui fait dire que l'option caméra de recul (410 €) n'a ici rien de superflu. Le X2 est aussi privé de banquette coulissante, les places arrière restent confortables pour deux personnes, beaucoup moins si vous comptez voyager quelquefois à trois. Quant au coffre, BMW a dû chiper à Volkswagen son système d'ouverture via l'écusson pour en faciliter l'usage. Pour tuer la critique dans l'oeuf, le X2 dispose d'un hayon motorisé, activable en passant son pied sous le bouclier. Une fois l'émerveillement de la technologie passé, l'inquiétude revient à la vue de l'espace de chargement modeste. Bagages et matériel photo du photographe rentrent sans difficulté. Pour les caisses de douro, c'est une autre histoire.

Les traditionnelles images de nuit dans la très biscornue Porto où il nous faudra faire quelques acrobaties sont l'occasion de vérifier que le X2 n'est pas du tout fait pour l'escalade. Sa garde au sol supérieure à celle d'une

berline permet de s'attaquer à quelques trottoirs mais guère plus. L'ambiance à bord, typiquement BMW, est plutôt agréable. Plusieurs couleurs d'éclairage d'ambiance sont ajustables et réglables en intensité. La sellerie tissu/Alcantara qui équipe de série la finition M Sport reprend la couleur extérieure via quelques liserés. C'est le cas aussi pour la planche de bord. Pour tester l'efficacité des projecteurs, il nous faudra attendre d'être sortis de la ville. Là encore, les projecteurs full LED (série) dont la commande codes/phares peut être automatisée (option comprise dans le pack Safety à 860 €), rendent la conduite de nuit particulièrement plaisante.

La route du retour, en direction de Burgos, en Espagne, s'effectue sous la pluie avec un fort vent qui impose quelques corrections de trajectoire.

Dans ces conditions, il faut tenir le volant avec les deux mains malgré une direction ferme et bien verrouillée au point "zéro". Ce qui peut se comprendre en mode Sport l'est moins lorsqu'on bascule sur le mode ➤

High-tech

L'info centralisée



QUELLES TUILES !

Le nouvel écran tactile de 8,8 pouces est organisé sous forme de tuiles (navigation, média, ordinateur de bord, téléphone...) Il est possible de personnaliser la disposition de l'ensemble en fonction de ses priorités.



UNE BONNE BOUSSOLE

Le système de navigation est efficace, tant par les indications qu'il formule que dans la rapidité de calcul. La commande vocale a fait de nets progrès. Obtenir une nouvelle destination devient un jeu d'enfant.



CONDUITE À LA CARTE

Outre les modes Sport, Confort et EcoPro, il est possible d'ajuster certains éléments. Par exemple, favoriser la douceur de direction tout en conservant plus de vivacité en matière de changement de vitesses.



NERFS À VIF

En mode Sport, peuvent s'afficher sur l'écran central les indicateurs de puissance et de couple. Pas très utile mais tellement grisant en pleine accélération. Le mode EcoPro profite aussi d'un affichage spécifique.



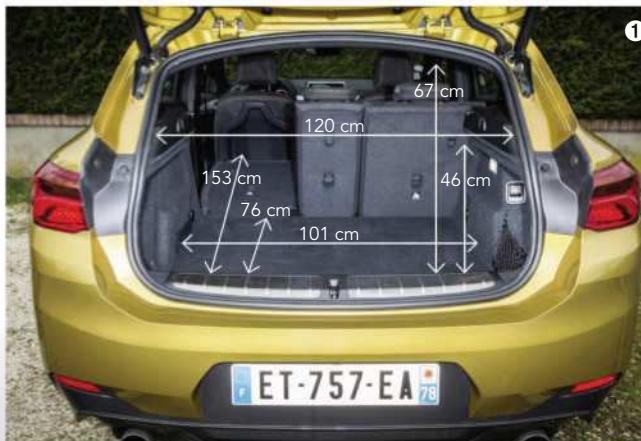
BIENVENUE À BORD

BMW propose de personnaliser les réglages de trois profils différents. Position du siège conducteur, modes de conduite et préférences d'affichage de l'écran central multimédia sont concernés.



HAUT EN COULEUR

Le X2 succombe à la mode de l'éclairage d'ambiance personnalisable. On retrouve des puits de lumière indirecte au niveau de la planche de bord et des contre-portes. Il est aussi possible de stopper l'éclairage.



1

① Le coffre reste pratique d'utilisation, mais son volume régresse de 35 dm³ par rapport à celui du X1. ② L'habitabilité n'est pas le point fort du X2. La garde au toit est limitée et le tunnel de servitude imposant.



2

Sur le X2, la tôle prend nettement le pas sur le vitrage. Pour admirer le paysage, mieux vaut s'extraire de l'habitacle.



L'avis de Guy L'Hospital



Je ne sais pas si je ne lui préférerais pas un X1 à la longue, mais dans l'immédiat, j'aime sa conduite.



**"LES 192 ch DU 4 CYLINDRES ESSENCE NE SONT JAMAIS TRÈS LOIN.
EN MONTAGNE, ON APPRÉCIE."** Yann Lefebvre, photographe



❶ La boîte robotisée, de série sur le sDrive 20i, apporte beaucoup de souplesse en conduite urbaine.
❷ Grâce à la fonction Ma BMW à distance, il est possible de gérer certaines tâches depuis son smartphone.



Confort. Elle devient certes un peu plus douce mais manque toujours de retour. À la longue, c'est un peu fatigant. Même remarque pour les bruits de roulement, toujours présents même à allure modérée. Le capteur de pluie s'active via un bouton à l'extrémité du commode d'essuie-glace. Il est aussi possible de régler soi-même la vitesse d'intervalle. Une liberté de choix appréciable lorsque les conditions sont changeantes.

À notre arrivée dans le vignoble du Rioja, l'ordinateur affiche une consommation moyenne de 9,4 l/100 km (notez que je ne précise pas de quoi...).

Le fruit d'une conduite dynamique (sur autoroute et dans le Haut-Douro) et urbaine (dans Lisbonne et Porto avec de nombreux arrêts imposés par les photos). De quoi parcourir pratiquement 600 km entre chaque plein. En abaissant l'allure, la consommation mesurée par nos experts à Montlhéry (soit 7,7 l/100 km en moyenne) est très facilement réalisable. Ce qui rend le choix de cet attelage mécanique parfaitement cohérent, y compris pour celui qui déteste s'arrêter fréquemment à la station-service. Même si la comparaison avec un X2 20d (6,5 l/100 km en moyenne) est biaisée par le fait que le diesel est forcément associé à la transmission intégrale et

PLUS
Précision de conduite
Style et ambiance intérieure
Rapport performances/consommation
—
MOINS
Sensibilité au vent
Confort ferme
Habitabilité moindre face au X1

à la boîte automatique à 8 rapports, le rapport agrément à l'usage/surcoût à l'achat pour acquérir le X2 xDrive 20d (un peu moins de 3 000 €) reste très clairement en faveur du 20i. Dans tous les cas, ce type de raisonnement peut être balayé par la sélection d'une ou deux options. À titre de comparaison, le X2 sDrive 20i débute à 39 700 €. Après avoir opté pour la finition M Sport, il s'affiche à 47 850 €. Les quelques packs et options dont était équipé notre modèle d'essai le font passer rapidement au-delà de 55 000 €. Il y a bien sûr moyen de faire encore plus fort. En sélectionnant par exemple la

conduite semi-autonome de niveau 2 (1 250 €), la sellerie cuir (1 750 €) ou encore le pack ConnectedDrive (affichage tête haute, alarme, connectivité avancée avec recharge de votre smartphone par induction, navigation Professionnal, hot-spot wi-fi...) pour 2 100 €.

Sans même aller jusque-là, le X2 présente bien. Il faut vraiment passer les mains au niveau des bas de porte pour sentir les premiers plastiques rigides. En partie haute, la finition est vraiment léchée. Qu'il s'agisse de tissu (au niveau des contre-portes) ou de simili-cuir (console centrale et contre-portes), tout est rembourré. Les commandes sont bien repérées, agréables à manipuler comme la molette de l'i-Drive. Si vous n'avez jamais



Barres antiroulis de plus grand diamètre, léger carrossage négatif, suspension et direction plus fermes, le X2 priviliege la précision de conduite à la capacité à effacer les défauts de l'asphalte.

aimé la commande rotative de BMW, sachez que l'écran multimédia (assez large mais peu généreux en hauteur) est aussi tactile.

Sous ce dernier, la commande centralisée de l'ensemble des aides à la conduite est parfaitement implantée. Elle a pris la place du bouton d'ouverture des portières, renvoyé sur la porte gauche. Moins pratique. La position de conduite ayant été abaissée par rapport au X1, l'affichage tête haute apparaît un peu haut. Quant à la connectique, pour une voiture qui veut séduire les jeunes cadres dynamiques, il faut regretter la présence d'une seule prise USB pour l'ensemble des occupants. Le toit ouvrant affiche une certaine modestie par sa surface, beaucoup moins par son tarif en option (1 450 €). Mais il faut passer par là pour donner un peu de clarté à cet habitacle doté de petites vitres latérales. ■

M Sport ou M Sport X?

Les finitions M Sport et M Sport X sont vendues au même tarif. Sur les deux versions, les niveaux d'équipement sont identiques, seul l'accastillage extérieur diffère. Extensions de passage de roue, bandeaux de bas de porte, parties inférieures de boucliers avant et arrière spécifiques permettent au X2 M Sport X d'afficher un esprit plus baroudeur.

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★

Certes, ce n'est pas un 6 cylindres qui officie sous le capot, mais l'ensemble mécanique reste très plaisant à l'usage. Il est épaulé par un châssis d'une grande rigueur, à défaut d'être très prévenant. La position de conduite, un peu moins haute que celle d'un X1, participe aussi à l'agrément de conduite.

SÉCURITÉ ★★★★★

Des reprises efficaces, une aptitude au dépassement parmi les plus sûres de la catégorie, le X2 dispose encore d'une remarquable tenue de route et même d'un freinage de sportive. Ajoutez à cela une multitude d'aides à la conduite...

PERFORMANCES

★★★★★

Le X2 est à sa place. Celle qui en fait un solide rival des Mercedes GLA 250 et Audi Q3 2.0 TFSI. Ses performances leur sont comparables. La réactivité de boîte lui donne un petit avantage en reprise.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

L'amortissement est efficace. Si le X2 réagit assez sèchement lorsque ses trains roulants rencontrent un défaut, il stoppe le mouvement immédiatement. Si bien que, sur longues distances, il ne semble pas si inconfortable. L'insonorisation

est soignée et la sellerie maintient efficacement.

HABITABILITÉ ★★★★★

Rien de rédhibitoire, mais le X2 fait dans tous les domaines moins bien que le X1. Il est privé de banquette coulissante, ce qui nuit à la modularité. Vous me direz, on ne l'achète pas pour cela. Vous avez raison, mais nous aurions apprécié un coffre un peu plus spacieux.

QUALITÉ ★★★★★

Il est toujours possible de critiquer quelques plastiques durs, mais globalement, l'habitacle du X2 est parfaitement réalisé avec des ajustages soignés, des rangements la plupart du temps occultés, quelques matériaux nobles et même un sens des détails qui le singularise de ses rivaux.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★★★

39 700 € premier prix, vous trouvez déjà la note un peu salée ? Sachez que, pour profiter d'une ambiance agréable, il vaut mieux opter pour une finition M Sport ou M Sport X (esprit plus baroudeur) réclamant un surcoût de 8 150 €.

COÛT À L'USAGE

★★★★★

Un léger malus mais une consommation bien maîtrisée pour ce type de motorisation. En moyenne, il faut compter sur 7,7 l/100 km, voire moins en utilisant le mode EcoPro.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

Excepté un tarif costaud et un confort ferme, le X2 a tout pour plaire. Il est furieusement agréable à conduire, efficace et sécurisant. Son habitacle est soigné à défaut d'être modulable et sa consommation est contenue. Ce qui est un exploit sur un moteur essence de 192 ch associé à une boîte automatisée.



LA TECHNIQUE

Plus court et moins haut, le X2 dispose d'un look plus dynamique que le X1. Il reprend une gamme simplifiée des motorisations du X1. Trois boîtes de vitesses au programme : manuelle, double embrayage ou automatique.

Moteur

Puissance maxi	192 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	280 Nm à 1350 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cyl./puissance fiscale	1998 cm ³ /10 CV

Transmission

Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	double embrayage/7

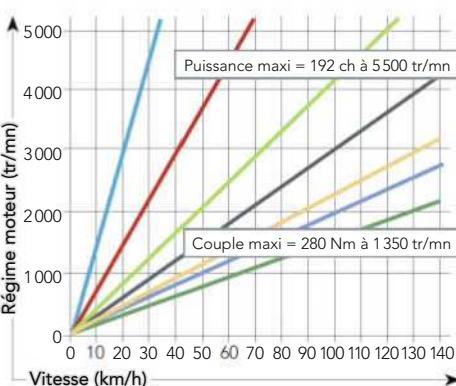
→ Diagramme des vitesses

Entre la première et la deuxième vitesse, pour masquer la lenteur de passage inhérente à ce type de transmission, un léger coup de gaz donne envie de pousser un peu plus loin l'expérience. Hélas, la suite est beaucoup plus linéaire, très confortable, très efficace mais pas aussi dynamique que nous l'aurions souhaité.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1 ^e	= 8,2 km/h
En 2 ^e	= 13,9 km/h
En 3 ^e	= 24,45 km/h

En 4 ^e	= 34,94 km/h
En 5 ^e	= 45,12 km/h
En 6 ^e	= 50,47 km/h
En 7 ^e	= 62,28 km/h

**Châssis**

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,5 m
Suspensions AV	type McPherson
Suspensions AR	essieu multiribas
Freins	disques ventilés
Pneumatiques	225/45 R 19
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / poids

L/1/h/empattement	4,36/1,82/1,53/2,76 m
Poids/tractable freiné	1547/1800 kg

FACE À LA CONCURRENCE**Mercedes GLA 250 Fascination**

Puissance maxi (ch à tr/mn)	211 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1200
Moteur	4 cyl. en ligne, turbo essence
L/1/h/empattement (m)	4,42/1,81/1,5/2,70 m
0 à 100 km/h (s)	7,2
Vitesse maxi (km/h)	222
90/130 km/h en Drive (s)	6,4
Prix/malus écologique (€)	45 100/1613
Conso. moyenne (l/100 km)	8,5
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★☆☆

Volvo XC40 T4 Inscription Luxe

Technique	4 cyl. en ligne, turbo essence
Conduite	4,43/1,87/1,66/2,71 m
	8,4*
	210*
	non mesuré
	49 000/2 940
	6,2*
Budget	★★★★★



En fin de carrière, le GLA manque cruellement de dynamisme pour faire face au X2, malgré un très bon moteur.

Les premiers essais du XC40 ont montré que le SUV suédois ne devrait pas manquer de potentiel. Bon confort, mais performances un peu justes.

Tests sécurité**ÉVITEMENT EN VILLE**

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Étonnamment, le X2 n'est pas très à l'aise pour effectuer un évitement sur route mouillée.

Il ne fait pas mieux qu'un Citroën C3 Aircross et affiche des distances d'arrêt assez quelconques.

VERDICT

CHRISTIAN MARTIN

**LEVER DE PIED EN COURBE**

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Du grand classique et du bon travail. Le train avant satire à 54 km/h. Le lever de pied commande instantanément un léger survirage qu'il est facile de contrôler. L'ESP accompagne sans être trop intrusif.

VERDICT

CHRISTIAN MARTIN

**ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE**

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Le X2 passe ce test sans aucune difficulté. Le survirage intervient à partir de 120 km/h mais l'ESP permet de remettre la voiture en ligne sans le moindre souci.

VERDICT

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES



LA VIE À BORD

Dans la famille X de BMW, les chiffres pairs représentent les versions au profil plus dynamique. Le X2 est sans doute le modèle le plus abouti. L'accès à l'arrière n'est pas beaucoup plus complexe que celui du X1, l'espace aux jambes reste très correct et le coffre, certes moins spacieux, correspond aux besoins d'une petite famille. Privé de banquette coulissante, il ne permet en revanche pas de moduler les différents compartiments. Rangements pratiques dans l'ensemble.

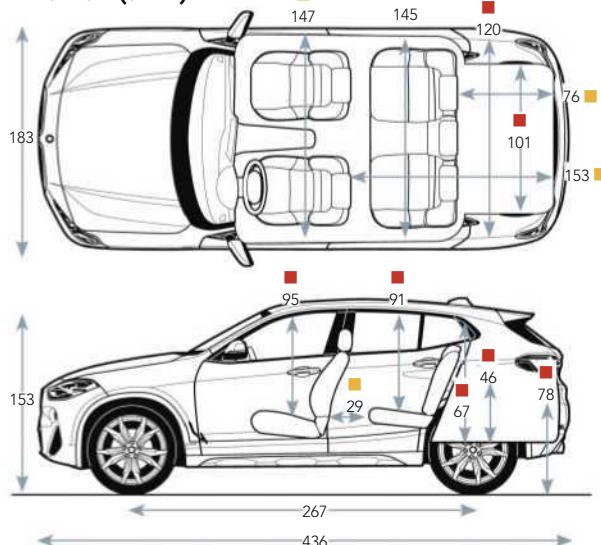
Coffre

Volume ■ 438 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h ■ 39,6 / 68,1 / 69,8 dB

Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

Test éclairage AJ

Type projecteurs ■ full LED

Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m) ■ 85/26 lux



YANN LEFEVRE

Les projecteurs full LED directionnels, de série sur M Sport, assurent un éclairage puissant, homogène et, grâce à la fonction codes/phares automatique, sont très reposants. À haute vitesse, nous avons noté une certaine lenteur pour passer de pleins phares à codes lorsqu'une voiture est détectée. **VERDICT ■**

Test climatisation AJ

Nous avons essayé tous les temps lors de cet essai. À aucun moment, nous n'avons eu à régler autre chose que la température pour forcer à désembuer, par exemple. Le propre d'une bonne climatisation. **VERDICT ■**

LE BUDGET

Premier prix d'un X2 sDrive 20i : 39 700 €. Évidemment, à ce tarif, il ne faudra pas être trop regardant sur l'équipement et la présentation intérieure, beaucoup plus austère que celle de notre M Sport, vendue 8 150 € de plus. Le X2 n'est donc pas une bonne affaire. Il se rattrape – et de belle manière – avec une consommation de seulement 7,7 l/100 km en moyenne.

Prix

■	47 850 €
■	540 € (134 g/km)
■	56 420 €
■	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, alerte de perte de vigilance, allumage automatique phares et essuie-glaces, antibrouillards, assistance au stationnement, avertisseur de risque de collision, ciel de pavillon anthracite, climatisation bizona, commande élec. du hayon, direction M Sport, indicateur de lim. de vitesse, inserts déco alu, jantes alliage 19 pouces, limiteur/régulateur de vitesse, mesure pression des pneus, pack Aéro M, projecteurs LED, rétros extérieurs électrochromes rabattables électriquement, sélect. mode de conduite, sellerie mixte tissu/Alcantara, services ConnectedDrive (1 an), sièges Advanced à maintiens réglables, susp. DirectDrive, système de navigation Business, syst. multimédia avec écran 6,5 pouces, syst. de récupération d'énergie au freinage, tapis de sol en velours, volant M trois branches.

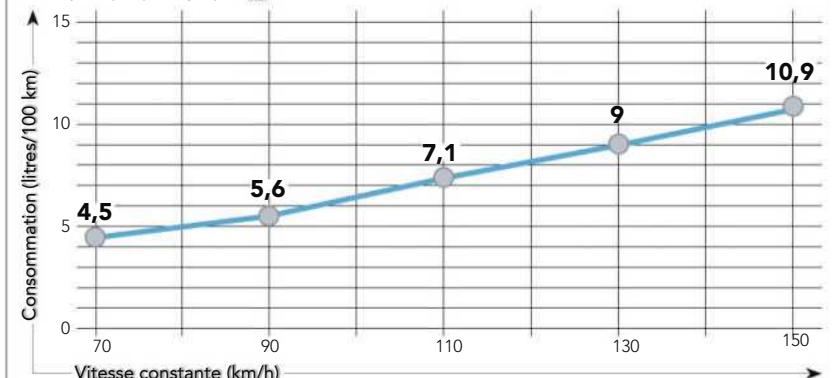
Options

Accès mains-libres	430 €	Palettes au volant	150 €
Becquet arrière M	230 €	Peinture métallisée	840 €
Caméra de recul	410 €	Roue de secours	100 €
Dossier passager rabattable	200 €	Roue de secours galette	120 €
Pack Advanced Safety ⁽³⁾	1 550 €	Sièges avant chauffants	400 €
Pack Audio ⁽²⁾	990 €	Sièges avant électriques	990 €
Pack ConnectedDrive ⁽¹⁾	2 100 €	Toit ouvrant panoramique	1 450 €

(1) Alarme, affichage tête haute, infos trafic, conciergerie, recharge par induction, navigation multimédia Professional, hotspot wi-fi. (2) Système hi-fi Harman Kardon, radio numérique, préparation Apple CarPlay.

(3) Avertisseur de franchissement de ligne, protection active des piétons, codes/phares automatiques, ordinateur de bord HD 5,7 pouces, régulateur de vitesse adaptatif, conduite semi-autonome niveau 2.

→ Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km) ■ 7,7

Autoroute (l/100 km) ■ 7,1

Ville (l/100 km) ■ 8,7

Route (l/100 km) ■ 7,4

Autonomie (km) ■ 662

Capacité réservoir (l) ■ 51

Le X2 maîtrise son sujet. En moyenne, il se satisfait de 7,7 l/100 km, ce qui n'est pas mal du tout pour un moteur essence de près de 200 ch. Le plus fort, c'est que même en adoptant une conduite dynamique, la consommation ne s'envole pas. Position Eco enclenchée, mode roues libres actif, il est possible de descendre sous la barre des 6 l/100 km. **VERDICT ■**

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)

	Première	Lounge	M Sport	M Sport X
Diesel Ess.				
X2 sDrive20i	39 700 €	–	47 850 €	47 850 €
X2 xDrive20d	43 600 €	–	51 750 €	51 750 €
X2 xDrive25d	46 000 €	–	54 150 €	54 150 €

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

46 [ESSAI] MINI COOPER S DKG7 192 ch



LE CHANGEMENT... DANS LA CONTINUITÉ !

À première vue, le restylage de la Mini semble pour le moins timide. Au point que certains pourraient même être tentés de ne pas s'y attarder... À tort ?

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

La Mini n'est pas une citadine comme les autres, et ne croyez pas qu'en disant cela, je ne pense qu'à ses tarifs délirants ou à son équipement de série qui, en entrée de gamme, ferait passer une cellule de moine trappiste pour une suite de l'hôtel Georges V. Non, la Mini est différente parce qu'elle est... la Mini, tout simplement. Une "légende roulante" qui semble pouvoir s'affranchir de toutes les lois auxquelles doivent se soumettre celles qui ne sont pas du même monde. Toutes les lois, vraiment ? Non, ainsi, au bout de quatre années de commercialisation, cette 3^e génération de Mini doit, comme tous les modèles, passer par la case restylage afin de relancer une carrière qui, dans le cas présent, n'en avait pas spécialement besoin ! Nous passerons rapidement sur la partie esthétique de la chose, qui se résume à de nouveaux feux de jour encerclant désormais intégralement l'optique, à des feux arrière reprenant le tracé de... l'Union Jack et à un logo Mini redessiné. Rien de très spectaculaire, vous en conviendrez.

En fait, la partie intéressante se situe sous le capot de notre Cooper S.

Désormais en version automatique, ce modèle reçoit une boîte double embrayage à 7 rapports. Celle-ci, facturée en option 2 000 € (1 900 € sans les palettes au volant ni le mode de passage plus rapide des rapports), a déjà été vue sur les versions One et Cooper D. Ici, elle vient remplacer la boîte automatique à





Sur les petites routes, comme ailleurs du reste, la nouvelle boîte DKG7 apporte un réel agrément en conduite.



6 rapports jadis associée au 2 l turbo de 192 ch. Comment fonctionne ce nouveau couple ? Plutôt pas mal ! Si l'on met de côté un levier de commande à la fois laid et peu ergonomique, tout va bien. Ainsi, en ville, notre Cooper S nous a gratifiés d'une conduite empreinte de douceur... côté transmission, car côté direction, la lourdeur du train avant est assez rapidement pénible. Cela dit, si la Mini, surtout en version 3 portes, est essentiellement taillée pour la ville, la version Cooper S a d'autres ambitions comme, par exemple, celle d'aller battre la campagne et plus précisément les départementales qui la sillonnent. Celles-ci, nous les avons trouvées après une cinquantaine de kilomètres d'autoroute. Sur ce terrain, la Cooper S n'est pas

L'ADDITION FAIT, À JUSTE TITRE, RÂLER, MAIS AU FINAL, ON REDESCEND TOUJOURS DE CETTE AUTO AVEC UN LARGE SOURIRE •••

spécialement plaisante, ni totalement déplaisante, disons simplement qu'elle n'est pas tout à fait à sa place. Du coup, lorsque nous avons vu se profiler le péage à l'horizon, notre visage s'est immédiatement illuminé.



❶ La position de conduite, très basse, est un avantage. ❷ Parmi les modifications, on note l'arrivée d'un nouveau logo. Ouah ! ❸ La sellerie cuir noir (Carbon Black) est de série sur la finition Exquise, celle de notre photo (Lounge) est facturée 600 €.

Sur le plan dynamique, étant donné que ni le châssis ni les trains roulants n'ont subi la moindre modification, la Cooper S reste fidèle à elle-même, avec un comportement très efficace. Diablement à l'aise dans les enchaînements de virages, elle vire bien à plat et sa direction, que nous avions trouvée un peu lourde en ville, est parfaitement adaptée à la conduite sportive.

Et la nouvelle boîte à double embrayage, dans tout ça ?

Eh bien, c'est une réussite ! Très rapide, elle enchaîne les rapports sans le moindre à-coup et permet de pleinement exploiter le potentiel du 2 l turbo avec, à la clé, un très flatteur 27,7 s aux 1 000 m départ arrêté. Seul petit bémol :



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAI

MINI COOPER S DKG7 192 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	■ 192 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 280 Nm à 5 000 tr/mn
Type	■ 4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	■ 1 998 cm ³ / 10 CV
Transmission	■ aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	■ double embrayage / 7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,9 m
Pneumatiques	■ 205/40 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	■ 3,82 / 1,73 / 1,41 / 2,49 m
Poids/tractable freiné	■ 1 255 kg / NC

Performances

1000 m d.a.	■ 27,7 s
0 à 100 km	■ 7,2 s
90-130 km/h en Drive	■ 5,4 s
Vitesse maxi	■ 222 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/69 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 17 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 141 / 125 cm
Volume de coffre	■ 200 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 42,3 / 68,1 / 71,8 dB
----------------------------	-------------------------

LE BUDGET

Prix	■ 28 800 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (119 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 39 160 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, antibrouillards, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, connexion Bluetooth, ensemble audio avec écran de 6,5 pouces, radar de stationnement AR, régulateur de vitesse, sièges avant sport avec longueur d'assise réglable.

Options ■

Finition Exquisite : ouverture des portes sans clé, jantes de 17 pouces, GPS, sellerie cuir (4 900 €), peinture métallisée (590 €).

Consommations

Moyenne	■ 7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,9 / 6,6 / 6,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 628 km / 40 l

Note EuroNCAP

4 étoiles

Pays de fabrication

Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



"L'art est fait de détails bien choisis", disait Truman Capote. De détails bien choisis, la Mini n'en manque pas, ils sont même la base de son succès. Reste que la Cooper S n'oublie pas l'essentiel : le plaisir de conduite. Un plaisir magnifié par l'adoption de cette nouvelle transmission.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1 Si la boîte DKG7 est une réussite, son levier de commande est, lui, nettement moins convaincant. Heureusement, on s'en sert peu... 2 Les feux de jour font désormais le tour de l'optique. Les feux à LED Matrix sont également inédits. 3 Petite touche british avec les feux arrière qui reprennent le tracé de l'Union Jack. Le coffre, avec 200 dm³, est toujours aussi petit...

L'avis de Pascal Richard



Elle change peu, la Mini, et on ne saurait le lui reprocher. Parfois, l'immobilité a son charme...

90%
Quotient
Emotionnel



au freinage, nous aurions aimé qu'elle se montre aussi empressée à descendre les rapports qu'elle l'est à les monter. Mais en l'état, le bilan est plus que satisfaisant. Si vous vous demandiez si cette nouvelle transmission méritait qu'on y investisse les 2 000 € demandés, la réponse est clairement oui.

Puisque nous parlons argent, un mot sur la consommation qui, au regard des performances, se montre plutôt raisonnable puisque nous avons relevé une moyenne de 7 l/100 km. Une bonne nouvelle qu'il faut immédiatement pondérer. En effet, si le prix de vente, affiché à 28 800 € avec la boîte DKG7, n'est pas

PLUS
Nouvelle boîte très réussie
Comportement amusant et efficace
Présentation pleine de charme

MOINS
Rapport prix/équipement
Confort un peu juste
Quelques détails de finition

plus élevé que celui d'une Peugeot 208 GTi ou d'une Renault Clio R.S. EDC, sachez qu'il s'accompagne de quelques "oubliés" en matière d'équipement. Pour arriver à quelque chose de conforme au standing de l'auto, il faut faire un détour par le catalogue des options. Au minimum, cette visite vous reviendra à 2 700 € (prix, sur

la Cooper S, de la finition Chili). Si vous êtes plus ambitieux, vous pouvez tenter l'exécution Exquisite, mais cette fois, il vous faudra débourser 4 900 € de plus. Ajoutez-y deux ou trois autres petites douceurs, et c'est la barre des 40 000 € qui se profile à l'horizon. Prudence, donc! ■

LES EXPERTS AJ

“C'est dans les vieux pots...” Vous connaissez la suite. Le Duster fait peau neuve, en surface. Mais pour serrer les prix, la version d'entrée de gamme reste fidèle au bon vieux 4 cylindres essence. Verdict de nos Experts.

FLORIAN GROUT



Pour la totalité des Experts, le plaisir de conduite du Duster SCe 115 est quasi nul. Mieux vaut opter pour un moteur plus puissant.



La finition du Duster est en progrès, mais la fermeture des portières émet toujours un bruit de tôle peu agréable.

ARNAUD SAUNIER



FLORIAN GROUT

DACIA DUSTER

SCe 115 ch 4x2 Essentiel - **13 850 €**

Malus écologique : 2 153 € (149 g/km CO₂)



Nettement moins agréable à conduire que le TCe 125, le SCe 115 consomme pratiquement autant!

FLORIAN GROUT



Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

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



Ghislain Bacon (Taxi)

- ▶ 20 ans d'expérience.
- ▶ Des millions de kilomètres parcourus.

PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

“
J'adhère à fond au concept! Et si le Duster s'était comporté normalement au freinage, j'aurais pu lui mettre 70 %... mais là, impossible!
”

L'avis du pilote



L'avis de la journaliste



Je suis content d'essayer le Duster, je voulais en acheter un d'occasion pour la campagne, mais je vais peut-être changer d'avis. Dacia a oublié de mettre le moteur? C'est très poussif. Ceci dit, c'est suffisant pour rouler à 80 km/h sur les nationales. Et la course de la pédale d'embrayage est vraiment trop longue. **Je reste surtout circonspect devant le comportement routier lors d'un freinage d'urgence ou dans une situation critique.** En ligne droite, l'efficacité reste correcte, mais dès que le Duster est en appui, les réactions sont surprenantes et peu rassurantes. En virage, le train arrière glisse légèrement: étonnant pour un SUV. Et quand on tape dans les freins en ligne, l'auto se dérobe sur l'ABS et glisse plus qu'elle ne ralentit. Je veux bien que l'on fasse des économies, mais pas sur la sécurité! Il vaut vraiment mieux opter pour une version 4x4.

Après un essai 10000 km (L'AJ n° 1007), je commence à le connaître, ce nouveau Duster. D'ailleurs, nouveau, c'est vite dit. Surtout, avec une version dCi 110 EDC Prestige, j'étais gâtée. La boîte double embrayage et la finition "luxe" mettent du beurre dans les épinards ou, si vous préférez, un peu de douceur et de confort dans la conduite. Là, au volant de la motorisation d'entrée de gamme, c'est le retour au brut de fonderie! **Selon moi, cette version n'a de sens qu'en finition de base à 11 990 €. Le bon vieux 4 cylindres essence de 115 ch est lourdement malussé: 2 153 €.** Donc, le vrai premier prix est en fait 14 053 €, soit 53 € de plus que le dCi 90. Et si l'on souhaite une once d'équipement supplémentaire en optant pour la finition Essentiel, ici essayée, alors le Duster SCe 115 coûte 16 003 €! Or pour 407 € de plus, vous pouvez rouler en TCe 125.

L'avis du taxi



Déjà, le premier contact avec la poignée de la portière en dit long! Elle fait "quincale". À l'intérieur, l'ambiance est austère, la présentation ultrasimpliste, sans aucune fantaisie, et les plastiques font bas de gamme. Ce n'est vraiment pas joli. Sans que ce soit moche, il n'y a aucun charme. **Le GPS est toujours implanté un peu bas, sinon, comme il n'y a que le minimum syndical, notamment au niveau des rangements, l'ergonomie ne pose aucun problème.** En revanche, je suis mal installé, pas assez soutenu au niveau des lombaires, et la course d'embrayage trop longue me dérange. Je pense qu'un long trajet se transformerait vite en supplice. À l'arrière, le confort est spartiate: la banquette est molle, trop plate, mais les passagers ont assez de place pour leurs jambes et le coffre est correct. Hélas, pour le plaisir de conduire, c'est zéro.

Prince héritier

Le Cayenne diesel est encore en phase de préchauffage.
De quoi donner quelques idées au nouveau Cayenne E-Hybrid,
économe lui aussi... mais pas en sensations.

Par Guy L'Hospital Photos Clément Choulot





“

P

orsche abandonne le diesel!” L'affaire a fait grand bruit mais ce n'était qu'une rumeur. C'est en tout cas ce que l'on raconte du côté de Stuttgart, assurant même que le Cayenne devrait recevoir à nouveau un moteur diesel. De quoi doucher les espoirs du nouveau Cayenne E-Hybrid qui se voyait déjà calife à la place du calife. Rien n'est perdu. Car la nouvelle version du Cayenne hybride ne manque nullement d'arguments, que ce soit face à l'administration (pas de malus, pas de TVS* pendant trois ans), face au pompiste (3,3 l/100 km, sur le très favorable cycle NEDC) ou sur la route (5 s pour expédier le 0 à 100 km/h).

Avant de lancer son V6 3.0 de 340 ch, le Cayenne peut sortir de la ville en utilisant uniquement les 136 ch de son moteur électrique. Sans perdre trop de temps d'ailleurs, puisque sur le mode E-Power, il atteint 60 km/h en 6,3 s et peut évoluer sur ce mode jusqu'à 135 km/h. Au-delà, le moteur thermique s'enclenche. Deux solutions s'offrent alors à vous. Soit rester sur le mode Hybride qui favorisera la recherche du meilleur rendement dans un confort très ouaté, soit opter pour un des deux modes Sport ou Sport Plus qui mettent tout en œuvre pour favoriser performances et sensations. Et ça marche. Courbes de puissance et de couple se gonflent et se croisent. Les 160 km/h sont dépassés en un peu plus de 11 s et il ne faut pas 20 s pour passer de 0 à 200 km/h. Évidemment, en mode Sport Plus, les suspensions pneumatiques s'affermissent, tout comme la direction. Au point de donner une sensation de lourdeur même lorsque le Cayenne est équipé, comme notre modèle d'essai, de l'option roues arrière directrices (2 064 €). Il nous faut relativiser la critique par la masse qui flirte avec les 2,3 tonnes et par le fait que ce Cayenne survole le reste de sa catégorie en matière de comportement routier. Grâce à sa transmission intégrale et à sa boîte automatique à 8 rapports, il est même capable de tracter jusqu'à 3 500 kg, ce qui est assez rare sur un modèle hybride et ce qui aurait pu constituer un sérieux point faible face à une hypothétique future ➤

AUSSI SPORTIF QU'ÉCONOME, LE CAYENNE E-HYBRID SAIT TOUT FAIRE. DE QUOI FAIRE OUBLIER LE DIESEL ●●●

version diesel. Bref, sur la route, ce n'est pas une surprise, le Cayenne maîtrise son sujet. Sur un mode plus classique, les suspensions s'assouplissent et la filtration des plus petits défauts de la chaussée est totalement indolore pour l'ensemble des occupants, qu'ils soient installés à l'avant ou à l'arrière. Chacun profite d'un bel espace et de divers rangements. Le coffre est à l'avenant. Même si la batterie de 14,1 kWh prend place sous le plancher, le coffre conserve la même facilité de chargement et un volume de 645 dm³ (seul le rangement situé sous le plancher sur les autres versions a ici totalement disparu).

Comme sur la Panamera, le large écran et les commandes tactiles sur la console centrale sont

censés simplifier l'ergonomie. Par rapport à la précédente génération de Cayenne, c'est en grande partie exact. Mais la multitude de réglages disponibles et de modes de conduite réclame un solide temps d'adaptation.

Certains plastiques utilisés pour des boutons physiques ne semblent pas correspondre à l'image de la marque.

La critique pourrait être adressée au revêtement de la console centrale, très vite marquée par des traces de doigts. Ce n'est pas comme si ce Cayenne était bradé. Vendu 92 304 €, il propose certes de nombreux équipements de série. Mais, en parcourant le catalogue des options, il est impossible de s'en tirer à si "bons comptes".

À titre d'exemple, notre modèle d'essai dépassait les 140 000 € avec sa mise de premier de la classe. Parmi les nouveaux équipements, épingleons des jantes de 22 pouces, l'affichage tête haute, les roues arrière directrices, l'assistance au stationnement avec caméra à 360° et encore l'assistance à la conduite InnoDrive, qui met en relation le régulateur de vitesse adaptatif et le système de navigation pour permettre une meilleure gestion des phases de recharge et roues libres. Pour rentabiliser les frais supplémentaires, vous pourrez toujours maximiser la conduite 100% électrique. Sachant que la batterie se recharge en 7 h 45 sur une prise classique ou en un peu plus de 2 heures avec le chargeur de 7,2 kW, évidemment facturé en supplément (720 €). ■



PLUS

Sait tout faire
Confort

Agrement en mode Sport

MOINS

Prix

Détails de finition
Direction peu communicative



❶ Malgré les roues arrière directrices (option à 2064 €), le Cayenne reste un gros bébé pesant lorsque la route tourne. ❷ Des étriers verts, signe de l'appartenance à la famille hybride.



PORSCHE CAYENNE E-Hybrid EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 462 ch à 6000 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 700 Nm de 1000 à 3750 tr/mn ⁽¹⁾
Type	V6 turbo + moteur électrique synchrone
Cylindrée / puissance fiscale	2995 cm ³ /20 CV
Transmission	Intégrale
Boîte / nombre de rapports	Automatique / 8

(1) Puissance et couple cumulés, soit 340 ch pour le V6 3.0 et 136 ch pour le moteur électrique.

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,5 m (roues arrière directionnelles)
Pneumatiques AV / AR	255/55 R 19 / 275/50 R 19

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,92 / 1,98 / 1,67 / 2,9 m
Poids / tractable freiné	2295 / 3500 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 5 s
Vitesse maxi	■ 253 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	■ 645 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 92 304 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (78 g/km)
Prix du modèle essayé*	142 900 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, aide au stationnement AV/AR, assistance anticolision, capteurs de pluie et luminosité, climatisation auto bizona, hayon arrière électrique, pack Sport Chrono avec fonctions off-road, projecteurs LED, rétroviseurs rabattables électriquement, sellerie cuir, sièges avant électriques, système de navigation avec interfaces audio et commande vocale.

Options

Accès mains-libres (1 104 €), affichage limitation de vitesse + aide au maintien dans la voie (1 116 €), assistance au stationnement avec caméra 360° (1 428 €), hi-fi Burmester (5 988 €), intérieur tout cuir (3 324 €), jantes 20 pouces (1 572 €), peinture métallisée (1 068 €), Porsche Dynamic Châssis Control Sport (3 300 €), régulateur de vitesse adaptatif (1 716 €), roues arrière directrices (2 064 €), toit ouvrant panoramique (2 028 €).

Consommations

Mixte	■ 3,4 l / 100 km
Électrique / autonomie	20,9 kWh / 23 à 44 km
Réservoir	■ 75 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En théorie, le Cayenne E-Hybrid, économie à l'usage et peu taxé, pourrait mériter cinq étoiles. Dans la pratique, il est lourd et cela finit par nuire à l'agrément de conduite. Excellent confort mais rapport prix/équipements peu favorable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Guy L'Hospital

La technologie m'impressionne. Mais le Cayenne E-Hybrid reste un "gros" SUV. Trop gros pour moi.



1 La plus habitable des Porsche soigne aussi le confort, via sa sellerie et sa suspension pneumatique.
2 Ce Cayenne peut tracter jusqu'à 3,5 tonnes.
3 Batterie pleine, il est possible de parcourir environ 40 km en mode électrique. Sous réserve que les conditions soient favorables. 4 Contrairement à la Panamera, le Cayenne E-Hybrid préfère la transmission automatique à 8 rapports à la boîte robotisée PDK. 5 À l'exception du compte-tours au centre, tous les cadans sont personnalisables.





SKODA KODIAQ 2.0 TDI 190 ch DSG7 4x4 Scout 7 places

PLAISIRS EN FAMILLE

On achète rarement un modèle sept places par passion. Mais lorsqu'ils sont dotés de leurs motorisations les plus puissantes et de finitions aguicheuses, le Skoda Kodiaq et le Peugeot 5008 font tout pour faire oublier leur vocation de minibus pour familles. Lequel y parvient le mieux ?

Par Camille Pinet Photos Yann Lefebvre



PEUGEOT 5008 BlueHDI 180 ch EAT8 GT 7 places

L'agrandissement de la famille est rarement une bonne nouvelle pour l'amateur d'automobile. Au premier enfant, il faut troquer le coupé sportif de célibataire contre une compacte bon chic bon genre, au deuxième opter pour la familiale, au troisième envisager le break... jusqu'au jour où l'achat d'un modèle sept places s'impose. La fin des haricots en somme, tant le concept semble éloigné de toute idée de plaisir sur quatre roues. La pilule est d'autant plus amère que le choix de modèles capables de loger les descendances nombreuses n'est pas vaste. Et encore, le sort de ces infortunés parents s'est-il amélioré ces dernières années : les monospaces perçus comme trop utilitaires ont peu à peu été remplacés par des SUV plus valo-

risants. Le Peugeot 5008, monovolume avant son renouvellement l'an dernier, est un parfait exemple de cette évolution.

Face à lui, le Skoda Kodiaq ne revendique aucun héritage : jusque-là, Skoda, pourtant spécialiste des berlines et breaks logeables, n'avait encore jamais proposé de sept places. Loin des austères Peugeot 505 "familiales" des années 80, nos deux compères représentent carrément le haut de gamme de leurs constructeurs respectifs et le revendent : la finition Scout du Skoda comme la GT du 5008 soignent les apparences. Les jantes de 19 pouces et la sellerie Alcantara sont de rigueur, tout comme les enjoliveurs de carrosserie en plastique façon baroudeur. Le Peugeot pousse la coquetterie jusqu'à habiller son toit de noir brillant. Tous les deux optent

pour des diesels 4 cylindres de forte cylindrée : le 2.0 TDI 190 ch pour le Skoda et le 2.0 BlueHDI 180 ch pour son rival.

SUR LA ROUTE

Vous l'avez sans doute remarqué, il y a une différence de taille entre les deux concurrents : le Skoda est doté de la transmission intégrale alors que le 5008 est une simple traction. C'est qu'à ce niveau de puissance, aucun des deux ne donne le choix. Des caractéristiques qui ont évidemment une influence sur le comportement et les performances. Ainsi, le Kodiaq accuse-t-il un surpoids de 176 kg sur la balance, à côté desquels ses 10 ch de plus par rapport au Peugeot paraissent un peu maigres. Et pourtant, grâce à ses premiers rapports de transmission courts →



①

SKODA KODIAQ

- ① Les jantes de 19 pouces font partie de la dotation de série sur la finition Scout, qui joue avant tout sur le style extérieur.
- ② La transmission DSG7 compte parmi les plus agréables du groupe Volkswagen, mais n'atteint pas le niveau des meilleures automatiques.
- ③ Skoda fait le choix de la tradition avec des compteurs analogiques: contrairement au VW Tiguan et au Peugeot 5008, il n'a pas droit au tableau de bord entièrement digital.



②



③



SKODA KODIAQ

PLUS

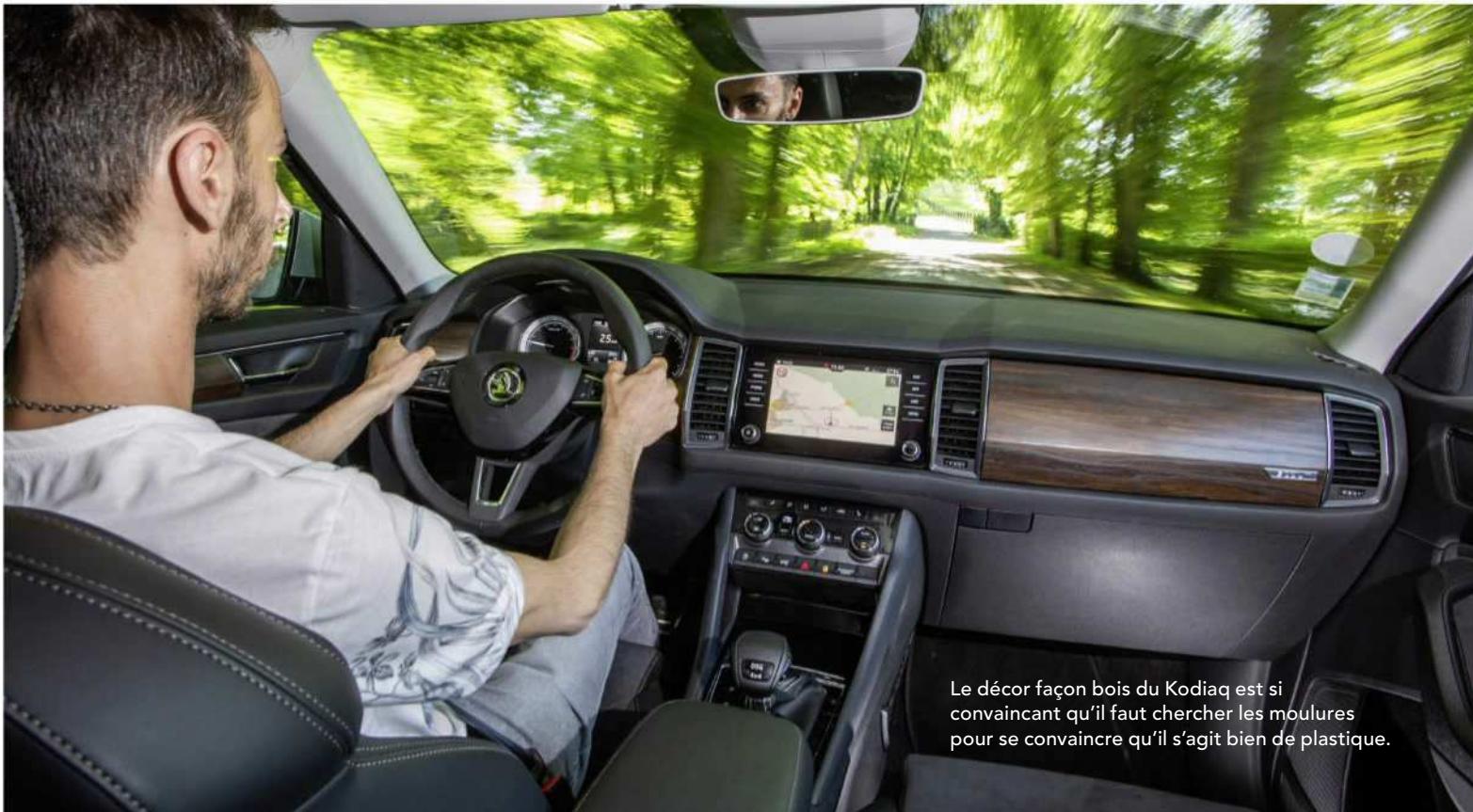
Habitabilité
Fonctionnalité
Moteur énergétique

MOINS

Confort ferme
Malus écologique
Détails de finition

et sa motricité accrue, il détaile devant le 5008 à tous les exercices d'accélération.

Logiquement, le français reprend l'avantage en reprises, d'autant que sa nouvelle transmission EAT8 se montre nettement plus réactive en usage courant. Elle marque d'ailleurs un progrès énorme par rapport à l'ancienne boîte à 6 rapports et constitue carrément un exemple à suivre en matière d'automatisme. C'est bien simple, on ne songe à aucun moment à se servir du mode manuel tant la gestion électronique est finement réalisée. La transmission DSG7 ne peut pas en dire autant, même si on a connu



Le décor façon bois du Kodiaq est si convaincant qu'il faut chercher les moulures pour se convaincre qu'il s'agit bien de plastique.



UNE FOIS N'EST PAS COUTUME, LE SKODA SE PLACE AU NIVEAU DE SON CONCURRENT EN MATIÈRE DE GABARIT •••

bien pire dans le groupe Volkswagen. Assez douce et rapide, elle est cependant capable d'à-coups à basse vitesse et tarde toujours un peu à réagir au kick-down. Dommage également qu'au feu rouge, le moteur ne redémarre désormais qu'au toucher d'accélérateur et non plus au lever de pied de la pédale de frein, ce qui allonge le temps de réaction.

Sans surprise, le 5008 prend un net avantage en plaisir de conduite.

Ce n'est pas un dérivé de 3008 pour rien, et le caractère direct et précis de sa direction garde

un petit côté magique pour ce type de véhicule. Le Kodiaq ne démerite pas pour autant et il parvient parfaitement à faire oublier sa masse en conservant une certaine agilité. Mais il joue d'abord sur la facilité et la souplesse de conduite en oubliant un peu le plaisir du conducteur. Évidemment, ceux qui sont allergiques au poste de pilotage si particulier du Peugeot prendront cela pour une qualité.

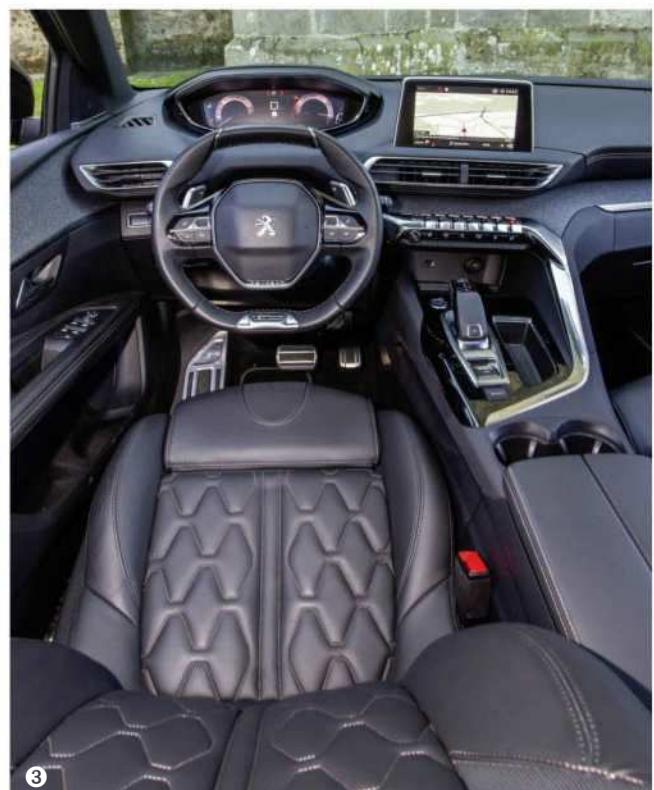
Sur le plan du confort, le 5008 maintient son avance, même si les jantes de 19 pouces de cette version GT provoquent quelques percussions à basse vitesse. Plus doué pour le filtrage des

petites irrégularités, le Kodiaq se révèle malheureusement un peu trop ferme sur le bosselé et le travail des suspensions apparaît bruyant. Avantage au 5008 donc, jusqu'au moment des départs en vacances d'hiver : son dispositif Grip Control ne peut pas grand-chose face aux quatre roues motrices du Skoda.

Nos deux moteurs très proches sur le plan de l'architecture délivrent une puissance similaire et un couple identique (400 Nm) et aiment à le faire savoir. Ils se montrent tous les deux bruyants en charge, et si le Skoda affole moins le sonomètre que son concurrent, la note de ➔

PEUGEOT 5008

- ❶ Le 5008 GT reçoit de série le tableau de bord numérique, modulable à volonté. ❷ Comme toujours chez Peugeot, le mode Sport repousse les frontières du ridicule avec un bruit moteur factice retransmis dans les enceintes et ne convainc que les as du marketing.
- ❸ On aime ou on déteste l'i-Cockpit, mais l'impression d'exclusivité est indiscutable et il participe au plaisir de conduite. La finition apparaît supérieure à celle du Skoda.





son diesel apparaît plus désagréable à l'oreille. Dans les deux cas, ils figurent parmi les mauvais élèves de leur catégorie, le dCi 160 Renault étant par exemple beaucoup plus civil dans toutes les phases d'utilisation.

VIE À BORD

La différence de philosophie dans l'habitacle du Kadjar et du 5008 ne se limite pas à la planche de bord. Les deux concurrents choisissent des solutions de modularité différentes. Le 5008 a

gardé de son aïeul monospace les trois sièges individuels en deuxième rangée coulissants et dotés de dossier réglables. Le Kadjar, lui, recourt à une banquette plus traditionnelle fractionnable en trois parties et elle aussi coulissante. En l'espèce, la solution la plus simple est peut-être la meilleure : les adultes sont mieux installés à l'arrière et, surtout, l'accès à la troisième rangée de sièges est plus favorable à bord du tchèque. Il conserve l'avantage en ce qui concerne l'espace réservé aux passagers de

EN MATIÈRE DE CHARGEMENT, LE 5008 REÇOURT À DE NOMBREUSES ASTUCES QUI EN FONT UN DÉMÉNAGEUR HORS PAIR •••



PEUGEOT 5008

❶ Les places arrière du 5008 sont un peu moins accessibles et logeables que celles du Kadjar. À réserver aux petits gabarits dans les deux cas. ❷ Le Peugeot garde du monospace la logique des sièges indépendants en rangée 2. Une disposition qui n'est pas sans inconvénients pour les grands gabarits. ❸ L'écran du système multimédia est très bien placé. ❹ Le 5008 brille particulièrement par ses capacités de déménageur.

**PEUGEOT 5008****PLUS**

Agrement de conduite
Présentation et
ambiance à bord
Modularité

MOINS

Percussions avec
les jantes 19 pouces
Moteur bruyant en charge
Détails d'ergonomie

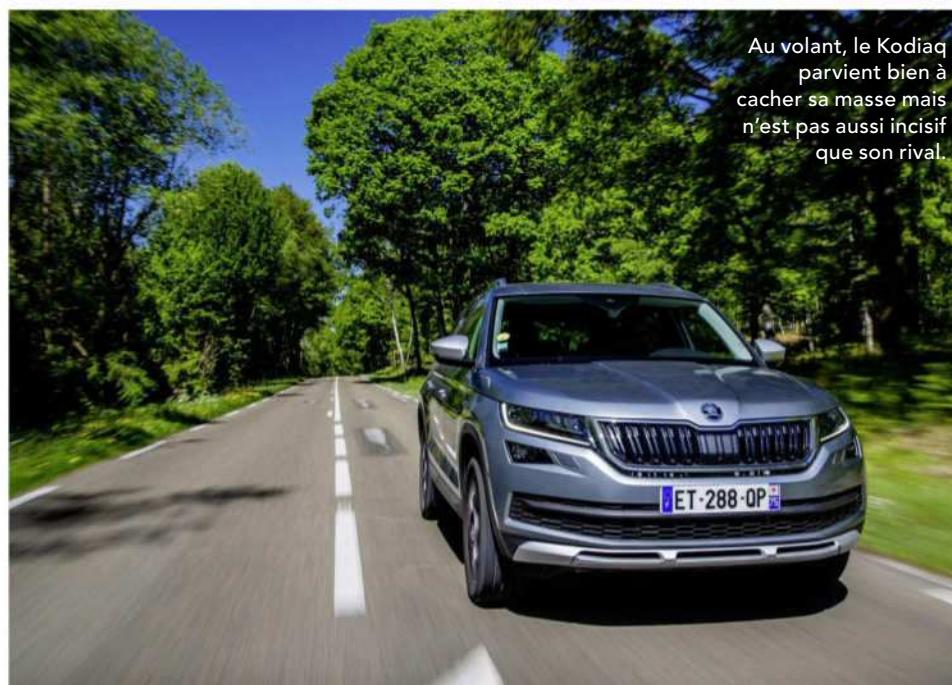
**SKODA KODIAQ**

① Le Kodiaq recourt à une banquette traditionnelle pas forcément moins pratique que les sièges du 5008.

② En option, le Kodiaq peut recevoir un sélecteur de mode de conduite pas vraiment utile sauf à choisir la suspension pilotée, également facturée en sus.

③ Les sièges de rangée 3 du Skoda ne sont pas amovibles.

④ Un coffre un peu moins pratique que celui du 5008.



Au volant, le Kodiaq parvient bien à cacher sa masse mais n'est pas aussi incisif que son rival.

troisième rangée. Entendons-nous : si vos deux petits derniers sont déjà basketteurs, les voyages seront difficiles dans les deux cas, mais l'assise est un peu plus naturelle à bord du Kodiak.

Du côté du volume de coffre, le Skoda domine nettement en configuration sept places, où il offre 70 dm³ de plus que le Peugeot. En revanche, le Lion reprend l'avantage en cinq places et revendique de plus grandes capacités de déménageur. Ses sièges se rabattent en plancher plat alors que la banquette du Kodiak conserve un angle important lorsqu'elle est repliée. Mieux encore, le volume utile du 5008 peut encore être augmenté en retirant les deux sièges de troisième rangée : un avantage rendu possible par l'absence de transmission à l'arrière.

Les questions pratiques ne sont pas tout, l'ambiance à bord compte aussi.

Très classique dans sa présentation, le Skoda offre sur la version Scout des habillages façon bois à l'aspect très convaincant même s'il s'agit bien de ronce de plastique. On relève en revanche quelques bruits de mobilier qui étonnent sur une production du groupe Volkswagen. En la matière, c'est le Peugeot qui se permet de donner quelques leçons de finition, en utilisant des matériaux plus nobles et en soignant mieux ses assemblages, même si tout n'est pas parfait. Il en offre un peu plus sur ➔

le plan technologique grâce à son instrumentation numérique et sait flatter l'œil par l'aspect de ses commandes.

En somme, le Peugeot sait créer l'événement là où le Skoda se contente d'être fonctionnel. Ceci dit, le tchèque possède tout de même un sens certain de l'accueil : un parapluie est niché dans la portière passager, un petit sac situé sous la banquette arrière dissimule une couverture comme en business class et, enfin, un système dépliable en plastique permet d'éviter d'abîmer les portières (et celles des autres !) en les cognant à l'ouverture. Il fallait y penser !

LE BUDGET

Habituellement très à l'aise au moment d'examiner le chapitre des finances, le Skoda traîne ici sa transmission 4x4 comme un boulet. Non seulement elle réduit l'écart de prix avec le 5008 à 2 120 €, mais elle engendre aussi un malus écologique de 2 543 €, si bien qu'il coûte au final 333 € de plus que le Peugeot, auxquels il faut encore rajouter le coût en taxes de carte grise engendré par ses 2 CV fiscaux supplémentaires. Un malheur n'arrivant jamais seul,

la finition Scout fait le maximum en matière de présentation mais facture de nombreux équipements en option. C'est le cas du hayon motorisé, de l'accès mains-libres, de la détection des angles morts ou encore des phares à LED, tous de série sur le Peugeot. De fait, son catalogue des suppléments ressemble à s'y méprendre à celui d'une Audi : les possibilités de faire gonfler la facture sont innombrables. Le Peugeot ne propose, lui, en option, que des équipements de luxe : le cuir, le toit vitré ou encore le régulateur adaptatif fonctionnant jusqu'à l'arrêt. Dans les deux cas, la barre des 50 000 € est facilement franchie.

Et même si le Kodiaq sait modérer son appétit, il n'en reste pas moins nettement plus gourmand que le 5008 : nous avons en effet mesuré une différence de 0,6 l/100 km en moyenne. Bref, à quand une version 2.0 TDI 190 ch deux roues motrices ? ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: PEUGEOT 5008

VIE À BORD: ÉGALITÉ

LE BUDGET: PEUGEOT 5008



L'avis de Camille Pinet

J'ai été un peu déçu par le Kodiaq : il se distingue moins de la concurrence que les autres Skoda.

60%
Quotient Emotionnel



Grâce à sa mise au point soignée, la nouvelle transmission EAT8 du 5008 transfigure le moteur 2.0 180 ch, qui est enfin à la hauteur de la puissance annoncée.

SKODA KODIAQ 2.0 TDI 190 ch DSG7 4x4 Scout 7 places /

PEUGEOT 5008 BlueHDI 180 ch EAT8 GT 7 places

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 Kodiaq

Peugeot 5008

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 3500 tr/mn	■ 180 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn	■ 400 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm ³ /11 CV	1997 cm ³ /9 CV
Transmission	intégrale	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,7 m	■ 11,4 m
Pneumatiques	235/50 R 19	235/50 VR 19

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,70/1,89/1,68/2,79 m	4,65/1,85/1,64/2,84 m
Poids/tractable freiné	1900/2000 kg	1724/1500 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 30,8 s	■ 31,1 s
0 à 100 km/h	■ 9,1 s	■ 9,6 s
90-130 km/h en D	■ 9,3 s	■ 8,5 s
Vitesse maxi	■ 202 km/h	■ 202 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/33/68 m	■ 10/33/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 13-31 cm*	■ 21-36 cm*
Largeur aux coudes AV/AR	■ 153/150 cm	■ 148/150 cm
Volume de coffre 5/7 pl.	■ 589-754*/300 dm ³	■ 639-779*/214 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 46,2/64,4/67 dB	■ 44,5/65,9/68,9 dB
------------------------	-------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 42 780 €	■ 44 900 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 2453 € (151 g/km)	■ 90 € (124 g/km)
Prix du modèle essayé**	■ 50 113 €	■ 48 740 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

*Banquette coulissante. **Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags (7 sur le Kodiaq), aide au stationnement AV/AR, banquette AR fractionnable et coulissante, Bluetooth, clim auto bizona, contrôle pression des pneus, détecteurs pluie/luminosité, régul./lim. de vitesse, rétros élec., syst. multimédia avec écran tactile, GPS, autoradio, prise USB, Mirror Screen...

Options

Kodiaq: accès mains-libres (190 €), AFIL (390 €), caméra de recul (500 €), crochet d'attelage escamotable électrique (890 €), détection des angles morts (570 €), gestion auto des feux de route (200 €), hayon électrique (450 €), peinture métallisée (550 €), suspension pilotée (1 050 €), toit panoramique (1 100 €)...

5008: crochet d'attelage (790 €), peinture métal. (650 €), régul. de vitesse adaptatif (400 €), pare-brise chauffant (100 €), recharge smartphone sans fil (100 €), sellerie cuir (2 000 €), sièges AV élec. et massants (1 300 €), système hi-fi Focal (850 €), toit pano. (1 200 €), vision 360° (600 €)...

Consommations

Moyenne	■ 7,8 l/100 km	■ 7,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8,2/7,8/7,5 l/100 km	■ 7,7/6,9/6,9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 769 km/58 l	■ 777 km/56 l

Note EuroNCap

■ 5 étoiles	■ 5 étoiles
République tchèque	France

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 5008

Cette fois, le Kodiaq, handicapé par son malus écologique, ne peut asséner ses arguments financiers habituels. Plus important encore : le 5008 est celui qui parvient le mieux à faire oublier sa vocation utilitaire grâce à sa présentation et son agrément de conduite. Il prend donc facilement l'avantage, sauf pour ceux qui habitent en montagne, où l'argument de la transmission intégrale reste décisif.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SUR LE PLAN DU BUDGET, LE KODIAQ TRAÎNE SA TRANSMISSION INTÉGRALE COMME UN VÉRITABLE BOULET ●●●

AU BONHEUR DES PASSAGERS

Face aux imposants monospaces, la Golf Sportsvan se place comme une séduisante alternative, avec son format plus compact. Et pour rester sexy, elle s'est offert un petit coup de jeune, comme la Golf classique.

Par David Bouillaux Photos Christian Martin

TOUT EN HAUTEUR!

Bien sûr, l'atout de cette variante réside dans son habitabilité. La Sportsvan mesure 10 cm de plus en longueur et 11 cm en hauteur qu'une Golf. De quoi offrir un espace très appréciable aux plus grands gabarits à l'arrière. La modularité n'est pas mal non plus: il est possible de configurer l'espace grâce à la banquette coulissant sur 18 cm et aux dossiers inclinables. Ainsi, banquette avancée, le coffre affiche un volume (presque) aussi généreux que celui d'un vrai monospace (613 dm³).



LA FAMILLE AVANT TOUT

Au volant, la priorité est clairement donnée au confort de conduite. Ne vous attendez pas à retrouver le comportement un tant soit peu sportif d'une Golf classique. Cela se confirme dès le premier virage serré venu où la Sportsvan a tendance à prendre un peu de roulis. Mais les passagers apprécieront le moelleux des suspensions, qui filtrent correctement les aspérités de la route.





VW GOLF

SPORTSVAN

TSI 110 ch DSG7 Connect

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	110 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 ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée/7

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques	205/55 R 16

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,36 / 1,81 / 1,62 / 2,67 m
Poids/tractable freiné	1 373 kg/NC

Performances

1000 m d.a.	33,5 s
0 à 100 km	11,9 s
90-130 km/h en Drive	11,3 s
Vitesse maxi	185 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/65 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	18-35 cm*
Largeur aux coudes AV/AR	151/147 cm
Volume de coffre	480-613 dm ³ *

*Banquette AR coulissante

Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h	40,6/64,3/67,7 dB
--------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	28 700 €
Malus (CO ₂)	0 € (113 g/km)
Prix du modèle essayé**	32 905 €
Garantie	2 ans, km illimité

**Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

7 airbags, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, Isofix, jantes alu, radar de stationnement AV/AR, lecture des panneaux, régul./limít. de vitesse adapt., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/MirrorLink...

Options

Accès et démarrage sans clé (410 €), dossier siège passager rabat. (205 €), peinture métal./spéciale (300/990 €), phares à LED (1315 €), toit ouvrant (1180 €)...

Consommations

Moyenne	7,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,9/7,5/7,5/100 km
Autonomie/Réservoir	657 km/50 l

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Peu de changements en fait. La Golf Sportsvan nous rappelle qu'elle reste une excellente compacte familiale, à condition que la famille n'excède pas quatre personnes... Le duo formé par le petit 1.0 TSI et l'excellente boîte DSG7 est toujours aussi convaincant.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



DU NEUF AVEC DU VIEUX

L'habitacle respire la qualité, mais le dessin manque singulièrement d'originalité et de modernité!

La planche de bord s'organise autour de l'écran multimédia central de 8 pouces. Sur notre modèle en finition Connect, il est de série, et inclut notamment le GPS et la caméra de recul.

Malheureusement, à bord, la Sportsvan n'a pas droit aux technologies dernier cri, comme les compteurs 100% numériques vus à bord des Golf et Tiguan. Cela dit, notons l'arrivée de certaines aides à la conduite comme la détection des piétons ou la conduite semi-autonome...

L'avis de David Bouillaux



Spacieuse et pratique, la Golf Sportsvan me plaît aussi pour sa conduite reposante.



SILENCE, ÇA TOURNE !

Outre le nouveau 1.5 TSI 130 ch que la Sportsvan inaugure, celle-ci peut aussi recevoir le dernier 1.0 TSI essence de 110 ch essayé ici. Ce dernier fait preuve d'un silence de fonctionnement étonnant et d'une belle douceur d'utilisation. Associé à la boîte DSG7 (+ 1770 €), l'ensemble ne délivre aucun à-coup. Pour optimiser la consommation, la boîte enchaîne les rapports jusqu'à pouvoir atteindre les 60 km/h en 6^e. Très bien, mais lorsqu'il faut relancer, le temps mort avant de sélectionner le bon rapport est d'autant plus prononcé. Rien de rédhibitoire toutefois. Relevée à 7,6 l/100 km, la consommation reste dans la moyenne de la catégorie.

Une Lady qui sait se tenir



Un monument que cette Continental GT, entièrement nouvelle, totalement envoûtante ! Malgré son poids, elle se joue de la route dans un confort royal et se comporte comme bien d'autres GT (voire sportives) en sont incapables. Un bijou d'équilibre, de luxe et de polyvalence. Par Ivan Magot Photos Richard Pardon

Bien que sous capitaux allemands, la dame de Crewe reste soignée à Crewe, en majorité par des gens de Crewe, "tatoués" Bentley. Ainsi, la Continental GT met inévitablement en avant le soin porté à sa finition. Elle arrive même à progresser dans ce domaine, agrémentant ses cuirs de losanges finement surpiqués d'un fil jouant avec la lumière, en réponse aux diverses commandes qui jouent, elles, avec les artifices de la joaillerie. Miss Bentley fait aussi une incursion chez les horlogers avec une finition "côtes de Genève" pleine de réalisme. Sans parler des diverses veines de bois, triées

sur le volet, qui posent cette élégance caressante signée Bentley. Ajoutez à cela une gestion multimédia moderne – wi-fi, Bluetooth évidemment, télé, GPS dernière génération visible dans les compteurs ou sur le grand écran central, différentes propositions de systèmes de son, éclairage intérieur avec surlignage des joncs chromés... – ainsi qu'un inédit panneau central rotatif (trois faces, 5 640 €) qui permet d'opter entre le tout-bois, trois compteurs (température extérieure, boussole et chronomètre) et l'écran tactile de 12,3 pouces, et vous n'avez qu'une idée : rouler ! Dès les premiers tours de roues, on oublie ce "salon roulant" pour s'inquiéter du poids. Avec plus de 2 200 kg avoués sur la fiche technique,

et malgré une structure aujourd'hui à 99,9 % en aluminium (seule une pièce en composite se trouve à proximité du coffre), l'occipital se forge fatallement un a priori défavorable.

C'est compter sans le savoir-faire maison. La Bentley est bien pensée.

Ainsi, entre des choix techniques judicieux – suspension pneumatique désormais à trois chambres avec 60 % d'air supplémentaire; répartition électronique du couple avant/arrière avec intervention éventuelle des freins en accord avec l'ESP pour un effet "torque vectoring" qui aide à tourner en virage; barres antiroulis actives; direction électrique parfaitement





❶ L'originale finition horlogère "côtes de Genève" (1 674 €) est très réussie. ❷ Précision, stabilité, facilité, confort, performances, soin d'ensemble... Malgré le tarif, la Continental GT en donne pour son argent.



calibrée – et un soin pointilleux apporté aux réglages, la Continental GT désarçonne. Sur terrain exigeant, elle fait preuve de qualités quasi sportives. Adhérence parfaite des Pirelli "sur mesure" (nous étions en 21 pouces), neutralité évidente, inscription naturelle et précision en virage, stabilité hors pair, sur le plat comme sur les bosses, on est loin des approximations et du confort médiocre sur mauvaise route d'une Aston Martin DB11. La Continental GT apporte non seulement un comportement de haut rang, y compris en "simple" mode Confort, mais aussi un moel-

La grande Bentley surfe sur la route avec un naturel déconcertant.

Elle laisse son W12 sophistiqué – deux turbos double entrée, injection directe et indirecte, 48 soupapes, nouveau volant moteur, inédite boîte double embrayage 8 vitesses venue de chez Porsche, gestion électronique peaufinée... – vous accompagner avec bonhomie ou

vous malmener avec distinction. Le silence appréciable en position Confort laisse place à la jolie voix du 6.0 au gré des autres réglages proposés, à savoir Bentley (celui des metteurs au point de Crewe, effectivement séduisant), Sport ou Custom (vos propres options). Simple, complet et efficace. Ces différents modes agissent sur la réponse moteur, la direction (précise et informative), la boîte double embrayage (douce et réactive) et les suspensions. Testée au cœur des Alpes autrichiennes, sur près de 500 km de routes aussi variées que difficiles, dont la très réputée montée du



UN INTÉRIEUR TOUT DROIT SORTI DE LA PLACE VENDÔME, QUI S'AMUSE DES RÉFÉRENCES JOAILLIÈRES •••

BENTLEY CONTINENTAL GT EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	635 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	900 Nm à 1350 tr/mn
Type	12 cylindres en W biturbo
Cylindrée/puissance fiscale	5950 cm ³ /NC
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/8

Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV/AR	265/40/305/35 R 21

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,85/2,19/1,41/2,85 m
Poids/tractable freiné	2244 kg (à sec)/NC

Performances

0 à 100 km/h	3,7 s
Vitesse maxi	333 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	358 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	203 160 €
Malus (CO ₂)	10 500 € (278 g/km)
Prix du modèle essayé*	255 708 €
Garantie	3 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, alarme, Apple CarPlay, barres antiroulis actives, Bluetooth, boîseries fines, dim auto bizona, GPS, Google Street View, jantes 20 pouces, pare-brise et vitres en verre acoustique, Private eCall, sellerie cuir, sièges élec. avec mémoire de réglage, sono 650 W 10 HP, susp. pneumatique pilotée, syst. multimédia avec écran Retina 12,3 pouces, volant cuir avec palettes, wi-fi....

Options ■

Écran tactile rotatif (5640 €), finition First Edition (presque toutes les options: 41 760 €), finitions Mulliner (dès 9186 €), pack City: hayon mains-libres, détection piétons, reconnaissance des panneaux, alerte sécurité et caméra 360° (4752 €), pack Fumeur (390 €), pack Touring: régul. de vitesse adaptatif avec assistance, assistant actif au maintien de la trajectoire, affichage tête haute, caméra à vision nocturne (7434 €), régul. de vitesse adaptatif (2682 €), sièges AV confort (3180 €), sono Naim 2200 W 18 HP (7800 €)....

Consommations

Mixte	12,2 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	16 l/8,9 l/100 km
Réservoir	90 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pleine de qualités, la nouvelle Continental GT est un must ! Son rapport confort/comportement mérite des éloges, sa motorisation engendre un agrément et des performances folles, tandis que son salon tiré à quatre épingle vous place dans le luxe dû à son rang. Même son poids conséquent se fait oublier !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Grossglockner, la Continental GT n'a montré aucun signe de faiblesse, faisant surtout la preuve de sa force. Si nous n'avons pu atteindre les 333 km/h suggérés, le 0 à 100 km/h annoncé en 3"7 est certainement une réalité tant cette anglaise vous colle au siège avec volonté et s'amuse à vous épater au gré des difficultés. Quel que soit le profil de la route, le plus souvent malmenée sur des routes dégradées, parfois rapides, elle

PLUS
Comportement exceptionnel
Confort de haut rang
W12 élevé avec tact
Freinage courageux

MOINS
Poids élevé
Sono Naim perfectible
Choix de plastiques parfois discutables

a toujours conservé son flegme, sans prendre de roulis, vous faisant passer sur des coulées d'eau comme sur le sec, étonnant par sa facilité, son agilité incroyable au regard de son poids, et ses freins (des disques acier de 420 mm à l'avant, mordus par des pinces 10 pistons !) qui, malgré de vilaines descentes montagneuses abordées sans retenue, n'ont pas faibli. De quoi faire mentir un certain Colin Chapman, à qui le kilo de trop donnait des boutons... ■

L'avis d'Ivan Magot



Savoir qu'on ne la recroisera peut-être plus sa route est un petit traumatisme. Le signe d'une grande automobile !



Malgré sa ligne fluide, sa robe tout aluminium, la nouvelle Continental GT affiche plus de 2200 kg... que la mise au point des hommes de Crewe arrive néanmoins à faire oublier.

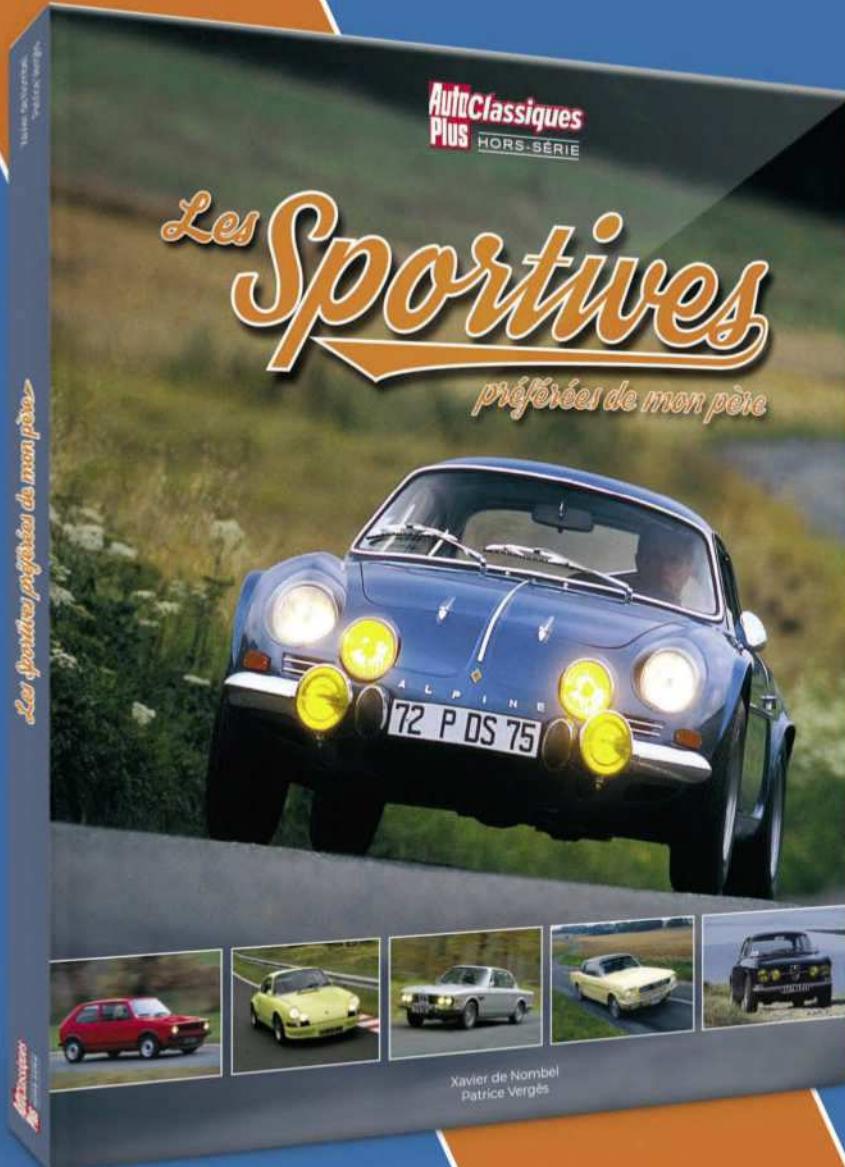
Les Sportives

préférées de mon père

21 Modèles Sportifs

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

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



En vente actuellement

Biographie

SITE DE PRODUCTION

GAND (Belgique)

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2017, il s'en est vendu

1 619 exemplaires en

France (dont **425 V60**)

Cross Country), contre 1988

douze mois plus tôt.

MOTORISATIONS

ESSENCE: 1,5 l de 122

à 152 ch; 1,6 l de 150 à

180 ch; 2 l de 190 à 367 ch;

3 l de 304 à 350 ch.

DIESEL: 1,6 l de 115 ch;

2 l de 120 à 235 ch; 2,4 l

de 163 à 215 ch. En plug-in

électricité/diesel: de 230

à 288 ch.

MODÈLE LE PLUS VENDU

V60 D3 150 GEARTRONIC 6

Sa seconde vie
en occasion

En essence, lorgnez
du côté d'une 2 l/190 ch.

En diesel, si vous visez
l'économie pure, choisissez
une 1,6 l. Pour l'agrément,

le 2 l/190 ch nous paraît
très recommandable.

VOLVO



**Née en 2010
Fin de carrière 2018**

Volvo V60

Par Stany Meurer

Volvo et le break, cela n'a rien d'anecdotique. Volvo et le break, c'est l'union sacrée d'un art de vivre et d'une vision automobile. Le V60 ne déroge pas à cette règle.

Depuis 2002 et la première génération du XC90, Volvo excelle dans la conception, l'habillage et la réalisation de SUV... sans pour autant négliger sa spécialité de toujours : le grand break familial. Un genre particulier qui a contribué pour beaucoup à sa réputation dans le monde entier, en particulier aux États-Unis. Une catégorie spécifique où, par ailleurs, le constructeur suédois ne rencontre guère de concurrence, sinon des marques allemandes. À côté

des grands breaks, Volvo a étoffé son offre de modèles plus petits, le premier d'entre eux ayant été le V40, apparu en 1995 et auquel a succédé le V50, ancêtre du V60 qui s'efface aujourd'hui. Un break Volvo, ce n'est pas simplement de l'espace à bagages à revendre, mais toute une conception de l'automobile qui concilie les lois de la fonctionnalité avec les exigences d'une famille. Ce n'est donc pas un hasard si tous les breaks Volvo disposent d'un tableau de bord

cossu, d'une finition soignée... et de sièges remarquables sur le plan ergonomique, bref, d'un habitacle où il fait bon être pour voyager. Autre spécificité des breaks Volvo : l'élégance de leur silhouette. Sur ce point encore, le V60 s'inscrit dans la lignée de ses prédecesseurs et doit être considéré comme un "grand" break Volvo. Puisse son successeur faire aussi bien, lui qui aspire à devenir un des chantres de l'hybride et du tout-électrique dans son segment. ■

L'ŒUVRE



120 ans



VIRE DE LOUIS, LA PART DES AUTRES

Du petit atelier de Billancourt où Louis Renault a construit sa première voiturette, à l'empire industriel aujourd'hui dirigé par Carlos Ghosn, la saga du constructeur français est une véritable fresque historique et sociale faite de larmes, de drames, de sang même, mais aussi d'immenses succès et de grands défis. Récit.

Par Thierry Emptas



RENAULT EN 1899

EFFECTIF
60 personnes
PRODUCTION
71 véhicules
1 atelier à Billancourt



RENAULT EN 2018 (hors Alliance)

EFFECTIF
120 000 personnes
PRODUCTION
(2017)
3,76 millions de véhicules
36 sites de production dans le monde

[REPORTAGE] LES 120 ANS DE RENAULT

“Avec ses mains pleines de cambouis, on ne fera jamais de lui un homme d'affaires!



1898

Type A: le début d'un long roman



1900

Type B: déjà le souci du confort



1914

Type AG:
le célèbre taxi de la Marne



1928

Reinastella: un 8 cylindres pour l'aristocratie

Monsieur Renault père, prospère fabricant de boutons, se désespère de la passion de son benjamin pour les boulons. Le jeune Louis est en effet fasciné par ces machines rugissantes qui débouletent en trombe sur cette fin de siècle. Avec un net penchant pour l'automobile qui l'amène, en 1898, à construire sa propre voiturette. Louis Renault l'a dotée d'une boîte de vitesses de son invention et d'un véritable arbre de transmission. Son "prototype" est si efficace qu'il grimpe sans problème la rue Lepic, la plus pentue des rues parisiennes, sous les yeux d'une poignée d'amis venus à Montmartre fêter le réveillon de Noël. Le soir même, Louis repart avec une douzaine de bons de commande en poche; les premiers de l'entreprise Renault, officiellement créée le 25 février 1899 avec ses frères, Fernand et Marcel. Louis agrandit l'atelier installé au fond du jardin familial à Billancourt et révèle rapidement ses talents de stratège industriel. À l'écoute de ses clients, il propose, dès 1900, une Type B, dotée d'une carrosserie entièrement fermée; c'est l'une des premières conduites intérieures de l'histoire automobile. En 1901, les voiturettes Renault se taillent un joli succès dans les courses Paris-Berlin et Paris-Bordeaux et, pour séduire la clientèle, Renault a l'heureuse idée d'équiper ses voitures du capot plongeant des modèles de course. La gamme s'étoffe rapidement; un moteur bicylindre apparaît en 1902, un 4 cylindres en 1903 puis un 6 cylindres en 1908. Dans l'intervalle, Renault remporte un appel d'offres pour équiper Paris d'une flotte de taxis. La commande porte sur 1 500 véhicules de Type AG, un chiffre énorme qui implique de nouvelles

Primaquatre: au cœur du marché français





4CV : les chemins de la liberté

1946



1956

Dauphine : succès en France,
échec aux États-Unis

1961

R4 : pratique en ville, utile à la campagne



1965

R16: le temps des loisirs



1969

R12: une carrière internationale



[REPORTAGE] LES 120 ANS DE RENAULT

L'heure est morose. Après les États-Unis, la crise économique secoue l'Europe. Citroën dépose le bilan en décembre 1934, tandis que Renault, frappé par les grèves de 1936, tangue mais ne sombre pas.

L'onde de choc de la Seconde Guerre mondiale se propage jusque chez Renault, dont les usines, occupées par Daimler-Benz, produisent du matériel militaire pour l'armée allemande. Louis Renault, qui a accepté les conditions imposées par l'occupant, est accusé de collaboration à la Libération. Incarcéré à Fresnes, il meurt dans des circonstances suspectes le 24 octobre 1944. En janvier 1945, le général de Gaulle nationalise l'entreprise, qui devient la Régie nationale des usines Renault, et nomme à sa tête Pierre Lefaucheux. Cet homme volontaire hérite d'un projet conçu clandestinement pendant le conflit. Sous la houlette de Fernand Picard, une poignée d'hommes a planché sur une petite auto économique, 4 portes, 4 places, 4 chevaux; le projet a l'aval du nouveau patron qui impose une cadence de 300 voitures/jour. La 4CV est un immense succès, 1 105 547 exemplaires en seront produits, jusqu'en juillet 1961. Mais elle ne peut répondre à tous les besoins. Qu'à cela ne tienne, Renault lance en 1950 la Colorale, sorte de SUV avant l'heure pour les clientèles coloniales et rurales. En 1955, un nouveau drame frappe l'entreprise : Pierre Lefaucheux se tue au volant de sa Frégate. Il est remplacé par son vice-président, Pierre Dreyfus, qui tiendra les rênes jusqu'en 1975. Croissance et exportation sont ses deux mots d'ordre, et vont dicter la feuille de route de la Dauphine. Sortie en 1956, cette version modernisée de la 4CV atteint rapidement une cadence de 2 000 voitures/jour. Elle se lance aussi à la conquête des États-Unis. Mais l'aventure tourne au fiasco et entraîne une grave crise financière. Le nouveau patron est plus perspicace sur le plan du produit. Il demande à ses équipes d'imaginer une voiture pratique en ville, utile à la campagne, une voiture "blue jean" adaptée à toutes les situations. La Renault 4 - roues avant motrices, hayon arrière - est lancée en 1961. Petite voiture mais grande carrière, l'indémodable 4L va être produite jusqu'en 1992 à plus de 8 millions d'exemplaires ! La même recette est appliquée à une voiture plus ambitieuse, destinée aux cadres voulant profiter de leur temps libre. Ce cahier des charges donne naissance à la Renault 16 (1965), première berline modulable dont le concept va faire des émules. La saga Renault se poursuit avec quelques beaux

1986

Salon de l'Automobile

Georges Besse: froidement assassiné en novembre



RENAULT EN 15 MODÈLES

1898 Type A
Première voiturette Renault

1900 Type B
L'une des premières conduites intérieures de l'histoire

1905 Type AG
Le célèbre taxi de la Marne

1907 Type AR 50 CV
Le premier 6 cylindres

1919 10CV
Riposte à la première Citroën

1929 Reinastella
Le premier 8 cylindres

1934 Celtaquatre
L'anti-Traction

1946 4CV
Première voiture populaire de grande série

1956 Dauphine
À la conquête de l'Amérique

1961 Renault 4
La voiture "blue jean"

1965 Renault 16
La première voiture à vivre

1969 Renault 12
La voiture mondiale

1972 Renault 5
Les premiers boucliers enveloppants

1984 Espace
Un loft sur quatre roues

1992 Twingo
La mini-maxi

GROUPE RENAULT



Carlos Ghosn pilote l'entreprise depuis 2005

1984 Espace : le pari de l'audace



succès : la Renault 12 (1969), voiture classique mais mondiale, assemblée dans une douzaine de pays ; la Renault 5 (1972), aux formes rondes, aux couleurs vives et aux boucliers protecteurs avec laquelle le constructeur vise une clientèle féminine. Mais la Régie essuie aussi quelques échecs mémorables comme la Renault 14 (1976), affublée d'un moteur Peugeot qui défrise les vendeurs de la marque.

Renault est à nouveau à la pointe de l'innovation avec l'Espace, dévoilé en 1984. Imaginé par Philippe Guédon, le patron de Matra, ce véhicule monospace va révolutionner le concept même de l'automobile, avec le succès que l'on connaît. 1986 est marqué par l'assassinat du P.-D.G. Georges Besse, tandis que l'entreprise ne doit son salut qu'à la recapitalisation par l'État. Aujourd'hui, elle a acquis une dimension internationale et c'est autour d'elle que s'est constituée, avec Nissan puis Mitsubishi, l'Alliance, devenue en 2017 numéro 1 mondial de l'automobile devant le groupe Volkswagen, avec 10,6 millions de voitures écoulées. Malgré cette envergure, Renault reste profondément ancré dans le patrimoine hexagonal et les Français sont toujours très attachés à ce nom qui, à un moment ou à un autre, s'est invité dans leur vie. ■



Twingo : la digne héritière de la R5



SÉBASTIEN BOURDAIS LE RETOUR

Plus qu'un retour dans l'Indiana, un an après son crash terrifiant lors des qualifications, c'est un come-back en grande forme pour le pilote français, actuel troisième du championnat IndyCar. Par François Dauré

Les images ont fait le tour du monde. Très performant lors des essais libres, Sébastien Bourdais vise la pole position des 500 Miles d'Indianapolis, le 20 mai 2017. Le premier chrono partiel le confirme. Soudain, en sortie de virage, sa voiture décroche de l'arrière. Le pilote français corrige la dérive. Mais la monoplace file droit vers le mur de béton ceinturant l'anneau. Impact à 326 km/h ! Elle se retourne. Puis revient sur ses roues. Et finit par s'immobiliser au milieu de la piste. De son flanc droit arraché s'échappent quelques flammes. La Dallara du Dale Coyne Racing est détruite, presque totalement. Seul le cockpit a résisté, malgré une décélération de 118 G ! Les secours se précipitent et finissent par extraire Sébastien Bourdais de son baquet. Fractures du bassin, de la hanche et deux côtes en vrac. Mais il est vivant ! « C'est le genre d'impact où les chances de survie sont assez faibles », racontera-

t-il, un peu plus tard. Quatre jours plus tard, pourtant, il est debout et quitte l'hôpital après une double opération hanche-bassin ! Il rentre chez lui, à St. Petersburg, Floride.

Sébastien serait-il un Terminator ? Non. Simplement, comme d'autres grands sportifs, il fait partie des « Determinators ». Animé par cette volonté en surrégime et par une condition physique parfaite, il parvient à découper le temps de récupération. Il expliquera ainsi au magazine de la FIA : « Lorsque j'ai su que des choses étaient cassées – mais rien qui ne soit pas réparable après quelque temps –, je n'étais pas très inquiet. Il y a le crash, puis la douleur, ensuite l'analyse, et vous vous dites : « Ça ne va pas être plaisant, mais on va y arriver. » » De fait, il entreprend rapidement la rééducation, dans un centre spécialisé à deux pas de son domicile. Dans son esprit, un objectif : s'aligner lors de la dernière manche de la saison

d'IndyCar, à Sonoma, en septembre. « Il y a quelque temps, on restait à l'hôpital un mois avec les blessures que j'avais, et là, j'étais sorti au bout de quatre jours. Mettant cela en perspective, j'ai essayé d'être prudent, mais une fois que j'ai eu le feu vert et que tout était assez solide en cas de nouveau choc, il n'y avait pas de raison de louper la fin de la saison », décrit encore le pilote manceau.

Fin juillet, il rejoint son équipe Dale Coyne à Mid-Ohio, pour une première séance d'essais. Concluante.

Fin août, il est au départ de la course sur l'ovale de Gateway, dans l'Illinois et participera aux trois dernières épreuves du calendrier, se classant deux fois dans le top 10. La saison 2018 s'ouvre, comme d'habitude, par le Grand Prix de St. Petersburg, le 11 mars. Et comme l'année précédente, le vainqueur se nomme Sébastien



Le crash terrible des qualifications d'Indy 500, en 2017, a profondément marqué Sébastien Bourdais. Il en est sorti encore plus fort.

UPI/MAXPPP

Forme physique pleinement retrouvée, Sébastien a offert une nouvelle victoire à son équipe Dale Coyne en mars.

Bourdais. Leader d'une équipe Dale Coyne renforcée par un ingénieur qu'il connaît bien pour avoir travaillé avec lui lors de ses campagnes victorieuses en Champ Car (2004-2007), Sébastien nourrit de nouvelles ambitions. Même si son team reste un petit budget face aux trois grosses écuries, Penske, Ganassi et Andretti, il sait disposer d'une machine performante et le prouve. Pole position lors de la manche suivante, le 6 avril, à Phoenix. Puis une cinquième place en Alabama, le 23 avril, suivie d'une quatrième place au Grand Prix d'Indianapolis, le 12 mai, sur l'ancien circuit de F1, à l'intérieur de l'ovale. Pour arriver aux 500 Miles en troisième position au classement du championnat, avec une pancarte de prétenant très sérieux à la victoire, le 27 mai. Mais cette fois, il bénéficiera des faveurs du public. Ce public américain qui n'aime rien tant que les guerriers, le *fighting spirit*. Jusque-

là, malgré ses quatre titres en Champ Car, Sébastien Bourdais n'avait jamais fait partie de ses chouchous. Son parcours, depuis l'accident du 20 mai 2017, l'a fait entrer dans une nouvelle dimension aux yeux des spectateurs. Tout comme il a influé sur sa propre réflexion. Toujours perfectionniste, mais plus

souvent avec le sourire aux lèvres, exprimant sa générosité naturelle avec bonheur. À 39 ans, Sébastien apparaît plus fort que jamais. Un "Determinator" made in France, lancé dans une mission possible : entrer au panthéon des vainqueurs d'une des trois plus grandes courses automobiles du monde. ■



ZM/PANORAMIC

SIMON PAGENAUD L'AUTRE CARTOUCHE FRANÇAISE

Dans la chasse à la victoire aux 500 Miles d'Indianapolis, qui échappe aux pilotes nationaux depuis 1914 (René Thomas, sur une Delage), la France dispose d'un fusil à deux coups. Champion d'IndyCar en 2016, vice-champion en 2017, membre du puissant Team Penske depuis 2015, il a subi des déconvenues mécaniques en Indiana ces deux dernières années. Sa saison 2018 n'a pas commencé dans la joie, avec une monoplace revue en aérodynamique qui lui a causé des soucis d'adaptation. Mais le Grand Prix d'Indianapolis a rassuré le pilote poitevin (8^e après avoir été poussé hors piste au premier tour) et lui aussi n'a qu'une obsession : inscrire son nom sur l'énorme trophée Borg Warner, le 27 mai.

*C'était en
janvier 1970
dans L'Auto-Journal...*



La 411 se présente comme une berline de taille moyenne, dotée de 4 portes, mais son esthétique maladroite n'est pas son meilleur atout...

LA VOLKSWAGEN 411 LE À L'ESSAI

L'économique et populaire Coccinelle arrive au moment opportun, dans une Europe en ruine, et fait la fortune de Volkswagen. Mais les meilleures choses ont une fin, et dès la fin des années 60, le géant de Wolfsburg veut se diversifier et monter en gamme. La 411 en est une tentative...

Par André Costa (1970) / Thomas Riaud (2018)

Extraits...

■ "Même après deux semaines d'utilisation, j'en suis encore à sursauter de temps en temps et à chercher en vain l'angle favorable, tout en me répétant qu'il faut vraiment avoir l'esprit bizarrement tourné pour dessiner et aussi pour accepter de lancer en production une pareille carrosserie."

■ "Ce n'est pas en ouvrant le capot arrière que l'on éprouvera un choc au cœur. La mécanique est d'une discréption telle que le spectacle n'est guère impressionnant."

■ "Ce 4 cylindres à plat refroidi par air est doté du système d'injection électronique du carburant dans les pipes d'admission étudié par Bosch,

c'est-à-dire le matériel que l'on retrouve sur la DS 21 à injection."

■ "Le dossier des sièges avant possède une sorte de saillie lombaire destinée à assurer un meilleur maintien des reins mais malheureusement, quel que soit le réglage adopté – et nous avons cherché longuement –, cette proéminence n'est supportable que si le dossier se trouve plus ou moins vertical."

■ "La seconde erreur de conception réside dans le diamètre du volant dont l'importance est telle qu'il nuit à l'accessibilité. La direction est cependant extrêmement douce, au point qu'elle nous a même paru trop légère à grande vitesse."



Le tableau de bord de la Volkswagen 411, bien que peu original dans sa présentation, respire une évidente qualité.

“ En dépit de l'apport de l'injection, ce 1 679 cm³ ne développe que 80 ch DIN, ce qui ne représente qu'une puissance au litre modeste. ”

↑ Ses qualités

FINITION ET PRÉSENTATION DE BON ALOI

“La finition ainsi que la présentation générale sont cossues. Sans originalité excessive mais avec cette touche de modernisme bourgeois auquel les décorateurs scandinaves nous ont habitués.”

MOTEUR SILENCIEUX ET SOUPLE À VITESSE MOYENNE

“Il faut apprécier comme il se doit la très bonne insonorisation de cette voiture. Quant au moteur, tout son tempérament est concentré dans les régimes moyens.”

BOÎTE BIEN SYNCHRONISÉE

“Peu agréable à manier en raison de la fermeté des verrouillages et de l'imprécision relative de la grille, la boîte est toutefois très bien synchronisée.”

↓ Ses défauts

PERFORMANCES LIMITÉES

“Cette voiture semble faite essentiellement pour une conduite placide et il faut que la route soit dégagée pour pouvoir atteindre des moyennes routières dignes de la cylindrée et du prix.”

DIRECTION INSTABLE

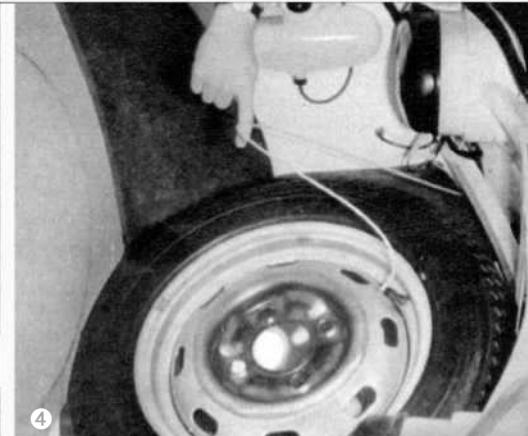
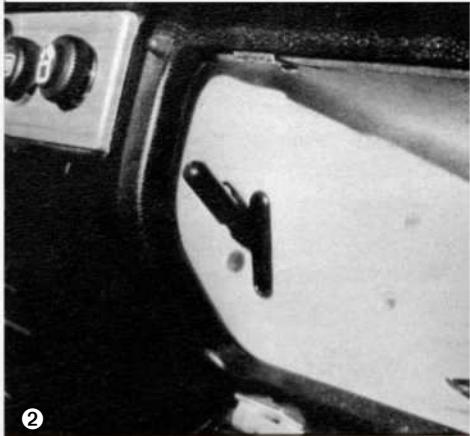
“La direction est molle, manque de précision et les dérobades de l'avant ou de l'arrière – suivant les cas – sont assez brutales.”

FREINAGE INSUFFISANT

“La pédale de frein est généralement dure et les distances d'arrêt sont plutôt importantes.”



❶ Direction imprécise et pneus étroits: la tenue de route de la 411 n'est pas un modèle du genre. ❷ Raffinement suprême, la tirette d'ouverture du coffre avant est cachée dans la boîte à gants, qui se ferme à clé! ❸ Les portes avant sont équipées de soufflets, pratiques pour ranger des cartes. ❹ Le coffre, situé à l'avant comme sur la Cox, reçoit également la roue de secours.



↔ Ce moteur ne semble posséder aucune puissance à bas régime et pas grand-chose lorsqu'on le pousse à fond. ↔



①



②

❶ L'habitabilité est correcte à l'avant comme à l'arrière, mais les sièges sont mal dessinés.
 ❷ Le volume utile du coffre est de seulement 326 dm³, une capacité médiocre pour la catégorie. ❸ À l'instar de la vénérable Coccinelle, la 411 est une "tout à l'arrière", dotée d'un "quatrapla" refroidi par air.

③



Extraits...

■ "Volkswagen continue à jouer la carte de la robustesse au détriment du rendement et l'injection a été adoptée avant tout afin de répondre aux normes américaines concernant la lutte contre la pollution atmosphérique."

■ "À Montlhéry, la voiture a tourné à 152,8 km/h alors que l'ancien modèle à carburateur ne dépassait pas 147 km/h."

■ "La consommation n'a pas diminué, bien au contraire. Nous avons relevé sur route 14,5 litres aux 100 km avec des conditions atmosphériques qui nous ont souvent interdit de mener la voiture à fond."

■ "Plantée sur ses pneus trop grêles, la 411 LE est très sensible au vent, aussi bien au vent arrière qui lui fait allonger la foulée, qu'au vent de travers qui déclenche des écarts imprévisibles et importants."

■ "Le coffre à bagages avant, de par son volume autant que par ses formes, n'est pas acceptable pour une voiture de cette taille."

■ "L'injection n'apporte pas à la 411 LE le brio que l'on pouvait espérer, mais seulement des performances améliorées qui se payent d'ailleurs dans le domaine de la consommation. Quant à la tenue de route, elle reste inférieure à la moyenne."

■ "La présentation intérieure et la finition restent les principaux atouts de cette voiture pour attirer une clientèle calme et surtout sensible à la qualité du service après-vente."



Par Thomas Riaud

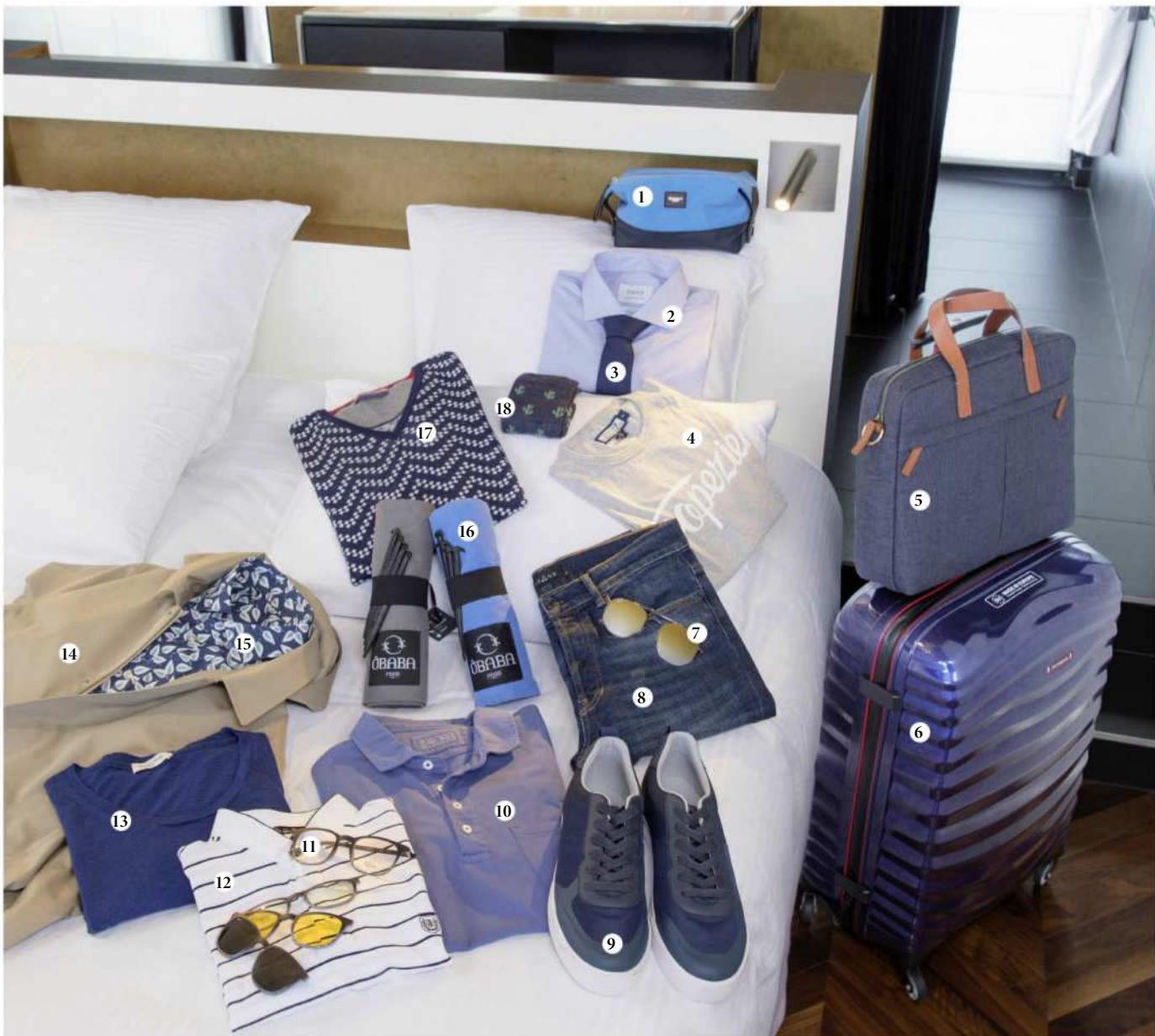
Vu d'aujourd'hui

Malgré un certain succès d'estime, notamment sur le continent américain et au Brésil en particulier, la placide 411 n'a pas laissé un souvenir impérissable. Volkswagen trouvera vraiment la recette du succès en tournant le dos... au moteur arrière. La révolution se fera en 1974 avec une certaine Golf, qui se fera même sportive deux ans plus tard, en adoptant l'injection (GTI). Aujourd'hui, Volkswagen est en passe d'entamer une nouvelle révolution culturelle, en lançant bientôt des voitures électriques...

ESCAPADE PARISIENNE À L'HÔTEL PARIS BASTILLE BOUTET*****

Que ce soit pour la fête des Pères ou pour se faire plaisir, l'important, c'est de rester au goût du jour. L'Auto-Journal s'est installé dans l'un des jeunes hôtels design parisiens pour vous proposer les indispensables de la saison, idéalement mixés.

Réalisation et stylisme Thibault Cocardon assisté d'Anthony Lemoine Photos Denis Meunier



IMMERSION EN SUITE TECK

- 1| HACKETT - Trousse de toilette Jackson, 95 € (www.hackett.com/fr/)
- 2| FIGARET PARIS - Chemise contemporaine en popeline fine rayure bleu clair, 115 € (www.figaret.com/fr/)
- 3| ARTLING - Cravate en grenadine de soie faite main en France, 89 € (www.artling.fr)
- 4| DANIEL CREMIEUX - Tee-shirt 100 % coton SUPIMA, 70 € (www.danielcremieux.com)
- 5| FOSSIL - Sac "BUCKNER" bleu marine, 159 € (www.fossil.fr)
- 6| SAMSONITE - Valise Lite-Shock Sport, spinner 69 cm, Nautical Blue/Red, 435 € (www.samsonite.fr)
- 7| RAY-BAN - Lunettes de soleil modèle "Marshall", 172 € (ray-ban.com)
- 8| ELEVEN PARIS - Jean Elvis indigo délavé, 125 € (<https://elevenparis.com/fr/>)
- 9| ERAM - Baskets en cuir, 59 € (www.eram.fr)
- 10| EDEN PARK - Polo à col chemise en coton bleu, 110 € (www.eden-park.fr ou 01 70 92 50 00)
- 11| AFFLELOU - Lunettes de vue "Smart Tonic", 149 € la monture (www.affelou.com ou 01.49.37.73.77)
- 12| THE KOOPLES - Polo en coton, 95 € (www.kooples.com)
- 13| AMERICAN VINTAGE - Tee-shirt col rond, 45 € (<http://fr.americanvintage-store.com>)
- 14| UNIQLO - Trench blocktech, 99 € (www.Uniqlo.fr)
- 15| CELIO - Chemise à imprimé en coton, 29,99 € (www.celio.com)
- 16| ÔBABABA - Drap de plage XXL Ôbababa - Existe en 3 formats (1 m, 1,60 m ou 2,30 m x 2,15 m), avec 4 piquetas pour éviter qu'il ne s'envole. À partir de 39,90 € (www.obababa.fr ou 06 38 67 39 73)
- 17| EL GANSO - Pull en laine, 85 € (www.elganso.com)
- 18| ROYALTIES - Chaussettes "Arizona", 19,50 € (www.royalties-paris.com/fr/)



PAUSE-CAFÉ AU LOUNGE

1| XBOY STEREO - XBOY 31007, **59,90 €** (www.xoopar.fr/) 2| REMY MARTIN - Cognac Remy Martin XO, **190 €** - 70 cl (www.remymartin.com) 3| SENNHEISER - Casque sans fil avec réduction de bruit, **179 €** (<https://fr-fr.sennheiser.com>) 4| DIPTYQUE - Bougie "Benjoin" 190 g, **48 €** (www.diptyqueparis.fr ou 01 56 81 17 00) 5| GLENMORANGIE - Glenmorangie Spios, **85 €** (www.glenmorangie.com) 6| OLYMPUS - Appareil photo modèle OM-D E-M10 MII, **799 €** (www.olympus.fr ou 00800 67 10 83 00) 7| PANASONIC - Enceinte SC-GA10, **299 €** (www.panasonic.com) 8| SAMSUNG - Casque de réalité virtuelle, **129 €** (www.samsung.com/fr/) 9| BRAUN - Rasoir Series 9, **399 €** (<https://fr.braun.com>)



1| POLAROID - Polaroid Snap Touch noir, **199,99 €** (www.polaroidandyou.com) 2| ACER - Ordinateur Swift 5, **999 €** (<http://fr-acer.store.com/>) 3| PARROT - Drone Mambo FPV, **179 €** (www.parrot.com) 4| BABYLISS - Tondeuse barbe, modèle Le high tech, **199,90 €** (www.babyliss.fr) 5| HUAWEI - Téléphone Huawei Mate 10 Pro, **799 €** (<https://consumer.huawei.com/fr/> ou 0 800 972 285)





PETIT-DÉJEUNER D'EXCEPTION

1| MIDO - Montre modèle Commander Big Date, mouvement automatique Calibre 80, 80 heures de réserve de marche, boîtier acier 42 mm, étanche 50 m - 960 € (www.midowatches.com) 2| ARTLING - Boutons de manchette fantaisie volant de course rétro, 59 € (www.artling.fr) 3| FESTINA - Montre modèle F20330/2, mouvement chronographe à quartz, boîtier acier 47 mm, étanche 100 m - 149 € (www.festina.com/fr/) 4| WILLIAM L - Montre modèle Vintage Style Calendar, mouvement Quartz Seiko, boîtier acier 40 mm, étanche 50 m - 189 € (www.williaml1985.com) 5| RESERVOIR - Montre modèle GT Tour Carbon, boîtier en carbone 43 mm, minute rétrograde, heure sautante, réserve de marche - 5 600 € 6| ORIS - Montre modèle Oris Aquis Date, mouvement à remontage automatique, boîtier acier 43,55 mm, étanche 300 m - 1 800 € (www.oris.ch) 7| S.T. DUPONT - Stylo-plume Élysée laque bleue or rose - 485 € (www.st-dupont.com) 8| TISSOT - Montre modèle Chrono XL Classic, mouvement quartz, boîtier acier 45 mm, étanche 100 m - 315 € (www.tissotwatches.com ou 01 42 56 18 53) 9| ANONIMO - Montre modèle Militare Vintage Chronographe, mouvement Sellita SW300, boîtier acier 43,4 mm, étanche 120 m - 3 980 € (www.anonimo.com) 10| AKILLIS - Bracelet en titane "Capture moi" - 1 720 € (www.akillis.com) 11| MURAT PARIS - Bracelet argent rhodié et cordon, 59 € (www.murat-paris.com) 12| THOMAS SABO - Bracelet en cuir "têtes de mort" en argent et cuir nappa tressé noir, 179 € (www.thomassabo.com/ ou 01 55 34 74 40) 13| LIP - Montre modèle Himalaya, mouvement automatique, boîtier acier 40 mm cœur battant, étanche 50 m, 379 € (www.lip.fr/)



PRÉPARATION DU SÉDUCTEUR

1| DIOR - Eau de parfum Sauvage, 81 € - 60 ml / 111€ - 100 ml (Dior.com) 2| MONTBLANC - Eau de parfum Legend Night, 50 ml - 64 € / 100 ml - 91€ (www.sephora.fr)
 3| HUGO BOSS - Eau de toilette Hugo Urban Journey, 75 ml - 59 € / 125 ml - 79 € (www.hugoboss.com)
 4| CALVIN KLEIN - Eau de toilette Obsessed for Men, 125 ml - 71,10 € / 75 ml - 56,50 € / 30 ml - 36,90 € (www.calvinklein.fr) 5| BURBERRY - Eau de toilette Mr Burberry Indigo, 100 ml - 72,90 € / 50 ml - 52 € (https://burberry.com) 6| HERMÈS - Eau de citron noir, 70 € - 50 ml / 98 € - 100 ml / 133 € - 200 ml (01 40 17 47 00)
 7| CHANEL - Eau de toilette Allure Homme Sport, 208 € - 300 ml (www.chanel.com/fr_FR/)

1| HEAD & SHOULDERS - Shampoing anti-chute, 5,36 €
 2| BIC - Rasoir Flex 5 HYBRID, 9,40 € 3| WILLIAMS EXPERT - Gel à raser Signal Expert Protect Repair, à partir de 3,40 € - 75 ml 4| REXONA - Déodorant anti-transpirant Cobalt Dry Compressé, à partir de 3,50 € - 100 ml
 5| PHILIPS - Brosse à dents électrique, modèle Sonicare ProtectiveClean 61000, 149 € 6| SIGNAL - Dentifrice Signal Expert Protect Repair, à partir de 3,40 € - 75 ml



PAUSE DÉTENTE AU SPA

1| BIOTHERM - Gel de rasage, 20 € - 150 ml (www.biotherm.fr) 2| PAYOT - Gel désincrustant au charbon Optimale, 24 € - 150 ml (www.payot.com) 3| BULL DOG - Shampoing pour la barbe, 9,90 € - 200 ml (www.bulldogskincare.com)
 4| BULL DOG - Baume à barbe, 9,90 € - 75 ml (www.bulldogskincare.com) 5| JOHN MASTERS ORGANICS - Soin du cuir chevelu Scalp épaisissant, 30 € - 125 ml (www.johnmastersorganics.fr) 6| LIERAC - Baume réconfortant ultra-hydratant, 30,40 € - 50 ml (Lierac.fr ou 01 53 93 99 05)

1| CLINIQUE - Gel de rasage à l'aloës, 21,50 € (www.fr.clinique.com) 2| NUXE - Baume après-rasage multifonctions, 21,85 € (<https://fr.nuxe.com/>) 3| BIOTHERM - Force supreme eye architect serum, 52,50 € - 15 ml (www.biotherm.fr)



Remerciements à l'ensemble de l'équipe de l'Hôtel Paris Bastille Boutet - Mgallery by Sofitel, pour ce shooting au cœur du XI^e arrondissement. Idéalement placé au cœur du quartier authentique de Bastille et proche du Marais, ce nouvel hôtel 5* a pris place dans le lieu chargé d'histoire, la "Maison Boutet". Importateur de bois exotique puis chocolaterie, le bâtiment a su garder son charme d'antan.
 Chic et contemporain, le Paris Bastille Boutet a une histoire, à vous d'aller la découvrir... Il saura transformer chaque séjour professionnel ou touristique en une véritable parenthèse d'exception.
 22-24 rue Faidherbe, 75011 Paris. Réservations : 01 40 24 65 65 ou ha064@accor.com

vous présente sa
NOUVELLE CROISIÈRE FAMILLE 2018

en partenariat avec **SCIENCE & VIE**



**Yvon
Le Maho**
BIO-DIVERSITÉ



**Pierre
Renaud**
MÉDECINE DU FUTUR



Michel L'Hour
ARCHÉOLOGIE
SOUS-MARINE

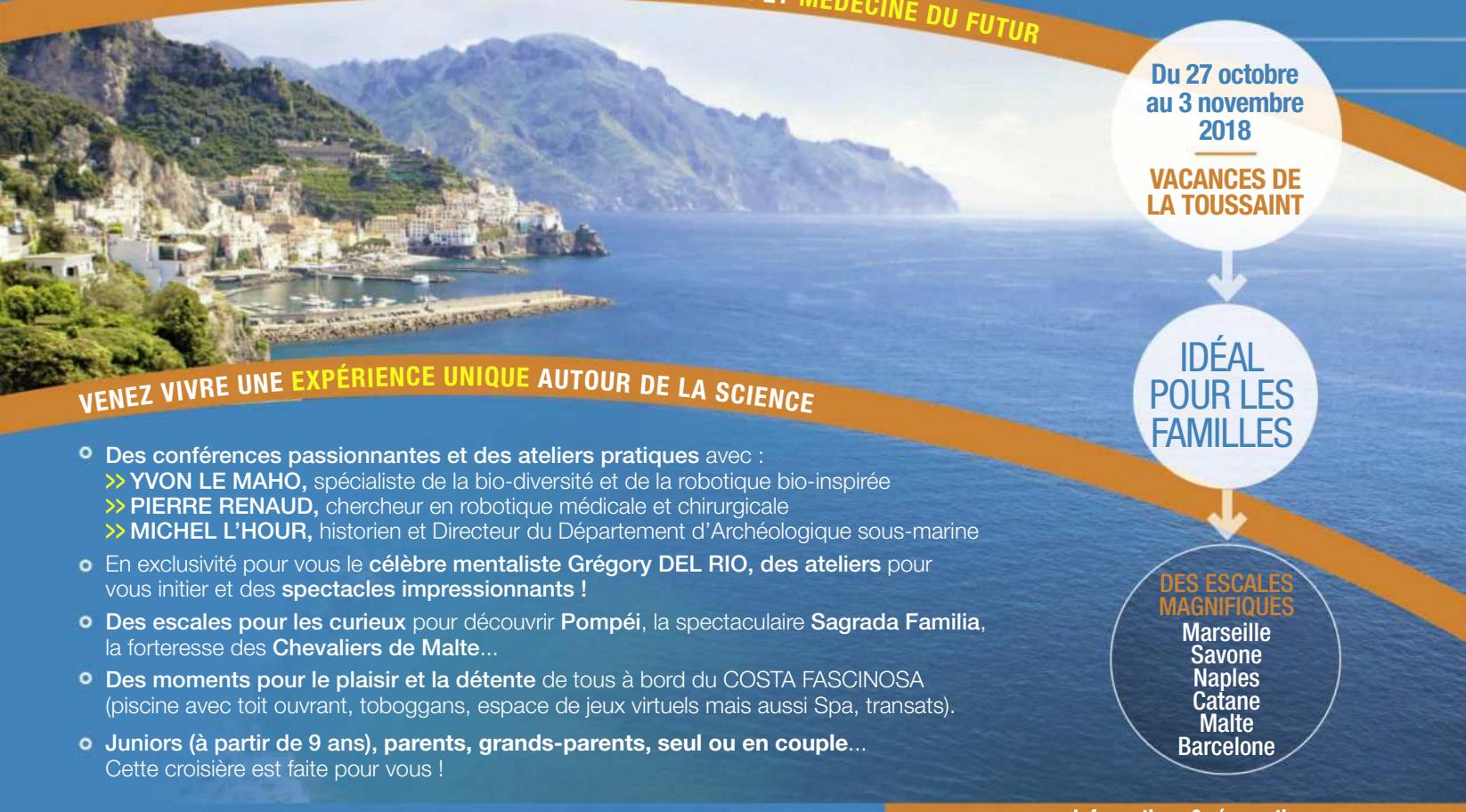


LE ROBOT AU SERVICE DE L'HOMME



- ATELIERS LUDIQUES**
- RENCONTRES**
- CONFÉRENCES**

ROBOTS, INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ET MÉDECINE DU FUTUR



VENEZ VIVRE UNE EXPÉRIENCE UNIQUE AUTOUR DE LA SCIENCE

- Des conférences passionnantes et des ateliers pratiques avec :
 - **YVON LE MAHO**, spécialiste de la bio-diversité et de la robotique bio-inspirée
 - **PIERRE RENAUD**, chercheur en robotique médicale et chirurgicale
 - **MICHEL L'HOUR**, historien et Directeur du Département d'Archéologique sous-marine
- En exclusivité pour vous le **célèbre mentaliste Grégory DEL RIO**, des ateliers pour vous initier et des **spectacles impressionnantes** !
- Des escales pour les curieux pour découvrir **Pompéi**, la spectaculaire **Sagrada Familia**, la forteresse des **Chevaliers de Malte**...
- Des moments pour le plaisir et la détente de tous à bord du COSTA FASCINOSA (piscine avec toit ouvrant, toboggans, espace de jeux virtuels mais aussi Spa, transats).
- Juniors (à partir de 9 ans), parents, grands-parents, seul ou en couple...
Cette croisière est faite pour vous !

Appelez-nous !
c'est rapide, facile
et cela n'engage à rien !

Téléchargez la documentation complète sur
www.croisières-lecteurs.com/aj
ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

Du 27 octobre
au 3 novembre
2018

**VACANCES DE
LA TOUSSAINT**

**IDÉAL
POUR LES
FAMILLES**

**DES ECALEES
MAGNIFIQUES**

Marseille
Savone
Naples
Catane
Malte
Barcelone

Informations & réservations
01 41 33 57 01

Précisez le code : AUTO-JOURNAL

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

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à L'auto-journal - Croisière Science&Vie Toussaint 2018 - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et sans engagement la documentation complète de cette croisière proposée par L'auto-journal.

CB18SVTP

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél : Email :

Oui je souhaite bénéficier des offres de L'auto-journal et de ses partenaires

Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) OUI NON

Conformément à la loi "Informatique et liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de ces données par simple courrier. Crédits photos ©ISTOCK. Ce circuit est organisé en partenariat avec SELECTOUR Bleu Voyages (Neige et Soleil Voyages SAS). IMMATERIALISATION IMO38120003 • RC Bourgoin Jallieu B 398 629 766. L'auto-journal est une publication du groupe Mondadori France, siège social : 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex.

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 !**

COUP DE GUEULE

“Je viens d’acquérir mon deuxième Mini Countryman Cooper, cette fois en version 3 cylindres (136 ch BVA). J’espérais une diminution de la consommation – je ne fais pour ainsi dire que de la ville. La consommation annoncée par Mini est de 5,6 l/100 km, je n’arrive pas, après 5 000 km, à descendre en dessous de 10 l/100 km. C’est inadmissible!”

Paco

Alain Dembinski nous parle de sa **Volkswagen up! Move 1.0 60 ch**

**ACHETÉE NEUVE EN AOÛT 2012
55 000 km PARCOURS**



“La jauge à essence donnait des indications fantaisistes, et malgré trois interventions, le phénomène a persisté, avant qu’un autre concessionnaire ne trouve une solution. Par ailleurs, Volkswagen n’a jamais répondu à mes relances. Enfin, le moteur électrique du ventilateur a dû être remplacé: 350 € la pièce et 350 € de main-d’œuvre car il a fallu déposer le radiateur. Les amortisseurs arrière ont également été remplacés (300 €).”

André Commun nous parle de son **Citroën C4 Picasso PureTech 130 EAT6 Shine**

“Le confort général est excellent, le moteur tonique et discret, et la consommation reste décente.”



“C'est une voiture à la ligne classique réussie: les SUV semblent commencer à lasser! À bord de ce C4 Picasso, on se sent à l'aise et le passager avant se trouve bien libre de ses mouvements. À l'arrière, même impression avec, en plus, une excellente visibilité avant si l'on occupe la place centrale. Et surtout, de la place pour les pieds et un confort général apprécié par tous les occupants, grâce à la structure des sièges et à la qualité de suspension. Le moteur est tonique et sa sonorité se révèle uniquement lors des montées en régime: sur autoroute, sieste possible pour les passagers! La caméra de recul est bienve-

nue, car indispensable pour les manœuvres: les portes plus hautes diminuent la perception de l'environnement, comme avec tous les véhicules de ce type. Le C4 Picasso offre toutefois des espaces de rangement peut-être moins généreux que chez ses concurrents. Côté consommation, je ne suis pas déçu, car je savais que les normes de mesures ne correspondent pas à la réalité. Bien sûr, si c'était moins, j'apprécierais... Mais comme je ne consomme pas plus en ville qu'avec mon précédent véhicule diesel (110 ch) de marque concurrente, je suis très satisfait. Si c'était à refaire, ce serait sans hésitation.”

ACHETÉ NEUF EN MARS 2017, 6600 km PARCOURS, CONSO. MOYENNE: 9,5 l/100 km (AVEC 38% DU KILOMÉTRAGE RÉALISÉ EN VILLE).



aj L'avis de Brice Perrin

André a choisi le C4 Picasso pour ce qu'il est: une voiture spacieuse, confortable et sécurisante. Et le choix d'un moteur essence, même sur un modèle de ce gabarit, est parfaitement pertinent, d'autant que le PureTech 130 est une merveille d'agrément! Quant aux SUV, je partage son point de vue...

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Ford EcoSport



FLORIAN GROUT

Quel malus pour l'EcoSport 125 ch auto ?

J'ai commandé un Ford EcoSport 125 ch boîte auto. Que pensez-vous de ce véhicule car je trouve très peu d'informations à son sujet ? Le système bonus/malus va-t-il changer d'ici peu avec des augmentations de malus significatives ? J.Y.

Pas de changement en vue en ce qui concerne le système de bonus/malus. En revanche, la norme WLTP applicable pour les nouvelles homologations et qui devrait concerner l'ensemble des véhicules neufs d'ici un an relève la consommation affichée par le constructeur et, par conséquent, le taux de rejets de CO₂. Malgré le restylage, le Ford EcoSport n'est pas considéré comme un nouveau modèle. Pendant l'année qui vient, vous pouvez donc vous fier aux consommations NEDC fournies par le constructeur pour calculer votre malus, soit 134 g/km pour le modèle que vous vissez. C'est-à-dire un malus de 540 €, tout de même.

La Polo se fait désirer

J'ai commandé la nouvelle Polo mi-octobre 2017 avec une date de livraison maxi au 6 avril 2018. À ce jour, le concessionnaire m'annonce une livraison fin juin. La Polo choisie est une Carat 95 ch. Le vendeur me propose un geste commercial de 320 €... ou bien une extension de garantie de deux ans supplémentaires pour 354 €. Je trouve cela "miteux". Qu'en pensez-vous ? Je suis surpris des délais. M.T.

Permettez-moi d'être en désaccord avec vous. Trois mois de délai sur une nouvelle petite voiture essence, cela ne me paraît pas si étonnant, vu le désamour pour le diesel et l'intérêt que suscite la dernière Polo. Certes, votre concessionnaire aurait dû vous avertir avant de prendre commande, mais deux ans d'extension de garantie en guise de geste commercial, ce n'est pas si mal.



TIBO

Volkswagen Polo

CHRISTIAN MARTIN

Bientôt un 3008 BlueHDi 160 ?

Pouvez-vous me dire si Peugeot a prévu d'installer sous le capot du 3008 le 2.0 HDi 160 ch équipant la nouvelle 508 ? Par ailleurs, connaissez-vous la date du restylage du 3008 ? J.B.

Le restylage du 3008 ne devrait pas avoir lieu avant la fin 2019. En revanche, des évolutions mécaniques sont prévues dans les mois qui vont venir. Sachant que le 2.0 BlueHDi 150 sort de production à la fin du mois de mai, il est fort probable qu'à la rentrée prochaine, le 3008 accueille sous son capot la nouvelle version du 2.0 BlueHDi 160 qui équipera aussi la 508.



Peugeot 3008

VOLKSWAGEN ARTEON

Si pour vous, le plaisir de conduire passe par le fait d'être au volant d'une berline élégante, alors l'Arteon pourrait vous séduire. Par Pascal Richard Photos Thomas Antoine/Ace-Team

Née en 2008, la version chic de la Passat s'est, dans un premier temps, appelée Passat CC, puis CC "tout court" et désormais Arteon. Cette évolution patronymique traduit une évolution stylistique qui tend à éloigner cette auto de sa "génitrice". Le résultat ne manque d'ailleurs pas d'allure. Plus

élancée que la Passat, plus large aussi, l'Arteon reste malgré tout étroitement dérivée de cette dernière sur le plan technique. On retrouve donc ici des blocs bien connus, à commencer par le 2.0 TDI en versions 150 et 190 ch mais aussi le récent 1.5 TSI 150 ch. Côté essence toujours, l'Arteon reçoit une nouvelle

évolution du 2.0 TSI (non disponible sur la Passat) qui culmine ici à 280 ch. Une variante plus modeste de ce bloc (190 ch) est également au programme. Articulée autour de cinq finitions, la gamme Arteon ne compte pas loin d'une quarantaine de versions. Autant dire qu'avant de craquer, une petite sélection s'impose...



L'Arteon prend le relais de la CC. Élégante et chic, elle "camoufle" habilement sa parenté avec la Passat dont elle reprend l'essentiel sur le plan technique.

LA GAMME

Moteurs/Prix	Arteon	Elegance	R-line	Elegance Exclusive	R-line Exclusive	Malus écologique
2.0 TDI 150 ch	41 030 €	45 450 €	45 690 €	50 040 €	49 390 €	0 €
2.0 TDI 150 ch DSG7	43 080 €	47 500 €	47 740 €	52 090 €	51 440 €	0 €
2.0 TDI 190 ch DSG7	–	49 730 €	50 170 €	54 300 €	53 870 €	60 €
2.0 TDI 190 ch DSG7 4Motion	–	52 450 €	52 900 €	57 040 €	56 600 €	540 €
Diesel						
2.0 BiTDI 240 ch DSG7	–	55 840 €	56 160 €	60 430 €	59 860 €	2 610 €
Essence						
1.5 TSI 150 ch	38 250 €	–	–	–	–	0 €
1.5 TSI 150 ch DSG7	40 210 €	44 630 €	44 870 €	49 220 €	48 570 €	353 €
2.0 TSI 190 ch DSG7	–	46 700 €	47 130 €	51 290 €	50 830 €	613 €
2.0 TSI 280 ch DSG7 4Motion	–	54 140 €	54 470 €	58 730 €	58 170 €	4 890 €



1

➊ La planche de bord de l'Arteon est identique à celle de la Passat. Pour la personnaliser un peu, Volkswagen propose des habillages en bois ou en alu. ➋ Grâce à un amortissement bien calibré, l'Arteon se montre très confortable.



2

LES MOTEURS

DIESEL

2.0 TDI 150 ch

Que dire de plus au sujet de ce bloc sur lequel tout a déjà été dit ! Sobre et alerte, il manque un peu de savoir-vivre mais il faut bien reconnaître qu'ici aussi, il fait le job !

❤ 2.0 TDI 190 ch

Un peu plus de puissance et de rondeur pour cette variante qui, du coup, progresse en matière d'agrément de conduite. Si vous roulez beaucoup, ce bloc est assurément une option à considérer.

2.0 BiTurbo 240 ch

Arrivé à ce niveau de gamme, l'addition commence à être franchement déraisonnable. Alors bien sûr, ce bloc ne manque pas d'argument mais, malus compris, l'addition flirte, voire dépasse, les 60 000 €.

ESSENCE

1.5 TSI 150 ch

Côté performances, Volkswagen ne prétend pas ici générer le grand frisson mais ce bloc moderne est très réussi. Reste que sur une voiture de ce standing, on peut légitimement en vouloir un peu plus sous le pied...

❤ 2.0 TSI 190 ch

Un "entre-deux" qui ne manque pas d'intérêt même si à l'usage les gros rouleurs devront prévoir un petit budget carburant. Bonne nouvelle, le malus écologique (613 €) n'est pas trop pénalisant.

❤ 2.0 TSI 280 ch

Cette variante du 2.0 TSI se montre assez convaincante tant en matière de performances que d'agrément d'utilisation. Disponible à tous les régimes, ce bloc permet à l'Arteon de venir chatouiller des berlines "mieux nées".

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

On trouve sur les versions TDI 150 ch et TSI 150 ch une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports qui propose une commande à la fois douce et précise. Reste que sur une auto de ce standing, nous n'aurions rien contre une transmission automatique...

❤ AUTOMATIQUE

Facturée 2 050 € sur la TDI 150 et 1 960 € sur la TSI 150 ch, la boîte DSG7 équipe en série toutes

les autres versions. Si elle n'est pas la plus douce des transmissions automatiques, elle reste en revanche une des plus réactives et plaisantes à l'usage.

INTÉGRALE

Montée d'office sur la version TSI 280, la transmission 4Motion est proposée en option (2 720 €) sur la TDI 190 ch DSG7. Sur la TSI 280, c'est un plus pour passer la puissance et dans tous les cas, elle améliore la sécurité active.

L / l / h / empattement: 4,86 / 1,87 / 1,45 / 2,84 m

MOTEURS DIESEL

2.0 TDI 150 ch

❤ 2.0 TDI 190 ch

2.0 BiTDI 240 ch *

Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500	190 à 3 500	240 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750	400 à 1 750	500 à 1 750

Performances

Vitesse maxi (km/h)	213	218	245
Accélération 0-100 km/h (s)	9,8	8,6	4,3
Reprise 90-130 en Drive (s)	9,5	7,3	6,5

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	5,7	6,2	5,9
---------------------------------	-----	-----	-----

MOTEURS ESSENCE

1.5 TSI 150 ch *

❤ 2.0 TSI 190 ch *

❤ 2.0 TSI 280 ch

Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000	190 à 4 180	280 à 5 100
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500	320 à 1 500	350 à 1 700

Performances

Vitesse maxi (km/h)	222	239	250
Accélération 0-100 km/h (s)	9	7,7	6
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	NC	5,7

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	5,2	6	9,1
---------------------------------	-----	---	-----

* Données constructeur

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags + airbag de genoux côté conducteur, aide au maintien dans la voie, banquette AR rabattable, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ensemble audio avec écran tactile de 8 pouces + prise USB/Aux et connexion Bluetooth, freinage d'urgence autonome, GPS, radar de stationnement AV/AR, reconnaissance des panneaux, régulateur de vitesse adaptatif + limiteur de vitesses.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Arteon	Elegance	R-line	Elegance Exclusive	R-line Exclusive
Caméra de recul	455 €	–	série	–	série
Caméra de recul à 360°	–	série	505 €	série	505 €
Dynamic Light Assist (gestion auto. des phares)	–	–	série	série	série
Instrumentation digitale (Active info display)	–	série	620 €	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	655 €	série	655 €	série	série
Sellerie cuir/Alcantara	2020 €	série	série	–	–
Sellerie cuir	–	800 €	1020 €	série	série
Sièges avant chauffants	1 360 € (1)	série	série	série	série
Sièges avant à réglages électriques/massants	–	1 380 €	1 380 €	série	série
Toit ouvrant panoramique	–	1 360 €	1 360 €	1 360 €	1 360 €

(1) Élément du pack Hiver qui regroupe également : une prise 230 V, des buses de lave-glace chauffantes, la climatisation trizone et 2 prises USB compatibles Apple.



1



2

ARNAUD SAUNIER



3



5



4

LES FINITIONS**ARTEON**

En entrée de gamme, l'Arteon ne fait pas dans la surenchère en matière d'équipement. Il ne manque rien d'essentiel mais quand le prix de départ flirte avec les 40 000 €, voire un peu plus pour le diesel, on est en droit d'attendre quelques attentions...

HEART ELEGANCE

Facturée 4 420 € de plus que la finition précédente, l'Elegance propose une présentation plus flatteuse qui comprend notamment une sellerie mixte cuir/Alcantara. L'instrumentation pour sa part passe au digital tandis qu'on note l'arrivée de l'ouverture des portes sans clé, de la caméra à 360° et des sièges AV/AR chauffants.

HEART R-LINE

Sur le plan tarifaire, la R-line est proche de l'Elegance (moins de 100 € d'écart...) mais sa présentation est différente. Ainsi, la R-line se veut plus sportive avec l'arrivée de jantes de 19 pouces (18 pour l'Elegance) et de boucliers spécifiques. À l'intérieur, on trouve des inserts décoratifs sur la planche de bord, un ciel de toit noir et un volant sport. La caméra à 360° est remplacée par une caméra de recul et l'instrumentation est classique.

ELEGANCE EXCLUSIVE

Variante plus "chic" de l'Elegance, l'Exclusive gagne une sellerie cuir, des sièges massants/ventilés, un ensemble multimédia plus abouti, la gestion automatique du passage phares/feux de croisement... Le tout implique un effort financier de 4 590 € par rapport à l'Elegance.

R-LINE EXCLUSIVE

Cette déclinaison huppée de la R-line gagne une sellerie cuir, l'ouverture des portes sans clé, les sièges massants/ventilés et l'instrumentation digitale. Le surcoût par rapport à la R-line est de 3 700 €.



Sur le plan dynamique, l'Arteon n'a rien d'une ballerine mais elle se montre efficace et confortable sur tous les types de terrain.

LES PRINCIPALES OPTIONS

AIDE À LA CONDUITE (620 €)

Réserve à la finition d'entrée de gamme, le pack "Side assist/Dynamic Lane Assist et Rear Traffic Alert" comprend le détecteur d'angles morts avec assistant de sortie de stationnement ainsi que l'aide au maintien dans la voie. Ce dernier corrige la trajectoire en agissant sur la direction avant que le véhicule dépasse le marquage au sol. Le système est actif à partir de 65 km/h.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK TRAFFIC & SECURITY ASSIST (1 605 €)

Proposé sur l'ensemble de la gamme, sauf la finition d'entrée de gamme, ce pack regroupe les éléments vus précédemment et y ajoute l'Emergency Assist. Ce système, lorsqu'il ne détecte aucune activité de la part du conducteur, déclenche alors plusieurs alertes (petits coups de frein, légers mouvements du volant, signaux sonores, allumage des feux de détresse...). Si le conducteur ne réagit pas l'Emergency Assist prend le contrôle du véhicule et va l'immobiliser sur le bas-côté de manière autonome, si le trafic le permet. Côté pratique, on note la présence d'un système d'aide au stationnement semi-automatique.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

CONFORT (DE 30 À 1 720 €)

A priori inutile pour les non-fumeurs, le pack fumeur (30 €) pourra intéresser un

potentiel acheteur le jour de la revente de votre auto... Utile tous les jours, l'ouverture des portes sans clé est proposée en option (655 €) sur les finitions Arteon et R-line (en série sur les autres). À noter que sur la finition Arteon, cette option implique le montage de l'alarme antivol (465 €). Restons dans les ouvrants avec l'ouverture mains-libres du coffre facturée 1 240 € sur R-line et 585 € sur Elegance, Elegance Exclusive et E line Exclusive. Parlons confort de conduite maintenant, avec l'affichage tête haute (630 €) à partir d'Elegance, non disponible en entrée de gamme.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (OUVERTURE MAINS-LIBRES PORTES/COFFRE)

PERSONNALISATION

(DE 435 À 495 €)

Si vous trouvez la planche de bord de l'Arteon un peu trop sage, c'est normal puisqu'il s'agit trait pour trait de celle de la Passat. Reste que l'on peut malgré tout lui donner un peu plus de cachet (à elle et aux contre-portes) en l'agrémentant de quelques inserts décoratifs (495 €). Pour cela, Volkswagen propose du "Bois Silver Birch", un bois gris et différents placages en aluminium. Pour compléter la déco, on peut aussi souligner toutes ses incrustations avec un éclairage à LED qui propose trois couleurs d'ambiance différentes (435 €).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Peintures opaques gratuites



Gris Urano

Peintures opaques 200 €



Blanc Pur

Peintures métallisées 650 €



Argent Pyrit



Noir Intense

Peintures métallisées 800 €



Jaune Curcuma

Peinture nacrée 1 300 €



Blanc Oryx

LES JANTES



Jantes alliage en série sur Arteon



Jantes alliage en série sur Elegance



Jantes alliage en série sur R-Line/E-Line Exclusive



Jantes alliage en série sur Elegance Exclusive



Jantes alliage en option de 1090 à 1210 €



Jantes alliage en option de 1090 à 1210 €

NOTRE CHOIX

2.0 TDI 190 ch DSG7 Elegance

49 730 € hors option – Malus écologique : 60 €

Aujourd'hui, l'Arteon est un modèle à part entière, plus seulement une variante chic de la Passat. Taillée pour les grands espaces, elle séduira les gros rouleurs. C'est pourquoi nous avons favorisé ce diesel qui peut recevoir une transmission intégrale. Cette dernière n'est pas disponible sur la version TSI 190 ch mais ce bloc conviendra à ceux qui roulent moins et qui mettent en avant l'aspect "festif" de la conduite.

NOS COUPS DE CŒUR

FORD FIESTA

Remplacée en 2017, cette génération de Fiesta est très présente sur le marché de l'occasion et permet de réaliser de bonnes affaires.

Son point fort: une bonne fiabilité. Par Pascal Serres Photos Pilou

Pour la cinquième génération de Fiesta, Ford place la barre un peu plus haut avec un niveau d'équipement en progrès. Celui-ci reste toutefois un peu en dessous de la concurrence, qui s'avère souvent mieux équipée. Cela dit, il faut reconnaître à la petite Ford une meilleure qualité de fabrication, qui assure un vieillissement sans encombre.

Le comportement routier et le confort sont également appréciables sur cette génération de Fiesta, qui peut sans souci arpenter les voies rapides. Côté mécanique, cette citadine peut recevoir un grand nombre de motorisations. Les plus anciennes sont logiquement les moins agréables à l'usage, surtout en essence. Mieux vaut préférer les blocs EcoBoost, nettement plus sympathiques à conduire. On regrette enfin que les prix des pièces détachées soient, globalement, plus élevés que la moyenne, ce qui grève un peu le budget d'utilisation.

LA GAMME		Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Modèles				
Essence	1.0 SCi	80	6,7	Un petit bloc aux performances anémiques qui limite cette version à un usage urbain.
	1.0 SCTi EcoBoost	100	6,8	Un moteur qui offre du dynamisme à la Fiesta et lui permet d'arpenter les voies rapides sans aucun problème.
	1.0 SCTi EcoBoost	125/140	6,8	Puissant et dynamique, ce bloc ne pèche que par une consommation un peu élevée.
	1.25i	60/75/82	7,2	Une mécanique vieillissante, peu intéressante en termes de performances et, qui plus est, gourmande.
	1.4i	80/96	7	Seule la version de 96 ch peu montrer un intérêt si on n'est pas trop porté sur les performances.
	1.6 DuracTec	105	7,7	Ce moteur est digne d'intérêt, mais il manque de brio.
	1.6i	120	8	Un bon compromis pour un usage mixte sur route comme en ville. Un peu gourmand tout de même.
Diesel	1.6 EcoBoost ST	182	9	C'est le bloc sportif, réservé à la pétillante version ST
	1.4 TDCi	68/70	6,5	Un petit diesel sans grande ambition, destiné à un usage limité.
	1.5 TDCi	75/95	6	Un peu juste en version 75 ch, ce bloc constitue un choix défendable en 95 ch.
	1.6 TDCi	90/95	6	Un moteur plus moderne, plein de couple à bas régime et qui s'avère agréable à l'usage.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 6000 €
Diesel : à partir de 4000 €
Génération : ancienne (5 ^e)
Commercialisation : de 2008 à 2017
Restylage : 2012
Carrosserie : berline 3 ou 5 portes
Modèles en circulation : 285 000



NOTRE CHOIX

**1.0 ECOBOOST 100
TREND 5 PORTES**

de 2015

1^{er} prix prospecté : **8 400 €**
45 200 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	100 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	170 Nm à 1 400 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques AV/AR	175/65 R 14

Dimensions/Poids

L/h/empattement	3,97/1,72/1,49/2,49 m
Poids/tractable freiné	1146/900 kg

Performances

1000 m d.a.	32,8 s
0 à 100 km/h	10,8 s
90-130 km/h en 5 ^e /4 ^e	18,2/12,4 s
Vitesse maxi	173 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/68 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	139/136 cm
Volume de coffre	298 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 700 €	Carte grise**: 166,50 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,8/6,4/7,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	618 km/42 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	290 €	Kit de distribution	250 €
Amortisseurs AR	200 €	Embrayage	400 €
Disques AV	250 €	FAP	400 €
Disques AR	190 €	Pneus (1 paire)	250 €
Plaquettes AV	150 €	Feu AV	350 €
Plaquettes AR	120 €	Feu AR	160 €
Filtre à air	32 €	Bouclier AV	450 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	450 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

La Fiesta bénéficie d'une bonne fiabilité et les modèles les plus récents sont exempts de tout souci majeur. Même les diesels qui n'ont roulé qu'en ville s'avèrent résistants et ne réservent pas de mauvaise surprise.

LES PANNS

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

Sur quelques 1.4 TDCi de 2010, les coussinets de bielles fragiles peuvent lâcher et causer la casse du moteur.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR DIESEL

Ratés de fonctionnement sur le 1.4 TDCi 68 ch jusqu'à fin 2012 qui nécessitent une reprogrammation du calculateur. Bruits et claquements du moteur en raison des joints d'injecteurs défectueux (à remplacer).

DIRECTION

De manière sporadique et jusqu'en 2011, certains modèles connaissent des bruits et des claquements dans la direction à cause d'un jeu trop important de la colonne de direction. Un resserrage et un graissage des paliers peuvent résoudre le souci, sinon, remplacement indispensable.

ÉLECTRONIQUE

Fonctionnement aléatoire des témoins du tableau de bord (mise à jour).

Des cas de panne du système d'accès libre. Des bugs électroniques (autoradio, commande vocale, Bluetooth) imposant des mises à jour.

CARROSSERIE

Sur les premiers modèles, risque de blocage des serrures de portes en raison d'une infiltration d'eau. Même souci au niveau de l'axe de l'essieu-glace arrière qui peut condamner la serrure de coffre.

LES RAPPELS

MAJEURS

CEINTURES DE SÉCURITÉ (NOVEMBRE 2016)

Risque de mauvais serrage de la fixation supérieure de la ceinture de sécurité du passager avant sur les Fiesta construites du 25 février 2016 au 30 août 2016.

CEINTURES DE SÉCURITÉ (FÉVRIER 2015)

Risque de montage de boucles de ceinture de sécurité arrière défectueuses sur les Fiesta fabriquées du 23 septembre au 11 novembre 2014.

CEINTURES DE SÉCURITÉ (OCTOBRE 2012)

Sur les Fiesta construites de septembre 2008 à mai 2012, la fixation supérieure de la ceinture de sécurité

côté passager peut se détacher (pose d'une plaque de renfort).

ESSIEU ARRIÈRE (FÉVRIER 2012)

Les vis de fixation de l'essieu arrière peuvent être fragiles et se casser, sur les Fiesta construites du 19 au 23 septembre 2011.

ALIMENTATION (JUILLET 2009)

Non-conformité des canalisations de carburant sur les Fiesta 1.6 TDCi produites en juin 2009.

SUPPORTS MOTEUR (OCTOBRE 2008)

Contrôle du serrage des goujons de support moteur sur les Fiesta 1.6 TDCi fabriquées du 1^{er} février au 24 septembre 2007.

& MINEURS

POLLUTION (SEPTEMBRE 2013)

Sur les Fiesta 1.0 EcoBoost fabriquées entre le 17 juin et le 17 juillet 2013, le système de récupération des vapeurs de carburant est défectueux et risque de polluer plus que la normale.

FILTRE À PARTICULES (JUIN 2010)

Remplacement du filtre à particules sur les Fiesta 1.6 TDCi d'avril à mai 2010 (défaut de programmation engendrant des régénération trop rapprochées).

SOYEZ SÛRS DE PARTIR !

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



Aramisauto.com

Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

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

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

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MITO			
1.4 MPI 78 ch	5	M	300 15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5		0 19 090
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7	M	90 22 590
Veloce TCT	9	M	90 25 990
1.3 JTDm 95 ch Super	4		0 20 790
Surcoût Super : "base" + 1 900 €			
Surcoût Lusso : Super + 1 800 €			
GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	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		0 30 000
Veloce TCT	14	M	3 473 35 700
1.6 JTDm 120 ch	6		0 24 990
2.0 JTDm 150 ch	7		0 26 990
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	9		0 32 900
Surcoût Super : "base" + 2 060 €			
Surcoût Lusso : Super + 2 750 €			
GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	860 37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M	2 010 54 490
Quadrifoglio Auto.	40	M	10 500 82 390
2.2 Diesel 136 ch	7		0 30 990
2.2 Diesel 150 ch	7		0 32 990
2.2 Diesel 180 ch Super	9		0 39 690
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	11	M	60 51 690
Surcoût Super : "base" + 4 300 €			
Surcoût Sport : Super + 4 600 €			
Surcoût Lusso : Sport + 600 €			
STELVIO			
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 Lusso : Super + 5 300 €			
Surcoût Sport Edition : Sport + 4 800 €			
4C			
Standard Edition	14	M	3 473 63 200
Surcoût Edizione Speciale : Standard Edition + 4 300 €			
4C SPYDER			
Surcoût : coupé + 9 800 €			
ALPINE			
NOUVELLE A110			
Pure	15	M	860 54 700
Surcoût Légende : Pure + 3 800 €			
ASTON MARTIN			
TYPE CV B/M* PRIX			
V8 Vantage AMR Coupé	NC	M	10 500 128 062
V8 Vantage AMR Roadster	NC	M	10 500 140 163
V12 Vantage AMR Coupé	NC	M	10 500 195 625
V12 Vantage AMR Roadster	NC	M	10 500 207 726
DB11 V8 Coupé	NC		NC 185 546
DB11 V12 Coupé	NC	M	10 500 210 464
Vanquish S	NC	M	10 500 264 968
Vanquish S Volante	NC	M	10 500 280 094
Rapide S	NC	M	10 500 197 455



Audi

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI Ultra 82 ch	4		0 18 180
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5		0 18 640
1.4 TFSI 125 ch	6		0 20 730
S1	14	M	4 460 35 770
1.4 TDI Ultra 90 ch	4		0 20 410
1.6 TDI 116 ch	5		0 21 770
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambiente : Ambiente + 600 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 800 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 700 €			

A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 800 €

02

1.0 TFSI 116 ch	6		0 25 420
1.4 TFSI COD 150 ch	8	M	90 27 460
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11	M	953 33 880
1.6 TDl 116	5		0 27 050
2.0 TDl 150 ch Quattro S tronic	8	M	113 33 470
2.0 TDl 190 ch Quattro S tronic	10	M	210 35 510
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 3 400 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €			

A3 BERLINE (4 PORTES)

1.0 TFSI 115 ch	6		0 26 960
1.5 TFSI Cd 150 ch	8		0 29 020
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M	140 33 240
S3 Quattro S tronic	19	M	2 153 54 930
RS3 Quattro S tronic	29	M	10 500 62 900
1.6 TDl 116 ch	6		0 28 510
2.0 TDl 150 ch	7		0 30 570
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €			

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

1.4 TFSI 115 ch	6	M	90 31 920
1.5 TFSI 150 ch	7		0 33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M	353 38 150
S3 S tronic	20	M	2 773 60 180
1.6 TDl 116 ch	5		0 33 450
2.0 TDl 150 ch	7		0 35 490
2.0 TDl 184 ch Quattro S tronic	10	M	300 41 830
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €			

A3 CABRIOLET

1.4 TFSI 115 ch	6	M	90 31 920
1.5 TFSI 150 ch	7		0 33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M	353 38 150
S3 S tronic	20	M	2 773 60 180
1.6 TDl 116 ch	5		0 33 450
2.0 TDl 150 ch	7		0 35 490
2.0 TDl 184 ch Quattro S tronic	10	M	300 41 830
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €			

TT

1.8 TFSI 180 ch	10	M	540 36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	M	773 41 830
S Quattro S tronic	20	M	3 113 59 560
RS Quattro S tronic	28	M	10 500 74 800
2.0 TDl 184 ch	9	M	60 41 220
Surcoût S line : "base" + 2 600 €			
Surcoût Sport : "base" + 2 950 €			
Surcoût Lusso : "base" + 3 400 €			
Surcoût Design Luxe : Sport + 4 500 €			

TT ROADSTER

Surcoût : coupé + 3 000 €			
Surcoût : coupé + 4 600 €			
Surcoût Lounge : Première + 1 300 €			
Surcoût Sport : Lounge + 4 100 €			
Surcoût Urbain : Sport + 650 €			
Surcoût M Sport : Urbain + 450 €			

A6

2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	540 49 860
S6 Quattro S tronic	34	M	10 500 94 560
2.0 TDl 150 ch Ambiente	7		0 41 460
2.0 TDl Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10		0 46 160
2.0 TDl 218 ch Ambiente S tronic	12		0 50 520
3.0 TDl 272 ch Ambiente Quattro S tr.	16	M	410 56 790
3.0 BTDI 320 ch S line Quattro Tpstronic	21	M	3 853 67 050
Surcoût S line : Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 0 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €			

A6 AVANT (BREAK)

RS6 Quattro Tpstronic	47	M	10 500 126 450
RS6 Performance Quattro Tpstronic	52	M	10 500 135 160
Surcoût : berline + 1 400 € à + 2 600 €			
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €			
Surcoût Lounge : Sport + 1 500 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 1 050 €			

A6 ALLROAD QUATTRO

3.0 TDl 190 ch Ambiente S tronic	11	M	1 613 57 700
3.0 TDl 218 ch Ambiente S tronic	13	M	1 613 60 020
3.0 TDl 272 ch Ambiente S tronic	16	M	2 153 63 390
3.0 BTDI 320 ch Ambition Luxe Tpstronic	21	M	6 810 73 650
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €			

NOUVELLE A7 SPORTBACK

55 TFSI Quattro S tronic	22	M	2 940 74 000
50 TDI Quattro Tpstronic	17	M	1 260 73 000
Surcoût S line : "base" + 6 500 €			
Surcoût Avus : S line + 4 000 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €			

NOUVELLE A8

55 TFSI Quattro Tpstronic	23	M	6 553 97 900
50 TDI Quattro Tpstronic	17	M	1 613 92 600
Surcoût Avus : "base" + 14 10			

100 [LE PRIX DU NEUF]

	X1		
sDrive18i Lounge	7	0	32 400
sDrive20i Lounge DKG	11	M	300 39 650
xDrive25i Lounge Auto.	13	M	1 740 44 450
sDrive16d Premiere	6	0	32 350
xDrive18d Lounge	7	0	36 200
sDrive20d Lounge Auto.	10	M	60 41 600
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	140 45 950
Sprint Line - Premiere + 1.600 €			

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING				
NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
630i Lounge Auto.	16	M	1 260	64 450
640i Lounge Auto.	23	M	3 853	71 500
630d Lounge Auto.	16	M	253	68 700
640d Lounge xDrive Auto.	20	M	2 773	76 700
Surcroût Sport : Lounge + 455 €				
Surcroût Luxury : Sport + 600 €				
Surcroût M Sport : Luxury + 4 400 €				

1.6 THP 165 ch Feel Auto.	9	M	300	30 900
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6		0	27 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feel	7		0	31 600
2.0 BlueHDi 160 Feel Auto.	9	M	90	33 850
Surcouf Rip Curl : Live + 1 550 €				
Surcouf Feel : Live + 2 150 €				
Surcouf Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €				

DS 3 CABRIO			
Surcôt: berline + 2 200 € à + 2 800 €			
DS 4			
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	7	0	25 500
1.6 THP 165 ch So Chic Auto.	9	M	210 31 45
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	9		25 650

1.6 BlueHDi 100 ch Chic	5	0	25 030
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6	0	26 850
Surcoût So Chic : Be Chic + 3 000 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 500 €			
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 1 000 €			

DS 4 CROSSBACK				
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	7	0	27 20	
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	M	210	30 15
1.6 BlueHDI 120 ch Be Chic	6	0	28 55	

Surcouf Sport Chic: Be Chic + 4 900 €	DS 5
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	M 613 34 55
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	S 613 34 55

1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6	0	32 850
2.0 BlueHDi 150 ch Be Chic	7	0	34 850
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9	0	37 550
Hybrid 4x4 200 ch Sport Chic	8	0	49 300
Surcouf So Chic: Be Chic + 1 700 €			

Surcouf Performance Line : So Chic + 2 500 €
Surcouf Sport Chic : Performance Line + 1 100 € à + 1 500 €

1.6 THP 180 ch So Chic Auto.	10		613	38 800
1.6 THP 225 ch So Chic Auto.	13		613	41 400
1.5 BlueHDI 130 ch Chic	6		0	31 200
2.0 BlueHDi 180 ch So Chic Auto.	10		210	41 400
Survol So Chic - Chic + 4 100 €				

Surcouf So Chic : Chic + 4 700 €
Surcouf Performance Line : So Chic + 1 000 €
Surcouf Performance Line + : Performance Line + 3 800 €
Surcouf Grand Chic : Performance Line + + 1 600 € à + 2 700 €

FERRARI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Portofino	NC	M 10 500	193 411
488 GTB	61	M 10 500	219 611
488 Spider	61	M 10 500	243 911
GTC4Lusso T	NC	M 10 500	230 261
GTC4Lusso	NC	M 10 500	266 201
812 Superfast	NC	M 10 500	397 101

NO 10 300 201 42

TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.2 GO ch. Ben.	500	4	9.120,-

1.2 69 CH Pop	4	0	12 69
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4	0	16 769
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	5	0	17 59
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	17 54
Surcoût Popstar : Pop + 1 100 €			

Surcouf Lounge: Popstar + 1 200 €
Surcouf Club: Lounge + 1 500 €

595	8	M	953	18 60
595 Pista	9	M	953	21 10
595 Turismo	9	M	953	22 30
595 Competizione	10	M	953	25 25

500C (CABRIOLET)
Surcoût : berline + 2 000 €

NOUVELLE 500L

1.3 MultiJet 95 ch Popstar 5 0 19 990
 1.6 MultiJet 120 ch Lounge 6 0 23 490
 Surcoût Lounge: Popstar + 2 500 €

NOUVELLE 500L WAGON				
0.9 TwinAir 105 ch	5	0	20	49
1.2 MultiJet 95 ch	5	0	22	49

	500X	
1.6 E-Torq 110 ch Pop	6 M 953	18 29

1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	M	953	21 799
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	M	3 473	27 299
1.3 MultiJet 95 ch Pop	5		0	20 199
1.3 MultiJet 120 ch Pop	6		0	22 199

1.6 MultJet 120 ch Popstar	6	0	23 490
2.0 MultiJet 140 ch City Cross 4x4	7	M 300	27 090
Surcoût Popstar : Pop + 2 000 €			
Surcoût Lounge : Popstar + 2 300 €			

BANDA

	PANDA		
1.2 69 ch	4	0	9 69
0.9 TwinAir 85 ch Pop	4	0	12 19
1.3 MultiJet 95 ch Pop	4	0	14 19

Surcoût Pop : "base" + 1 000 €
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €

PANDA 4X4

0.9 TwinAir 85 ch Wild	5	0	15 49
0.9 TwinAir 90 ch Cross	5	0	18 19
1.3 MultiJet 95 ch Wild	5	0	17 49

Succès "boos": Wild + 1 000 €

Surcouf base : 1 000 €
Surcouf Cross : "base" + 1 700 €

* **B** Bonus écologique (en €) ; **M** Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

PUNTO (5 PORTES)			
1.2 69 ch Pop	4	M 140	11 990
1.4 77 ch Easy	5	M 410	13 490
0.9 TwinAir 105 ch Easy	5	0	14 990
1.3 Diesel 95 ch Pop	4	0	15 490

Surcoût Easy : Pop + 1 000 €

Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €

TIPO BERLINE

1.4 95 ch	5	M 473	12 590
1.6 110 ch Easy Auto.	6	M 1740	16 690
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	15 290
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4	0	18 090

Surcoût Pop : "base" + 1 300 €

Surcoût Easy : Pop + 1 300 €

NOUVELLE TIPO 5 PORTES

Surcoût Tipo Berline + 1 500 €

1.4 T-Jet 120 ch Easy

Surcoût Lounge : Easy + 1 500 €

NOUVELLE TIPO STATION WAGON

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €

124 SPIDER

1.4 MultiAir 140 ch	8	M 2010	26 290
---------------------	---	--------	--------

Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €

Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €

ABARTH 124 SPIDER

1.4 Turbo 70 ch Scorpione

Surcoût "base" : Scorpione + 3 000 €

QUBO

1.3 MultJet 80 ch Trekking

1.3 MultiJet 95 ch Trekking

DOBLO

1.6 MultJet 95 ch Lounge

1.6 MultiJet 120 ch Lounge

Surcoût Trekking : Lounge + 1 000 €

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge

Surcoût : berline + 1 000 €

FORD

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE KA+

1.2 70 ch Essential

1.2 85 ch Ultimate

1.5 TDCi 96 ch Ultimate

Surcoût White Edition/Black Edition : Ultimate + 600 €

NOUVELLE KA+ ACTIVE

1.2 85 ch

1.5 TDCi 95 ch

NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)

1.1 70 ch Essential

1.1 85 ch Essential

1.0 EcoBoost 100 ch Trend

1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line

1.5 TDCi 85 ch Essential

1.5 TDCi 120 ch ST-Line

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

1.0 EcoBoost 100 ch Pack

1.0 EcoBoost 125 ch Pack

1.0 EcoBoost 140 ch Plus

1.5 TDCi 85 ch

1.5 TDCi 120 ch Pack

Surcoût Pack : "base" + 1 200 €

Surcoût Plus : Pack + 1 200 €

NOUVEL ECOSPORT

1.0 EcoBoost 125 ch Trend

1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line

1.5 TDCi 100 ch Trend

1.5 TDCi Ecoline 125 ch Executive 4x4

Surcoût Executive : Trend + 2 400 € à + 3 300 €

Surcoût ST-Line : Executive + 1 300 €

NOUVELLE FOCUS

1.0 EcoBoost 85 ch Trend

1.0 EcoBoost 100 ch Trend

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium

1.5 EcoBoost 150 ch Titanium

1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line

1.5 EcoBoost 95 ch Trend

1.5 EcoBoost 120 ch Titanium

2.0 EcoBoost 150 ch Titanium Auto.

Surcoût ST-Line : Titanium + 750 €

Surcoût Vignale : ST-Line + 2 150 €

NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 950 €

C-MAX

1.0 EcoBoost 100 ch Trend

1.0 EcoBoost 125 ch Trend

1.5 EcoBoost 150 ch Titanium

1.5 TDCi 95 ch Trend

1.5 TDCi Ecomotive 105 ch Trend

1.5 TDCi 120 ch Trend

2.0 TDCi 150 ch Titanium

2.0 TDCi 170 ch Titanium X PowerShift

Surcoût Titanium X : Titanium + 1 700 €

GRAND C-MAX

Surcoût : C-MAX + 1 300 €

KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M 1373	23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M 1373	25 250
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M 6553	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

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

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 1490	45 200

GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M 2153	40 750
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	M 300	38 550
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	M 300	40 050
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M 300	43 750
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M 1490	46 950

EDGE			
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M 2153	46 300
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift	12	M 2153	49 800

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	21 405
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M 90	22 005
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	23 405

GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcoût : court* + 600 €			

HONDA			
GARAGE DU CLOS			
91 LINAS	01 69 80 72 80		
2 avenue Ettore Bugatti			
91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00		
47 avenue du Général de Gaulle			
www.honda-montlhery.com			

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

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

CIVIC (4 PORTES)			
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Premium : Exclusive + 1 000 €			
Surcoût Sport : Sport + 2 000 €			

CIVIC (4 PORTES)			
Surcoût Exclusive : Elegance + 4 300 €			
Surcoût Executive : Elegance + 1 380 €			
Surcoût Executive : Exclusive + 1 380 €			
Surcoût Executive : Exclusive + 1 380 €			

HR-V			

JEEP		TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE					
1.6 E.torQ Evo 110 ch Sport	6	M	1 153	19 100	
1.4 MultiJet 140 ch Longitude	8	M	1 050	22 750	
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0	21 800	
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	M	173	23 700	
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	M	540	31 050	
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M	2 453	34 000	
Surcoût Longitude : Sport + 2 150 €					
Surcoût Limited : Longitude + 4 200 €					
NOUVEAU COMPASS					
1.4 MultiAir 140 ch Sport	8	M	1 373	24 950	
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0	27 750	
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	M	860	32 950	
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	M	2 010	40 750	
Surcoût Longitude : Sport + 2 500 €					
Surcoût Limited : Longitude + 3 500 €					
WRANGLER (2 PORTES)					
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	M	10 500	40 000	
2.8 CRD Sport Auto.	13	M	10 500	33 400	
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €					
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €					
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)					
Surcoût : Wrangler + 2 500 €					
CHEROKEE					
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	M	953	36 950	
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude	10	M	2 153	42 650	
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	M	2 153	47 450	
Surcoût Overland : Overland + 3 500 €					
GRAND CHEROKEE					
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	M	10 500	68 900	
SRT Auto.	39	M	10 500	84 900	
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M	10 290	57 400	
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €					
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €					
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €					
KIA					
PICANTO		TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.0 67 Motion	4		0	11 000	
1.2 84 GT Line	4		0	15 200	
Surcoût Active : Motion + 1 500 €					
Surcoût GT Line : Active + 2 100 €					
Surcoût X Line : GT Line + 0 €					
RIO					
1.2 84 ch Motion	4		0	13 690	
1.0 T-GDI 100 ch Active	5		0	16 490	
1.0 T-GDI 120 ch GT Line	5		0	19 690	
1.4 CRDI 90 ch Motion	4		0	15 890	
Surcoût Active : Motion + 1 700 €					
Surcoût Premium : Active + 3 400 €					
NOUVEAU STONIC					
1.4 100 ch Motion	5	M	113	17 190	
1.0 T-GDI 120 ch Active	6		0	20 290	
1.6 CRDI 110 ch Active	6		0	22 490	
Surcoût Active : Motion + 2 000 €					
Surcoût Premium : Active + 2 500 €					
SOUL					
1.6 GDI 132 ch Active	7	M	2 010	20 600	
Sport DCT	12	M	3 290	27 600	
1.6 CRDI 136 ch Active	7	M	173	23 100	
Surcoût Premium : Active + 3 000 €					
SOUL EV					
EV	1	B	6 000	36 400	
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €					
PRO CEE'D					
1.0 T-GDI 120 ch GT Line	6		0	23 690	
1.6 CRDI 136 ch GT Line	7		0	24 990	
CEE'D					
1.4 100 ch Motion	6	M	860	17 990	
1.0 T-GDI 100 ch Active	5		0	21 290	
1.0 T-GDI 120 ch Active	6		0	22 290	
1.6 GDI 135 Active DCT	7	M	690	23 290	
1.4 CRDI 90 ch Motion	5		0	19 990	
1.6 CRDI 110 ch Active	5		0	23 590	
1.6 CRDI 136 ch Active	7		0	23 590	
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €					
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 1 000 €					
CEE'D SW (BREAK)					
Surcoût : 5 portes + 1 100 €					
CARENS					
1.6 GDI 135 ch Motion	7	M	1 373	22 490	
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	M	113	24 690	
1.7 CRDI 141 ch Active	7		0	28 490	
Surcoût Active : Motion + 3 200 €					
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €					
NIRO					
Motion	5		0	27 450	
Rechargeable Active	4		0	36 550	
Surcoût Active : Motion + 2 000 €					
Surcoût Design : Active + 2 000 €					
Surcoût Premium : Active + 2 000 €					
SPORTAGE					
1.6 GDI 132 ch Motion	7	M	1 873	23 090	
1.7 CRDI 115 ch Motion	6		0	25 990	
2.0 CRDI 136 ch GT Line	7	M	173	32 990	
1.7 CRDI 141 Active DCT	7	M	253	30 990	
Surcoût Active : Motion + 3 900 €					
Surcoût GT Line : Active + 2 000 €					

Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €					
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €					
OPTIMA					
Hybride Rechargeable Premium	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	
HURACAN					
Huracan LP 580-2	NC	M	10 500	180 000	
Huracan LP 610-4	NC	M	10 500	203 400	
Huracan 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 700-4 Superveloce	NC	M	10 500	398 600	
Aventador LP 700-4 Superveloce Roadster	NC	M	10 500	432 960	
LAND ROVER					
TYPE		CV	B/M*	PRIX	
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ					
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M	5 113	45 150	
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	15	M	7 073	63 650	
2.2 d140 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.	15	M	2 773	53 200	
Surcoût SE : Pure + 3 900 €					
Surcoût HSE : SE + 3 850 €					
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €					
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €					
EVOQUE CABRIOLET					
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	M	10 500	58 850	
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9	M	2 153	49 550	
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	M	2 153	57 850	
Surcoût SE : Pure + 3 800 €					
Surcoût HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €					
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 000 €					
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 + 6 000 €					
DISCOVERY SPORT					
2.0 Si4 240 ch Auto.	15	M	9 660	41 800	
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	15	M	10 500	53 500	
2.0 d140 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.	15	M	6 053	51 900	
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €					
Surcoût HSE : SE + 5 600 €					
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 000 €					
NOUVEAU RANGE ROVER VELAR					
P250 Auto.	NC	M	7 073	57 500	
P380 Auto.	NC	M	10 500	68 300	
D180 Auto.	NC	M	120	57 500	
D240 Auto.	NC	M	2 940	61 700	
D300 Auto.	NC	M	5 573	67 600	
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €					
Surcoût S : R-Dynamic + 3 800 €					
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €					
Surcoût SE : R-Dynamic S + 1 700 €					
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €					
Surcoût HSE : R-Dynamix 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 240 ch HSE	NC	M	10 500	79 800	
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	M	10 500	99 000	
SVR	NC	M	10 500	134 000	
P400e SE	NC		0	88 500	
2.0 SD4 240 ch S	NC	M	4 890	65 100	
3.0 TDV6 258 ch S	14	M	9 660	69 700	
3.0 SDV6 306 ch SE	19	M	10 500	76 900	
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	M	10 500	95 300	
Surcoût SE : S + 4 000 €					
Surcoût HSE : SE + 6 000 €					
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 500 € à + 2 900 €					
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 800 € à + 13 200 €					
NOUVEAU RANGE ROVER					
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	NC	M	10 500	124 900	
P400e Vogue	NC		0	122 100	
3.0 TDV6 258 ch HSE	NC	M	9 660	100 800	
4.4 SDV8 339 ch Vogue	NC	M	10 500	118 800	
SVIAutobiography Dynamic	NC	M	10 500	177 100	
Surcoût Vogue : HSE + 9 100 €					

63 AMG Auto.	36 M	10 500	93 250
63 AMG S Auto.	40 M	10 500	101 600
220 d	9	0	41 100
250 d Auto.	11	0	46 650
Surcoût Executive : "base" + 4 100 €			
Surcoût Sportline : Executive + 2 650 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 4 650 €			

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 450 €			
SLC			
180	8 M	410	36 100
200	10 M	1 260	41 000
300 Auto.	14 M	540	48 900
43 AMG Auto.	25 M	8 460	66 000
250 d Auto.	11	0	45 200
Surcoût Executive : "base" + 4 700 €			
Surcoût Sportline : Executive + 3 000 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €			

GLC

250 4Matic Auto.	12 M	2 610	45 050
300 Executive 4Matic Auto.	15 M	4 673	55 150
43 AMG 4Matic Auto.	25 M	10 500	66 750
63 AMG 4Matic Auto.	NC M	10 500	97 800
63 AMG S 4Matic Auto.	NC M	10 500	106 150
350 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 Executive 4Matic Auto.	16 M	3 853	56 500
Surcoût Executive : "base" + 4 700 €			
Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €			

NOUVEAU GLC COUPÉ

250 Executive 4Matic Auto.	12 M	3 853	53 600
300 Executive 4Matic Auto.	15 M	6 053	59 000
43 AMG 4Matic Auto.	25 M	10 500	70 600
63 AMG 4Matic Auto.	NC M	10 500	100 900
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC M	10 500	109 250
350 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.	22 M	8 753	67 900
43 AMG 4Matic Auto.	29 M	10 500	81 400
63 AMG 4Matic+ Auto.	48 M	10 500	119 000
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53 M	10 500	130 900
350 e Executive	NC	0	66 450
200 d Auto.	7	0	45 100
220 d Auto.	10	0	49 200
350 d Executive Auto.	15 M	1 050	62 500
Surcoût Executive : "base" + 4 400 €			
Surcoût Sportline : Executive + 2 350 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 7 050 €			

CLASSE E BREAK

Surcoût : berline + 2 800 €			
CLASSE E ALL-TERRAIN			
220 d 4Matic Auto.	11 M	773	63 200
350 d 4Matic Auto.	16 M	8 173	72 100

NOUVELLE CLASSE E COUPÉ

200 Executive Auto.	10 M	953	53 150
300 Executive Auto.	15 M	2 300	57 900
400 Executive 4Matic Auto.	22 M	9 973	69 300
220 d Executive Auto.	10	0	55 000
350 d Executive 4Matic Auto.	NC M	5 113	66 300
Surcoût Sportline : Executive + 6 300 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 7 400 €			

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcoût : coupé + 6 400 €			
NOUVEAU CLS COUPÉ			
450 Executive 4Matic Auto.	NC M	8 460	76 100
350 d Launch Edition 4Matic Auto.	NC M	2 010	88 500
400 d Executive 4Matic Auto.	NC M	2 010	82 900
Surcoût AMG Line+ : Executive + 9 200 €			

NOUVELLE CLASSE S

450 Executive 4Matic Auto.	25 M	3 853	102 100
560 Fascination 4Matic Auto.	36 M	10 500	124 800
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53 M	10 500	186 000
65 AMG Limousine Auto.	57 M	10 500	238 000
650 Maybach Auto.	36 M	10 500	215 200
350 d Executive Auto.	17 M	613	91 500
400 d Executive 4Matic Auto.	12 M	1 873	98 700
Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €			
Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €			

NOUVELLE CLASSE S COUPE

450 Executive 4Matic	NC M	10 500	118 500
560 Executive 4Matic	NC M	10 500	144 500
63 AMG 4Matic+	NC M	10 500	194 700
65 AMG	NC M	10 500	255 500
Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €			

NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET

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

SL			
400 Auto.	25 M	7 613	105 700
500 Executive Auto.	35 M	10 500	135 600
63 AMG Auto.	50 M	10 500	181 400
65 AMG Auto.	56 M	10 500	256 900

AMG GT			
GT	35	M	10 500
GT S	41	M	10 500
GT C Edition 50	NC	M	10 500
GTR	NC	M	10 500

NOUVELLE AMG GT ROADSTER			
GT	NC	M	10 500
GT C	NC	M	10 500

NOUVEAU CLASSE G			
500 Style Line Auto.	NC	M	10 500
63 AMG Auto.	NC	M	10 500

GLE			
400 4Matic Auto.	23	M	10 500
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 500
500 Executive 4Matic Auto.	34	M	10 500
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 500

GLE COUPÉ			
400 4Matic Auto.	23	M	10 500
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 500
500 Executive 4Matic Auto.	35	M	10 500
63 AMG 4Matic Auto.	51	M	10 500

GLS			
400 4Matic Auto.	16	M	10 500
500 Executive 4Matic Auto.	23	M	10 500
63 AMG 4Matic Auto.	36	M	10 500
350 d 4Matic Auto.	51	M	10 500

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

CITAN TOURER EXTRA-LONG			
111 CDI Pure	NC	0	26 916
Surcoût Plus : Pure + 2 886 €			
Surcoût Prime : Pure + 3 918 €			

MINI			
TYPE	CV	B/M*	P

Surcoût Allure : Access + 2 450 € à + 2 500 €

Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €

NOUVELLE 308 SW

Surcoût : berline + 850 € à + 950 €

3008

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

5008

1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 100
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	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 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 650 €			

NOUVELLE 508

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

PARTNER TEPEE

1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 350
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	22 050
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 950
Electric Active	1 B	6 000	29 900

SURCOÛT ALLURE : ACTIVE + 2 000 €

Surcoût Allure : Active + 2 000 €			
-----------------------------------	--	--	--

POSCHE

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

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

911 COUPÉ (TYPE 991 II)

Carrera	25 M	10 500	100 295
Carrera T	26 M	10 500	110 015
Carrera S	31 M	10 500	114 575
Carrera GTS	34 M	10 500	128 375
Targa 4	26 M	10 500	120 935
Targa 4S	31 M	10 500	135 215
Turbo	44 M	10 500	179 975
Turbo S	49 M	10 500	208 815
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

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

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

NOUVEAU CAYENNE

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

RENAULT

RRG Paris			
------------------	--	--	--

Tel : 01 86 65 49 45

www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			

1.0 Sce 70 ch Life	4	0	11 400
0.9 Energy Tce 90 ch Zen	4	0	13 900
GT	6	0	17 400
Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			
Surcoût Red Night : Intens + 1 000 €			

ZOE			
R75 Life	1	B	6 000
R90 Zen	1	B	6 000
R110 Intens	1	B	6 000
Surcoût Intens : Zen + 800 €			
Surcoût Star Wars : Intens + 1 100 €			

CLIO			
1.2 75 ch Life	4 M	173	14 100
0.9 Tce 90 Zen	5	0	17 300
1.2 Energy Tce 120 Intens	6	0	19 850
R.S. EDC	11 M	473	26 900
R.S. Trophy 220 ch EDC	12 M	613	29 900
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	17 200
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 800
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0	22 950

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

CAPTUR			
0.9 Energy Tce 90 ch Life	5 M	0	17 400
1.2 Tce 120 ch Zen	6 M	113	20 200
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	20 000
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	25 100

MÉGANE			
1.2 Energy Tce 100 ch Life	5 M	50	19 700
1.3 Energy Tce 115 ch Life	6 M	70	20 700
1.3 Energy Tce 140 ch Zen	7	0	24 500
1.3 Energy Tce 160 ch Intens	8	0	28 000
1.6 Energy Tce 205 ch GT EDC	11 M	540	32 800
R.S. EDC	17 M	3 113	39 400

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

ROLLS-ROYCE			
Ghost	49 M	10 500	281 430
Wraith	NC	10 500	295 860
Dawn	NC	10 500	332 400

SEAT			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 895

NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	16 700
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	17 450
1.5 TSI Evo 150 ch FR	8	0	21 210
1.6 TDI 80 ch Référence	4	0	16 905
1.6 TDI 95 ch Référence	5</		

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

FORESTER

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

LEVORG

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 €				

OUTBACK

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

BRZ

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

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CÉLÉRIOS (5 PORTES)				

1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990	
1.0 VVT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290	
Surcoût Privilège : Avantage + 1700 €				

IGNIS

1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 990	
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540	
Surcoût Privilège : Avantage + 1 150 €				

Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €				
------------------------------------	--	--	--	--

NOUVELLE SWIFT

1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 390	
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 840	
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 840	

1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540	
Surcoût Privilège : Avantage + 1 150 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €				

BALENO

1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 590	
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250	
1.0 Boosterjet Pack	5	0	18 040	

Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €				
------------------------------------	--	--	--	--

JIMNY

1.3 WVT JX	6 M	3 113	13 860	
Surcoût JX+JX + 1 750 €				

VITARA

1.6 WVT 120 ch Avantage	6 M	73	17 590	
S	7 M	53	22 990	
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	21 790	

Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €				
--	--	--	--	--

S-CROSS

1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490	
1.4 Boosterjet Style	7 M	50	25 390	
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	23 990	

Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €				
--	--	--	--	--

TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MODEL S				

75D	1 B	6 000	79 200	
100D	1 B	6 000	102 100	

MODEL X				
---------	--	--	--	--

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

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
------	----	------	------	--

AYGO (3 PORTES)				
-----------------	--	--	--	--

1.0 WVT-i 68 ch x	3	0	10 900	
Surcoût x-play : x + 1500 €				

AYGO (5 PORTES)				
-----------------	--	--	--	--

YARIS (3 PORTES)				
------------------	--	--	--	--

1.0 WVT-i 69 ch Active	4	0	14 150	
1.5 WVT-i 110 ch France	4	0	16 200	

Surcoût France : Active + 900 €				
---------------------------------	--	--	--	--

YARIS (5 PORTES)				
------------------	--	--	--	--

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

Surcoût Dynamic : France + 750 €				
----------------------------------	--	--	--	--

Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €				
--	--	--	--	--

Surcoût Chic : Collection + 0 €				
---------------------------------	--	--	--	--

C-HR				
------	--	--	--	--

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

Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €				
------------------------------------	--	--	--	--

Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €				
-------------------------------------	--	--	--	--

Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €				
-------------------------------------	--	--	--	--

AURIS (5 PORTES)				
------------------	--	--	--	--

1.3 WVT-i 100 ch Tendance	5 M	210	20 700	
1.2 Turbo 116 ch Design	6 M	113	23 950	

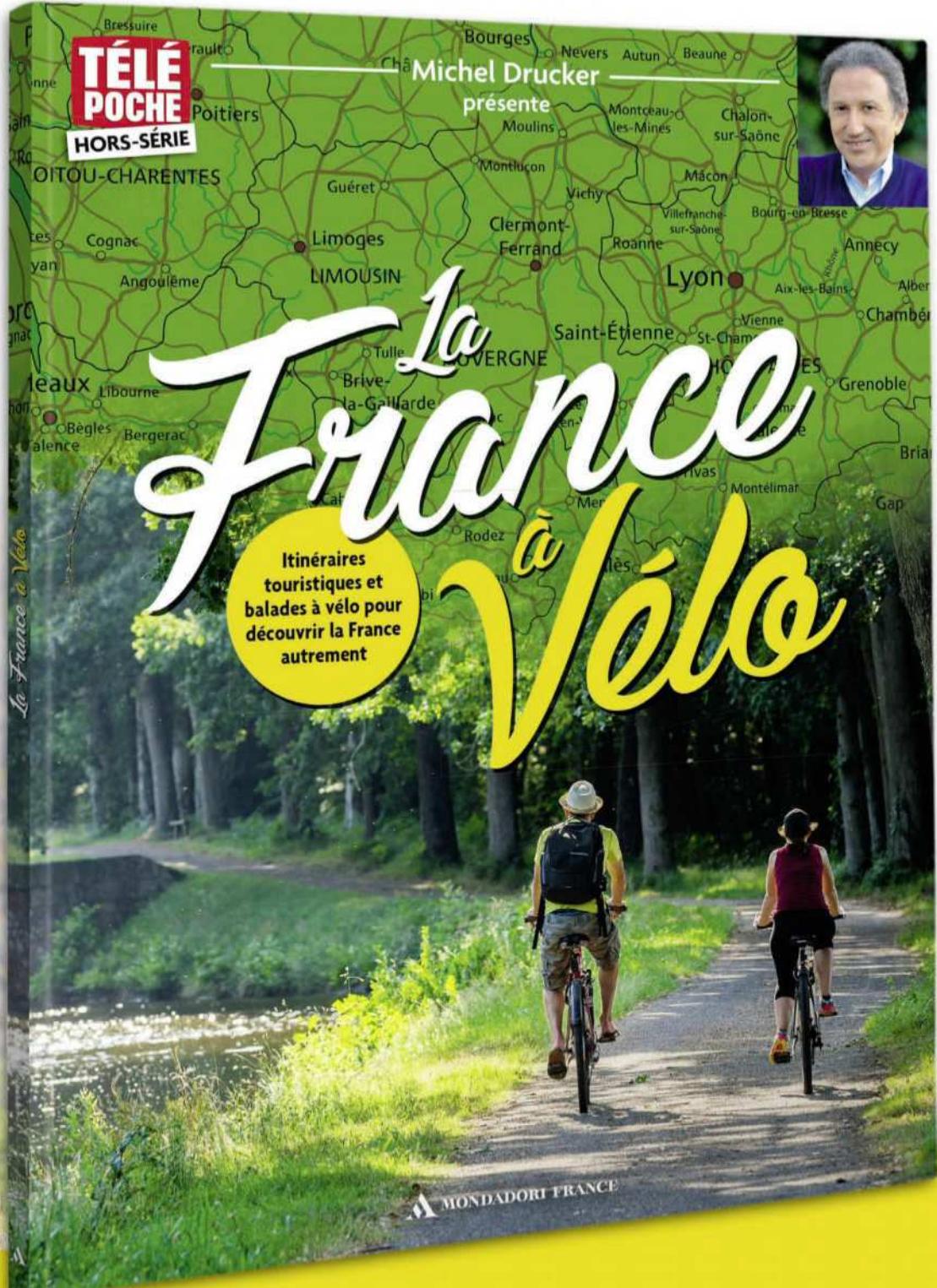
1.3Gh Tendance	4	0	25 900	
----------------	---	---	--------	--

Surcoût Design : Tendance + 2 250 €				

<tbl_r cells="5" ix="1" maxcspan="1" maxr

Itinéraires touristiques et balades à vélo pour découvrir la France autrement

Première destination touristique mondiale, la France est un véritable enchantement à découvrir à vélo. Voici une sélection de quelques-unes des plus belles destinations, accessibles à tous. Seul le rythme tranquille de la bicyclette permet une approche discrète de la nature. À votre rythme, seul, en famille ou entre amis, partez à votre tour en roue libre. Outre la description touristique des itinéraires, illustrés par de magnifiques photos, cet ouvrage est complété par des cartes, des tableaux kilométriques et des informations pratiques. Le plaisir de la balade à vélo est une autre façon bucolique de visiter la France.



EN VENTE ACTUELLEMENT
chez votre marchand de journaux

Référent sur le marché de l'automobile premium

Votre nouveau
partenaire
Audi à Roissy
en face d'Aéroville

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT

Audi Sport

UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

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



Découvrez votre nouveau Terminal Audi
Autoroute A1 - Sortie Aéroville



Audi Bauer Paris Roissy

1, rue des Marguilliers - 95700 Roissy-en-France - 01 85 74 30 00 - www.bauerparis.fr

Bauer Paris SAS - RCS Bobigny B 775 669 401.

**Elle a encore
plus d'arguments
à l'intérieur.**



Nouvelle Arteon.

Belle oui, mais aussi connectée, grâce à son système multimédia qui se commande d'un seul geste sans même toucher l'écran et qui vous permet de contrôler les applications de votre smartphone. Connectée oui, mais aussi confortable avec ses sièges massants ventilés, son grand espace intérieur et son coffre spacieux. Décidément, elle n'a pas fini de vous surprendre*.

Demain démarre aujourd'hui.



Volkswagen

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S: Soissons B 602 025 538

Modèle présenté : Nouvelle Arteon R-Line 2.0 TSI 150 DSG7 avec options peinture métallisée 'Jaune Curcuma', jantes 20" 'Rosario' Graphite Mat, toit ouvrant panoramique et pack 'Traffic & Security Assist'. * Technologies de série ou en option.

Cycle mixte (l/100 km) : 4,5. Rejets de CO₂ (g/km) : 116.

Professionnels, découvrez nos offres spécifiques pour ce modèle sur volkswagen.fr/professionnels

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

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

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

HONDA

The Power of Dreams.

HONDA VOUS OFFRE
LA GARANTIE

1000000 km⁽¹⁾



Modèles présentés : Jazz 1.5 i-VTEC Dynamic, 5 portes, 130 ch, 1 498 cm³, avec peinture métallisée 20 400€. Consommation mixte 5,9 l/100 km; émissions de CO₂ 133 g/km. CR-V 1.6 i-DTEC Exclusive Navi, 4 roues motrices, 5 portes, 160 ch, 1 597 cm³, avec peinture métallisée 40 850€. Consommation mixte 5,1 l/100 km; émissions de CO₂ 133 g/km. HR-V 1.5 i-VTEC Exclusive Navi, 5 portes, 130 ch, 1 498 cm³, avec peinture métallisée 27 200€. Consommation mixte 5,7 l/100 km; émissions de CO₂ 134 g/km. Civic 5 portes 1.5 i-VTEC Turbo Sport Plus, 182 ch, 1 498 cm³, avec peinture métallisée 30 190€. Consommation mixte 5,8 l/100 km; émissions de CO₂ 133 g/km. Prix catalogue au 02/04/18 (1) Garantie 1 million de KM ou 2 ans après l'expiration de la garantie constructeur, au premier des deux termes échus, offre valable jusqu'au 30 juin 2018, voir détails sur www.honda.fr. Offre valable sur tous les modèles Honda, hors NSX. *Donnez vie à vos rêves.

GARAGE DU CLOS SAS
ZA de l'Autodrome - 2 avenue Etorre Bugatti
91 310 LINAS
01 69 80 72 80 - gargeduclos@wanadoo.fr



GARAGE DU CLOS SAS
45/47 avenue du général de Gaulle
91 140 VILLEBON SUR YVETTE
01 69 31 55 00 - gdcvillebon@wanadoo.fr

Boîtes de vitesses toutes marques

Huile de boite incluse
avec chaque commande!



OFFRE SPÉCIALE ! Transport gratuit !

Tél: 07 71 86 20 44

1 rue Louis Armand, 77330 Ozoir-La-Ferrière

boitesdevitesses.fr

FAITES DES ÉCONOMIES en roulant €co-Propre !



Qu'est-ce qui prouve les économies de carburant avec Mécarun C 99 ?

la parfaite combustion constatée lors des passages aux contrôles anti-pollution



* Satisfait ou remboursé si le véhicule était refusé au contrôle anti-pollution.

Flacon doseur 250 ml avec bec verseur, traite jusqu'à 1 000 litres.



**20€
TTC**

MECA-RUN

Liste des points de vente sur www.mecarun.fr

Ancien *Moderne*

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

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSENS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

4.5 / 5
AVIS CLIENTS

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Crédit photo : Quattro Assurances

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 129, rue de la Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 239 894 546 - N° ORIAS : 070011762 - www.ekomi.fr

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

BESOIN D'UN GUIDE ?

PLUS DE
220 PAGES !

NOUVEAUTÉS 2018
L'Auto Journal lève le voile
sur 48 nouveaux modèles

NOS TESTS
Retrouvez tous nos essais
sur les voitures du marché

PRIX ET ÉQUIPEMENTS
Obtenez tous les informations pour
bien choisir votre nouveau modèle



5€
,95

En vente actuellement



Suivez-nous sur facebook et Twitter pour une info en continu.



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 Mouxoris
78150 Le Chesnay

MINI STORE PLAISIR
141 rue des Pêchers
78370 Plaisir



*Exemple pour un MINI CABRIO 102 ch. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 326,02 €/mois.

Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un MINI CABRIO 102 CH jusqu'au 30/06/2018 dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par MINI Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n°07 008 883 (www.orias.fr). Consommation en cycle mixte : 5 l/100 km. CO₂ : 115 g/km selon la norme européenne NEDC. L'extérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition.* Hors pièces d'usure. NDBM2, 33 route de Mantes 78240 Chambourcy - SAS au capital de 1.060.000 € RCS Versailles B 678 202 904 immatriculée à l'ORIAS n° 07 027 309.

À découvrir dans notre prochain numéro

N°
1010

du 7 juin 2018



AUDI

Mercedes Classe A

Lors du premier essai, sa planche de bord nous a impressionnés, son comportement routier beaucoup moins. Premiers comparatifs face à des rivales allemandes et françaises qui n'ont rien à perdre.



FLORIAN GROUT



LAMBORGHINI

Lamborghini Urus

Avec 650 ch sous le capot et des lignes tout en muscles, ce Cayenne recarrossé fait tourner les têtes sur son passage. Notre essayeur succombera-t-il au charme de ce taureau très zélé ?

Et aussi... En kiosque

ACTUELLEMENT

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N° 84 164 pages



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

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographies: Yann Lefebvre, Christian Martin

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

Ont collaboré à ce numéro: Sophie Ceugniet, Caroline Hazard

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Christophe Chantrel

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing direct: Catherine Grimaud

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Chef de produit marketing direct: Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52.

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54),

Paul Bellâiche (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 Boularan (29 88)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Cogérants: Carmine Perna et Frank Mahlberg

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

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

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0318 K 82833

Dépôt légal: mai 2018



AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0%

Certification PEFC

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

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin
d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute
question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75
(du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements

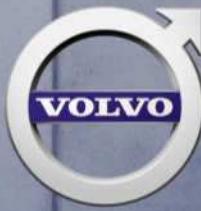
L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France : 75 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon),

98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 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).





UNE VOLVO V40 NOUVELLE EDITION SANS APPORT, C'EST AUSSI ÇA LE MINIMALISME SUÉDOIS.

Les équipements de série de la Volvo V40 nouvelle édition vous séduiront : jantes alliages 17", toit panoramique, combiné d'instruments digital, sellerie exclusive et éléments de finition noir laqué.

Venez vite la découvrir chez votre concessionnaire.

À PARTIR DE
265€ / MOIS
en LLD 48 mois⁽¹⁾

SANS APPORT, SANS CONDITION.
ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽²⁾



VOLVOCARS.FR

(1) Exemple de Location Longue Durée (LLD) pour une V40 T2 Edition neuve pour 40 000 km, 48 loyers mensuels de 265 €. (2) Prestations de Cetelem Renting Entretien-Maintenance et extension de garantie deux ans au-delà garantie constructeur incluses, limitées à 120 000 km. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au **31/08/2018**, sous réserve d'acceptation par Cetelem Renting, RCS Paris 414 707 141. N° ORIAS : 07 026 602 (www.orias.fr). Détails sur www.volvcars.fr.

Volvo V40 Nouvelle Edition : Consommation Euromix (L/100 km) : 5.9 - CO₂ rejeté (g/km) : 137.

ABVV AUTOMOBILES

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

GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54
S.A. BIDAUD
91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

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

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 CO₂ 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^{er} 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.