

Numéro double

★
DOSSIER
SPÉCIAL

Nouveautés allemandes

26 pages, plus de
40 nouveaux modèles
à découvrir!

BMW X5 IV



VW GOLF VIII



AUDI A1
SPORTBACK II



AUDI Q8



MERCEDES
CLASSE A SEDAN



VW T-CROSS



BMW SÉRIE 8



AUDI Q5 / DS 7 CROSSBACK

FACE-À-FACE

Avec le moteur essence de 225 ch, le SUV français enfin au niveau de la référence allemande?



ESSAI LONGUE DURÉE

MERCEDES CLASSE A

Taillée pour les grands espaces, la nouvelle compacte Mercedes?



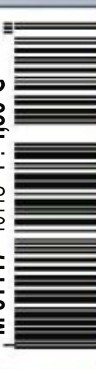
1ERS ESSAIS

Nouvelle Peugeot 508

En essence ou en diesel, est-elle aussi enthousiasmante à conduire qu'à regarder?



M 01117 - 1011S - F - 4,50 €



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



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



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



Dossier Spécial
allemandes P. 8



Kia Niro/P. 76



Peugeot 508/P. 50

SOMMAIRE

Découvrir

8 Spéciales allemandes

Audi A1 Sportback II, Audi Q8, BMW X5 IV, BMW Série 8, BMW Série 3 VII, Mercedes GLA II, Mercedes CLA II, Mercedes EQ C, Opel Corsa VI, Porsche 911 VIII, Volkswagen Golf VIII, Volkswagen T-Cross

Comprendre

40 L'Allemagne: géant aux pieds d'argile?
44 Rencontre avec Louis-Carl Vignon, président de Ford France

Conduire

50 **Peugeot 508** 2.0 BlueHDi 160
58 **Peugeot 508** 1.6 PureTech 225
60 **Mercedes Classe A** 200 7G-DCT
72 **Ford Fiesta** ST
76 **Kia Niro** 1.6 GDi Hybride rechargeable
78 **DS 7 Crossback** PureTech/**Audi Q5** 2.0 TFSI
86 **Hyundai i20** T-GDi
90 Les Experts: **Skoda Karoq** TSI
93 Dernier essai: **Citroën Berlingo**

Vibrer

94 Reportage: **la Renault Juvaquatre** à la poursuite d'un record historique
100 Formule 1: interview d'Olivier Panis
102 Rétro: **Citroën CX 2200**

Partager

106 La vie de vos autos
107 Le chef des essais vous répond

S'offrir

108 Configurateur: **Volkswagen Polo**
112 Occasion: **Mercedes GLE**
115 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves

123 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces



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

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



DS 7 Crossback/Audi Q5/P. 78



F1: interview d'Olivier Panis/P. 100



Ford Fiesta/P. 72



Reportage: un record en Juvaquatre/P. 94



Mercedes Classe A/P. 60

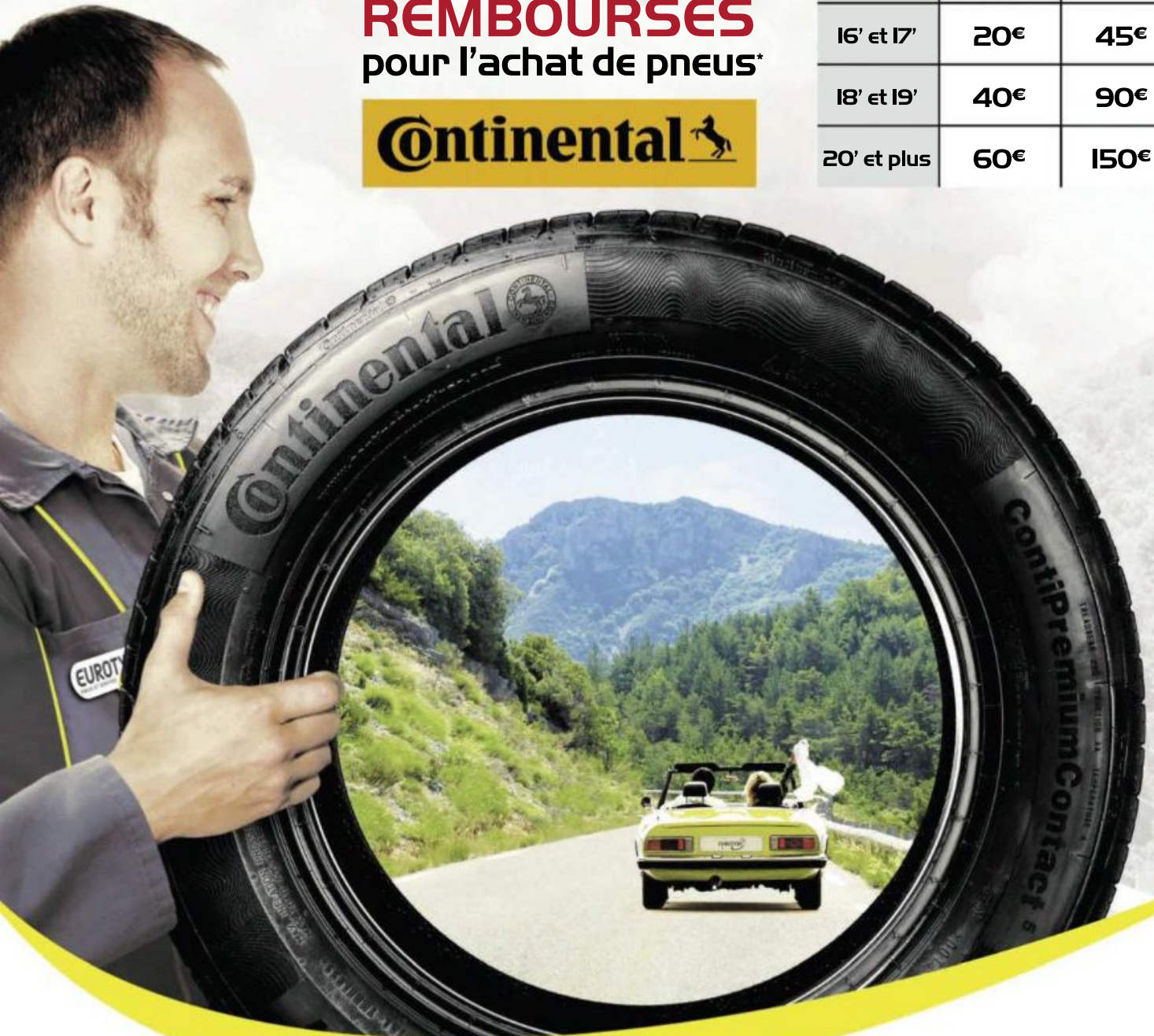
DU 28 MAI AU 30 JUIN 2018

jusqu'à **150** €

REMBOURSÉS
pour l'achat de pneus*

Continental 

Ø du pneu en pouces	Pour l'achat de 2 pneus	Pour l'achat de 4 pneus
13' et 15'	10€	25€
16' et 17'	20€	45€
18' et 19'	40€	90€
20' et plus	60€	150€



+ de 190 centres à votre service.
Retrouvez nos offres et le centre
le plus proche sur **eurotyre.fr**

*Offre de remboursement différé, calculée en fonction du diamètre de vos pneus Continental achetés et posés en magasin, sous réserve de transmission des éléments. Offre réservée aux particuliers, valable du 28 mai au 30 juin 2018 dans les points de vente Eurotyre participant à l'opération, dans la limite des stocks disponibles.
Non cumulable avec d'autres opérations en cours. Voir règlement complet sur www.eurotyre.fr.
Prix communiqués TTC. Photo non contractuelle. CONTICLUB SASU - RCS Compiègne 518 989 504.



LE JEU DES DIFFÉRENCES SPÉCIAL "MONDIAL DE FOOT"



ÉDITO

ABONNEZ-VOUS!

Retrouvez toutes nos
offres p. 43 et sur
www.kiosquemag.com

CLÉMENT CHOULOT



LES RAISONS D'UN MIRACLE

Mais qu'est-ce qu'ils ont de plus que nous, ces Allemands? Leur industrie automobile rayonne dans le monde entier, domine de la tête et des épaules celles du reste de l'Europe. Leurs nouveaux modèles s'enchaînent à un rythme endiablé. Ils sont champions du monde du premium, enregistrent des profits colossaux. Ce n'est pas tant que nous, Français, déméritons sur le sujet. Si l'on se compare à l'Italie ou à la Grande-Bretagne, nous n'avons pas à rougir. Mais l'Allemagne est juste dans un autre monde.

Chercher des explications historiques rend encore plus perplexe. L'Allemagne avait toutes les raisons de sombrer après

la Seconde Guerre mondiale. Usines détruites, pays coupé en deux, population dans le plus grand dénuement, entreprises sous surveillance des Alliés, l'avenir était sombre. À l'époque, BMW en quasi-faillite produit pour survivre des voiturettes à moteur de moto. Quand Volkswagen, dirigé par un officier britannique, se lance en exploitant un concept bizarre conçu dans les années 30, la Coccinelle... dont les industriels britanniques, consultés, avaient déclaré qu'elle était laide, sans intérêt, et impossible à rentabiliser.

De la magie, alors? Non. Mais un miracle... américain. S'appuyant sur de solides traditions industrielles, des ouvriers et des ingénieurs de qualité, l'Allemagne s'est très tôt tournée vers le marché américain. Plan Marshall aidant, cela leur a apporté de l'air frais, des devises mais, surtout, la possibilité de développer des modèles puissants et attractifs qu'il aurait été impossible de rentabiliser sur leur seul marché intérieur. Volkswagen, direz-vous? L'Amérique encore, puisque la Coccinelle y a été un succès. Mais aussi, cette voiture économique et fiable était en parfaite adéquation avec un marché intérieur conséquent mais appauvri. Par la suite, lorsque le niveau de vie allemand s'est redressé, l'appétit du marché national pour des voitures de haut de gamme, jamais découragé par la réglementation ou la fiscalité, a pu s'exprimer librement. Et renforcer encore l'offre de ce que l'on n'appelait pas encore le premium. Sont-ils invincibles? Personne ne l'est, l'énorme faute du dieselgate le prouve. Mais leur présence massive en Chine, leurs investissements considérables dans l'électrique ou la conduite autonome, prouvent qu'il va falloir compter encore longtemps avec les voitures allemandes.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Abonné depuis des années à votre revue, je l'apprécie beaucoup. Mais qui aime bien châtie bien: pourquoi vous évertuez-vous à essayer en majorité des voitures à motorisation diesel, alors que ce n'est plus du tout dans l'air du temps?

C. Maire

Nous essayons de plus en plus de modèles essence.

En revanche, à partir d'un certain niveau de gamme, ce sont encore les diesels qui se vendent en majorité, et plus encore s'il s'agit de modèles principalement achetés par des entreprises. Nous nous conformons donc aux attentes des acheteurs.

Dans votre numéro 1 009, vous vous demandez comment va faire l'État pour récupérer les taxes sur les carburants avec les voitures électriques. C'est assez simple, cela tient en un mot: Linky. Pourquoi, selon vous, le déploiement de ce compteur "intelligent" est-il si urgent? Pour aider le consommateur à gérer ses factures? Bien sûr que non. Mais il permettra de savoir à quoi est destinée l'électricité utilisée, et si c'est pour recharger une voiture, elle sera surtaxée.

Régis Gogel

Voilà une possibilité offerte par le compteur Linky sur laquelle EDF et Enedis restent bien discrets. Mais en effet, techniquement, cela semble possible. Nul doute, avec ou sans Linky, que l'État trouvera des solutions alternatives pour combler les baisses de rentrées fiscales en cas de chute de consommation des produits pétroliers.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



LIVRÉES DE LÉGENDE

C'est un superbe clin d'œil que Porsche a adressé à sa propre histoire, en alignant aux 24 Heures du Mans deux 911 RSR dont la livrée évoque deux modèles légendaires. À savoir, d'une part, la 917/20 "Cochon Rose" engagée en 1971 et surnommée ainsi du fait de sa décoration faite de sections semblant avoir été étiquetées par un boucher et,

d'autre part, les nombreux modèles qui furent ornés d'une décoration Rothmans – avant que la publicité pour les cigarettes soit proscrite – telle la 959 Paris-Dakar, la 956 ou encore la 962. Quand certains constructeurs hésitent encore à vivre fièrement leur héritage, Porsche ne se pose plus de questions. Et c'est tant mieux.



SPÉCIAL ALLEMANDES



Ne rien lâcher !

Sous le capot, L'A1 recevra uniquement des moteurs essence, dont certains pourraient dépasser les 200 ch, ce qui ira avec le look volontairement sportif de cette version S line.

Audi A1 Sportback II



LES INFOS CLÉS

À partir de 19 500 €*

Commercialisation :
fin 2018

Sa cible :
Mini 5 portes

*Estimation



Quelle surprise !

Ce n'est pas parce que l'industrie allemande règne sur le monde automobile qu'elle doit se reposer sur ses lauriers. **Ce dossier montre que les constructeurs, notamment haut de gamme, ne cessent d'investir pour proposer de nouveaux modèles, pour défricher de nouveaux segments.** Au risque parfois de friser l'overdose (des SUV à toutes les sauces...) dans cette course en avant dans laquelle la prime reviendra au plus technologique.



La nouvelle A1 reprend la base technique inaugurée par la Seat Ibiza. Cette plate-forme MQB A0 lui permet de reposer sur un empattement de 2,56 m.

De la précédente Audi A1 Sportback, il ne subsiste que l'appellation et la carrosserie 5 portes. Pour le reste, tout est neuf!

Par **Florian Chopin**

Nombreux sont ceux qui pensent que le style Audi tourne en rond. Ne nous voilons pas la face, nous avons tous douté, au moins une fois, devant un modèle en se demandant de quelle version il s'agissait. Depuis son arrivée à la tête du style de la marque, Marc Lichte s'est efforcé de démontrer que les nouvelles productions marqueront

une certaine rupture avec les précédentes, sans pour autant se renier. Les ailes se sont gonflées, les calandres se sont distinguées : d'un côté, les versions élargies et abaissées des berlines, de l'autre les octogonales en 3D pour les SUV. Mais dans l'ensemble, il est difficile de parler de révolution, comme cela a pu être le cas chez BMW sous l'ère Chris Bangle. C'est dire si cet a priori trottait dans ma tête avant de découvrir la future A1 Sportback ➤

(ce sera la seule carrosserie) dans cet immense hangar de la banlieue d'Ingolstadt, fief d'Audi. La surprise est d'autant plus grande. *"Je voulais quelque chose de différent"*, avoue Jürgen Löffler, responsable du design extérieur. Impossible de confondre les deux générations : autant la première était rondouillarde, autant la nouvelle se veut musclée, incisive, pour ne pas dire agressive, surtout dans cette livrée S line. *"Dans cette finition, nous avons poussé le trait sur la sportivité. Dans une version d'entrée de gamme, l'interprétation est plus sage"*, nous confie celui qui était déjà à l'origine de la première génération. Clairement, la Sport Quattro de 1984 aura été l'inspiratrice de cette deuxième mouture (voir encadré). *"L'A1, c'est la voiture de rallye : elle est racée, très compacte, donc maniable"*, nous explique le designer. Compacte, la nouvelle A1 l'est assurément, mais avec 4,03 m de longueur, elle affiche 5 cm de mieux que l'actuelle version. En reposant sur la nouvelle plate-forme MQB A0, celle des récentes Seat Ibiza et Volkswagen Polo, elle prend près de 10 cm en empattement (2,56 m). Cela bénéficie directement aux passagers arrière qui disposent d'une habitabilité très correcte pour le segment. La garde au toit est un peu plus limitée. L'imposant tunnel de servitude surprend et gêne le passager central. Audi a tout fait pour le conserver, car ce sera la seule marque du groupe à disposer d'une transmission intégrale avec la future S1 Quattro. À l'avant, la planche de bord est toujours aussi sobre. Elle adopte un écran tac-



➔ L'agencement de la planche de bord a été revu avec un large écran tactile et des compteurs numériques (option).



⬆ L'habitabilité arrière est correcte pour le segment. En revanche, le tunnel de transmission est gênant. Il servira à la future S1 Quattro.

tile de 8,8 pouces pour l'infodivertissement et peut disposer de compteurs numériques via une dalle de 10,25 pouces (les jauges à carburant et de température moteur sont à l'extérieur dudit écran). À noter qu'au rayon ergonomie, il y a plus simple qu'un bouton sur lequel il faut appuyer plusieurs fois pour obtenir les codes ou les phares...

La dernière surprise provient de la gamme des moteurs : seuls des blocs essence sont annoncés (3 cylindres 1.0 TFSI de 95 et 116 ch, 4 cylindres 1.5 TFSI 150 ch et 2.0 TFSI 200 ch). La boîte S tronic 6 est associée au plus puissant. Pour les diesels, il faudra repasser...



En abandonnant ses arches de pavillon spécifiques, l'A1 perd une partie de sa personnalité. Ses larges montants arrière rappellent ceux du Q2 et limitent la visibilité.



L'INSPIRATRICE Sport Quattro

"Avec le montant arrière incliné et, surtout, les trois ouïes juste sous le capot moteur, nous voulions faire référence à la Sport Quattro", reconnaît Jürgen Löffler, responsable du design extérieur. L'auto a été fabriquée en 1984 à 224 unités afin d'homologuer la version de course pour le championnat du monde des rallyes. Elle disposait d'un 5 cylindres turbo affichant plus de 300 ch, bien sûr, délivrés aux quatre roues.

Cette Cox, je donnerais n'importe quoi pour la remettre sur pied. Elle me suit depuis que je suis tout petit. Quand même fou... D'ailleurs, je ne crois pas avoir de souvenir plus ancien de mon enfance. C'est une voiture, la Cox, 1956, compresseur Judson, 1192 cm³ : largement de quoi passer de bons moments. Elle m'a servi pendant une vingtaine d'années, et à ce moment-là, je m'en servais tous les week-ends ! Je pouvais aller où je voulais, me suis fait plaisir ! Malheureusement, elle est immobilisée depuis novembre 2002, à cause de quelques-uns des trois trucs qui ne tournaient plus très rond. Les carburateurs encrassés, notamment, et qui ne pouvaient pas remplir les réservoirs. Mais bon, ça, à la limite... C'est surtout les plaquettes de frein qui ont fait le coup. Et là, je vous raconte pas les réparations ! C'est au-delà de mon savoir-faire, le coupure, est-ce que ça ne va pas ça le problème : à force de rencontrer des passionnés, j'ai même découvert des pièces pour faire le boulot proprement, j'en connais un ou deux... C'est qu'il y a des gens qui ne trouvent pas comme ça. Enfin, quand je parle de pièces, je parle des pièces d'origine, pas des pièces de rechange, hein ! Ça, c'est sûr qu'il vaut mieux des pièces d'origine que des pièces de rechange, par n'importe quoi. Faut faire attention avec les pièces d'origine, moi je rigole pas avec ça ! Quand je l'ai récupérée, j'ai fait tout le travail, j'ai occupé du démontage et du remontage tout seul. Maintenant, ma Cox, je la connais sur le bout des doigts. Je me rappelle, j'avais réinstallé tout le carburateur à ce moment-là. Et puis tout ce qui est moteur, j'avais même aussi. Franchement, c'est pas compliqué à l'expliquer deux fois ! Par contre, c'est un truc que je regrette, parce qu'il a fait un vrai travail, le même que l'original... bref, franchement, quelqu'un qui sait s'y prendre plutôt que de se faire aider, elle appartenait à mes grands-pères. La bête à bon dieu, on l'appelait, elle faisait tenir le volant sur les routes de campagne. Ma mère n'en menait pas une si grande, l'école, le lundi matin, je racontais à mes copains que je savais déjà conduire. Et puis un jour, bien sûr, j'ai eu mon permis pour de vrai. Alors, j'ai pu conduire la petite Cox. Bon, c'est pas une conduite comme les autres, mais c'est ça qui fait son charme. Pour passer à une autre vitesse, il faut le vouloir. Il faut aimer être en contact direct avec la route. On va pas se mentir, elle a ses caprices. En s'arrêtant en plein milieu de la route, par exemple. Juste comme ça. Surtout qu'en 1956, il n'y avait pas de jauge d'essence. Remarquez, ça a ses avantages : le coup de la panne, je m'en suis servi un paquet de fois. Je peux pas dire que ça m'ait vraiment aidé à conclure un jour, mais c'était drôle, après coup ! Enfin bon, si ça continue, je peux y passer la nuit, hein ! Je vous jure, ma Cox, une fois qu'on me lance dessus, on m'arrête plus.

Vous allez enfin pouvoir faire autre chose que d'en parler.

Découvrez Classic Parts dans les réseaux Volkswagen et Volkswagen Véhicules Utilitaires.

Bonne nouvelle, votre voiture de collection peut enfin quitter le garage et fouler le bitume de nouveau. Avec le nouveau service Classic Parts, votre Réparateur Agréé Volkswagen et Volkswagen Véhicules Utilitaires vous permet de remettre votre véhicule de collection à neuf grâce à plus de 30 000 références de pièces conformes à l'origine.

Attention : si vous aimiez en parler, vous allez adorer la conduire.



Fils d'A8 et de Q7

Nouveau venu dans la gamme Audi, le Q8 est un savant mélange entre l'imposant Q7 et la technologique A8, mais il a sa personnalité propre.

Par Florian Chopin

Le Q8 pourra recevoir, en option, les roues arrière directrices. De quoi faciliter l'agilité de ce mastodonte de près de 2,2 tonnes.



PHOTOS AUDI

Q8



LES INFOS CLÉS

À partir de
70 000 €*

Commercialisation :
juillet 2018

Sa cible : BMW X6

* Estimation

Après le récent Q2, c'est au tour du sommet de la gamme des SUV Audi de recevoir un modèle inédit : le Q8. Bientôt un Q1, et la famille sera au complet. Mais avant cela, revenons à ce nouveau bébé qui, s'il vient se positionner par son appellation au-dessus du Q7, affiche néanmoins un encombrement moindre (4,99 m contre 5,05 m). Extérieurement, ce Q8 se distingue de son petit frère par une silhouette dynamique marquée par son épais montant

arrière fortement incliné. Nous sommes loin du SUV familial avec sac à dos genre Q7, mais l'engin ne tombe pas dans la caricature façon BMW X6. Il sait se tenir. Mais c'est surtout par sa calandre et sa poupe que le Q8 marque un tournant dans l'ère des SUV Audi. "Il donne le ton et le style des futurs SUV Audi", nous explique Sascha Heyde, designer extérieur de l'auto. On retrouvera donc cette calandre avec ses six barres verticales semblant sortir de la proue de l'engin sur les prochaines productions de la marque (le Q3 II est prévu pour la fin juillet...). À noter que, selon les



↑ Le Q8 reprend la base technique du Q7, mais ses dimensions sont légèrement en retrait, pour s'afficher à 4,99 m de longueur.

Les designers ont soigné la signature lumineuse. À l'avant, les optiques sont en deux parties: en haut les feux de jour à LED, en bas les feux de route à LED.



finitions, l'élément gris encadrant la calandre octogonale peut adopter la teinte de la carrosserie, ainsi seul le léger jonc chromé ressortira. Si les optiques semblent imposantes, c'est parce qu'elles sont composées de deux parties. En haut, les feux de jour à LED donnant une signature lumineuse très technologique à l'auto, en bas, les feux de route qui seront à LED aussi, voire Matrix LED (feux de route adaptatifs). À l'arrière, le Q8 semble vouloir se rapprocher des récentes limousines (A8 et A7 Sportback) d'Audi avec son bandeau Black Panel courant sur toute la largeur de l'auto.

L'ensemble est constitué de diodes s'animant au déverrouillage. À noter que le hayon et le cache-bagages sont électriques de série.

Le Q8 est le premier SUV avec portières sans encadrement

Pour conserver une ligne basse (1,71 m, quand le Q7 affiche 1,74 m), Audi a choisi de retirer les encadrements des portières. À l'intérieur, l'architect- ➔



L'agencement intérieur du Q8 reprend celui initié sur l'A8, avec deux écrans tactiles et des compteurs numériques.



Ambiance lumineuse personnalisable à volonté. Et surtout, transmission intégrale Quattro pour toutes les versions du Q8.



Le levier de la boîte de vitesses automatique (à 8 rapports) sert également de support pour la main afin d'utiliser l'écran tactile de 8,6 pouces.

PHOTOS AUDI

ture est celle initiée par la nouvelle A8 : on retrouve ainsi les trois écrans, dont deux tactiles pour l'info-divertissement (10,1 pouces) et la climatisation (8,6 pouces). Le dernier concernant l'instrumentation numérique (12,3 pouces HD). Pour ceux qui en veulent encore, un large affichage tête haute est également au programme des options. La commande vocale est simplifiée, il suffit de dire "j'ai froid" pour que le système augmente la température... Malgré un look très dynamique, le Q8 sait se faire pratique. Ainsi dispose-t-il d'une banquette fractionnable et coulissante sur 10 cm. Avancée au maximum, l'espace aux jambes est correct. Reculée à fond, il est tout simplement digne d'une limousine.

Au rayon des motorisations, Audi fait simple : uniquement des V6 associés à une batterie 48 V, une boîte auto à 8 rapports et la transmission intégrale. Au lancement, le catalogue comptera le diesel 3.0 TDI 286 ch (50 TDI). Il sera suivi par son petit frère de 231 ch (45 TDI) et un essence 3.0 TFSI de 340 ch (55 TFSI). L'auto peut également recevoir une suspension pneumatique, des roues arrière directrices ainsi que 39 assistances à la conduite.



Sous son allure sportive, le Q8 affiche néanmoins une belle habitabilité qui peut être modulée grâce à une banquette fractionnable et coulissante sur 10 centimètres.

Permis poids lourd exigé

Avec son gabarit d'armoire normande, sa transmission intégrale, sans oublier la palanquée d'aides à la conduite, le Q8, avec un moteur 3.0 TDI, affiche 2 145 kg (poids annoncé par Audi). Malgré le gain déclaré de 0,7 l/100 km apporté par le système d'hybridation légère via la batterie 48 V, cela augure de consommations importantes, et donc de malus exorbitants (surtout si vous prenez l'option 22 pouces). Audi se garde d'ailleurs bien de fournir une valeur de ses rejets de CO₂.



Et aussi...



ILLUS. J.-F. HUBERT

A3 Sportback IV

La prochaine génération n'existera qu'en 5 portes. Son style s'affirmera, à l'image des récentes berlines Audi (calandre abaissée, optiques effilées). À bord, elle adoptera la présentation horizontale avec compteurs numériques et écrans tactiles. La base technique MQB sera reconduite et intégrera des 4 cylindres ainsi que des hybrides (12 V mais aussi rechargeable).



SB MEDIEN

TT restylé

Il y a vingt ans, Audi commercialisait son premier TT. La 3^e génération sera très légèrement restylée cet été (boucliers, jantes, coloris...). Les motorisations afficheront des puissances revues à la hausse (les TDI seraient menacés de disparaître...) et la boîte à double embrayage S tronic 7 devrait se généraliser.



AUDI

e-tron

Il s'agira du premier SUV 100% électrique de la marque. Ce rival de la Tesla Model X disposera d'une batterie de 95 kWh alimentant des moteurs de plus de 400 ch et permettant une autonomie de plus de 400 km. Reposant sur la nouvelle plate-forme MEB du groupe, l'e-tron devrait proposer un bel espace habitable. Rendez-vous fin août pour le découvrir.

AUDI

A6 Avant

LES INFOS CLÉS

À partir de 49 000 €* Commercialisation : septembre 2018

Sa cible : BMW Série 5 Touring

* Estimation

Après la berline, voici le break A6. Si rien ne change entre les deux autos jusqu'au montant central, toute la partie arrière est modifiée. "Nous avons voulu donner l'impression d'une auto très allongée avec une ligne de pavillon qui semble interminable", explique Helmut Jung, designer extérieur de l'auto. Le tout se termine sur une lunette plus inclinée que sur la génération précédente. Le hayon est électrique et mains-libres de série avec une hauteur d'arrêt paramétrable. Il s'ouvre sur un coffre au volume allant de 565 à 1 680 dm³. À bord, la présentation est strictement identique à celle de la berline avec deux écrans tactiles. L'espace arrière est parfaitement convenable, la garde au toit idéale et les caves à pieds très logeables. La partie mécanique est similaire à celle de la berline avec un 4 cylindres

2.0 TDI de 204 ch en entrée de gamme suivi par des moteurs V6 (de 231 à 340 ch) associés à une batterie 48 V et à une boîte auto à 8 rapports. Transmission intégrale et roues arrière directrices sont au menu.



L'habitabilité arrière de l'A6 Avant s'avère royale. La garde au toit excellente et les caves à pieds très logeables.

Q3 II

LES INFOS CLÉS

À partir de 32 500 €* Commercialisation : novembre 2018

Sa cible : BMW X1

* Estimation

Pour ce nouveau Q3, les designers d'Audi auront corrigé le défaut principal de l'actuel : ses proportions déséquilibrées. Pour cela, ils se sont appuyés sur la plate-forme MQB leur permettant d'allonger l'auto (4,45 m environ contre 4,39 m actuellement) et de la reposer sur un empattement plus long (2,65 m environ contre 2,60 m). Autre nouveauté, le style se calquera sur celui du récent Q8 (voir p. 12) avec une calandre désormais octogonale et plus proéminente que jamais. À l'intérieur, l'agencement devrait être proche des récentes pro-

ductions de la marque. D'autres surprises sont à prévoir. Les motorisations devraient aller de 150 à plus de 220 ch avec boîte à double embrayage S tronic 7 et transmission intégrale au programme. Sa révélation est prévue pour la fin juillet.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Le retour d'un best-seller !

C'est l'année du X chez BMW ! Après les X2, X4 et l'inédit X7, BMW nous présente en exclusivité la quatrième génération de X5 qui, malgré un design proche de l'ancien, change du tout au tout. Par David Bouillaux Photos Tom Kirkpatrick

X5 IV



LES INFOS CLÉS

À partir de 72 400 €

Commercialisation :
novembre 2018

Sa cible :
Mercedes GLÉ



La gamme des motorisations comprend des versions diesel (286 et 400 ch) et essence (340 ch), en attendant la version hybride rechargeable.



Le nouveau X5 inaugure un cockpit inédit pour BMW, avec des compteurs désormais 100 % numériques et personnalisables.



Le système d'infodivertissement se commande via un écran tactile de 12,3 pouces. La commande gestuelle est également au programme.



Disons-le, depuis le début de sa commercialisation en 1999, le X5 connaît une carrière plutôt florissante, puisque la marque a réussi à écouler plus de 2 millions d'exemplaires. Un véritable succès qui s'explique en partie grâce aux prestations à la fois familiales et sportives de ce SUV. Le nouvel opus repose sur la fameuse plate-forme CLAR – celle des récentes Série 5, 7 et X3 – qui permet de disposer des suspensions pneumatiques et même des roues arrière directrices en option, et a pour particularité d'être flexible et donc de s'adapter à la plupart des futurs modèles de la marque.

Le gabarit du X5 évolue peu par rapport à la précédente génération. Comptez seulement 3,5 cm de plus en longueur, 1 cm en largeur et 3,5 cm en hauteur. Des dimensions qui restent dans le domaine de l'acceptable en comparaison de celles du gigantesque X7 et ses 5,10 m de long (*voir encadré p. 18*) ! Cela dit, les passagers profiteront d'un espace aux jambes toujours aussi appréciable. D'ailleurs, pour les familles nombreuses, une version 7 places viendra également compléter le catalogue.

D'un point de vue esthétique, le X5 affirme plus que jamais son côté sportif. La face avant, dotée de naseaux plus proéminents et d'une nouvelle signature lumineuse composée entre autres de projecteurs laser, gagne en agressivité. Des caractéristiques stylistiques que l'on retrouvera également sur les futurs modèles BMW (X7, Série 8...). La poupe n'est pas en reste. Elle laisse deviner une découpe et un profil particulièrement réussis des feux façon 3D. Tout est bien intégré ! Le coffre s'ouvre toujours en deux fois, sauf que l'opération peut être entièrement automatisée. Une assistance électrique qui concerne également le rabat des sièges arrière ➔

LE DÉTAIL QUI TUE Marche arrière facile

Après le stationnement automatique, voici une nouvelle contrainte en passe d'être prise en charge par la voiture : la marche arrière. Si vous vous êtes avancé dans une voie, le système Reversing Assistant pourra faire le chemin inverse en marche arrière. La voiture gèrera alors la direction sur 50 mètres, quand le conducteur ne s'occupera que de l'allure (accélérateur et frein).

Le X5 IV adopte la plate-forme CLAR, déjà utilisée par les nouvelles Série 5 et 7. L'allègement est au programme.



Le nouveau X5 innove par une modularité du coffre entièrement électrique: depuis le rabattage des sièges jusqu'au cache-bagages.

et (c'est inédit) le cache-bagages! En effet, ce dernier se range automatiquement sous le plancher du coffre. Effet garanti! À l'intérieur, la toute nouvelle planche de bord se matérialise par une imposante tablette tactile de 12,3 pouces tandis que les compteurs deviennent 100 % numériques. Une technologie qui permet de profiter entre autres du rappel du GPS. Pratique! Les bonnes impressions concernent également la finition. La qualité perçue monte vraiment d'un cran. En témoignent les différents matériaux utilisés (Alcantara, cuir, aluminium) et les assemblages quasi parfaits. Bien évidemment, au lancement, le traditionnel 3.0 diesel xDrive de 265 ch sera de la partie et disponible à partir de 72 400 €. La sulfureuse version M50d avec ses 400 ch sera également au catalogue en finition M Performance. Un modèle facturé 100 350 €! Côté essence, en attendant la version ultime M (d'environ 600 ch) et le modèle hybride rechargeable, le X5 sera proposé en xDrive40i (340 ch) à partir de 74 300 €.

Ce SUV est l'un des derniers véhicules à conserver un hayon de coffre à double volet, avec une partie inférieure (sous la plaque) qui s'ouvre vers le bas.



Le X5 est disponible uniquement en transmission intégrale, mais il peut également, en option, disposer des roues arrière directrices.

Au volant du X7

En exclusivité, L'Auto-Journal a pu prendre les commandes du futur BMW X7. Si le gabarit XXL de ce SUV demande une certaine vigilance en ville, l'engin étonne par sa facilité de conduite. Au volant, on apprécie la direction douce et réactive. Mais nous avons surtout été bluffés par l'excellent confort offert par les suspensions pneumatiques. Certes, l'engin a parfois un peu de mal à canaliser ses 2,3 tonnes dans les virages serrés, mais il fait preuve d'un comportement sûr et rassurant. À noter que tout comme le X5, le X7 pourra bénéficier des 4 roues directrices (en option). Côté moteur, les 6 cylindres en ligne essence et diesel ainsi que le gros V8 4.4 biturbo (50i) seront au menu.

LES INFOS CLÉS

À partir de 90 000 €* Commercialisation : 2019
Sa cible : Audi Q7

* Estimation

TOM KIRKPATRICK





Savourer les kilomètres

Pneumatique 18" d'Origine Audi® à partir de 105 €*
LA-003-AU



Profitez d'une expérience de conduite unique grâce aux pneumatiques d'Origine Audi(r), spécialement conçus pour chaque modèle de la marque. Développés avec les plus grands manufacturiers, ils remplissent plus de 50 critères de performance, d'adhérence et de sécurité. Et pour une totale sérénité, nous vous offrons 3 ans d'assurance** pneumatiques. **Prenez rendez-vous sur Audi.fr/RDV**



* Prix TTC conseillé à l'unité pour un pneumatique **A0 225/40 R18 92Y**. Pneumatique Continental: 116 €, Dunlop: 109 €, Pirelli: 121 €, Bridgestone: 111 €, Michelin: 118 €, Hankook: 105 €. Hors pose, hors runflat et hors pneumatiques hiver. ** L'assurance pneumatiques est un service offert sous réserve de l'achat et de la monte de pneumatiques ou roues complètes hiver dans le réseau Audi. Voir conditions dans le Passeport Assurance Pneumatiques disponible chez votre Réparateur Agréé. Pneumatiques remboursés à 100% la première année, 50% la deuxième et 25% la troisième. Les frais d'installation (montage, valves, équilibrage) restent à votre charge. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 24/07/2018, en France métropolitaine, chez les Partenaires Audi Service participant à l'opération, et non cumulable avec toute autre promotion en cours.

Volkswagen Group France SA - 11, avenue de Boursonne, Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.
Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.

Le retour de l'étendard

En ressuscitant la Série 8, BMW ne donne pas seulement une descendance à la Série 6. La marque remet le pied dans le club des gros coupés sportifs de luxe. Avec un style imposant mais bourré de charme. Par Brice Perrin Photos Jesse Posch

Série 8



LES INFOS CLÉS

À partir de 110 000 €*

Commercialisation :
juin 2018

Sa cible : Mercedes
Classe S Coupé,
Porsche 911, AMG GT

*Estimation

1,34 m de haut, un capot sans fin et un pavillon très incliné : la Série 8 affiche un profil très sportif.



Après deux générations contemporaines (2004-2011 et 2011-2017), BMW ne donne pas de descendance à son coupé Série 6. Car ne vous méprenez pas : cette toute nouvelle Série 8, qui réveille un patronyme disparu en 1999, n'est pas une troisième Série 6 qui changerait de nom. En dépit d'un gabarit similaire, cette BMW marque une volonté de monter en gamme.

Cela se traduit par une nouvelle plate-forme (CLAR, inaugurée par la récente Série 7) ainsi qu'une palette de moteurs réduite et plutôt mus-

clée : au lancement, la Série 8 laisse le choix entre une 850i propulsée par un V8 4,4 litres qui gagne en fougue (530 ch et 750 Nm dès 1 800 tr/mn), et une 840d dont le 6 cylindres diesel offre 320 ch. Dans les deux cas, la transmission intégrale xDrive et la boîte auto ZF8 sont de série. Mais BMW ne mise pas seulement sur le luxe et l'efficacité, comme sur la première génération de Série 8. Les performances et le dynamisme sont aussi au programme : direction active, suspension adaptative M Sport, roues arrière directrices, stabilisation de roulis active font partie des équipements annoncés. "Mais même sans cet éventail de technologies, la



Large console centrale tournée vers le conducteur, instrumentation numérique et très belle qualité de présentation sont au menu!

En dépit de sa longueur, la Série 8 est conçue pour accueillir deux passagers. Les places arrière sont symboliques.



voiture est très à l'aise sur un circuit. Et elle profitera de pneus Bridgestone spécifiquement développés pour elle, même si les runflat traditionnels seront toujours disponibles en option", lance Sarah Lessmann, chef de produit Série 8 chez BMW, avant d'ajouter: "Il suffit de la conduire pour comprendre que cette voiture n'a rien à voir avec la Série 6, qui partageait des éléments avec la Série 5." Les concurrentes explicitement visées par ce grand coupé luxueux et sportif sont d'ailleurs hétéroclites: AMG GT, Aston Martin DB11, Mercedes Classe S Coupé ou même Porsche 911 sont murmurés par les responsables du projet. Mais ce sera davantage une GT

qu'une pistarde, évidemment. Même si la M8 à venir viendra coiffer la gamme et devrait devenir, avec plus de 600 ch, la BMW de série la plus puissante de l'histoire de la marque munichoise.

Le style pour premier argument

Ce que confirme Sarah Lessmann: "Elle peut être menée sportivement sans problème, mais vous pourrez tout aussi confortablement traverser un pays à son volant." Mais le style de la voiture sera son premier argument →



En digne haut de gamme de la marque, la Série 8 soigne matériaux et finition.



Le haut de gamme présenté dès le lancement, la 850i, fait résonner son V8 de 530 ch à travers un échappement actif: magique!



Le coffre n'est guère haut mais les sièges rabattables sont pratiques pour loger de grands objets... ou des sacs pour un long week-end.

Une grosse voiture... pour deux

La Série 8 est une très longue voiture (près de 5 mètres) mais c'est bel et bien un coupé. Pas 4 places, plutôt 2+2, la faute à une cabine reculée et à un pavillon bas et très plongeant. La présentation des sièges arrière est aussi luxueuse qu'à l'avant, mais leur faible volume les destine à des enfants ou des adultes qui n'ont pas abusé de la soupe. Au-delà de 1,65 m, la tête de l'occupant touche la lunette arrière! Patience, le Gran Coupé arrive l'an prochain...



La Série 8 ne remplace pas directement la Série 6. Plus sportive et aguicheuse, elle est aussi plus luxueuse et BMW compte bien l'utiliser pour concurrencer les ténors du genre.

commercial: presque caricaturale avec son immense capot et son pavillon plongeant très bas (1,34 m) et avec un double bossage évocateur, la Série 8 est une voiture superbe, quel que soit l'angle. Seules les parties frontales, à l'avant et à l'arrière, auraient mérité un traitement moins alambiqué et plus sobre. BMW proposera de nombreuses teintes et jantes, et un toit en fibre de carbone – une première pour une BMW “non-M” – ainsi qu'un pack Carbone optionnel. Le spoiler arrière (de série sur la 850i, en option sur la 840d) vient toutefois rompre la fluidité des lignes. À l'intérieur, la large console centrale est tournée vers le conducteur, l'équipement est

pléthorique, l'ergonomie soignée et la qualité de présentation, même sur ce modèle de présérie, frise le sans-faute. Même si le clinquant du pommeau de vitesses en cristal Swarovski divisera probablement les avis...

Si la Série 8 ne remplace donc pas la Série 6, que va devenir cette dernière appellation? “Nous pourrions envisager une remplaçante à la Série 6. Mais ce n'est pas encore décidé à ce jour”, lance-t-on chez BMW. Avant de conclure que la Série 8 donnera lieu à une gamme complète: le coupé M8 sera lancé en fin d'année (avec une version plus puissante du V8 de la M5), le cabriolet en début d'année prochaine et le Gran Coupé fin 2019.



L'ego disait sportive. La raison disait monospace. Je dis Arona.

Nouvelle
Arona Style.
Do your thing.

**179 €/mois^[1]
3 ans d'entretien
et de garantie inclus^{[2][3]}**



Do your thing = Suivez vos envies.

[1] Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2000 € suivi de 36 loyers de 179 € sous condition de reprise. Exemple pour une Nouvelle SEAT Arona Style 1.0 EcoTSI 95 ch BVM5 en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. [2] Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. [3] Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 30/06/2018 pour toute commande d'une nouvelle SEAT Arona Style 1.0 EcoTSI 95 ch passée avant le 30/06/2018 et livrée avant le 30/09/2018. Offre sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr) - RCS Soissons B32 277 370.

Modèle présenté : Nouvelle SEAT Arona FR 1.0 EcoTSI 115 ch avec options à 24 495 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 2000 € suivi de 36 loyers de **296 €** sous condition de reprise pour 30 000 km maximum au tarif n° 2018.2.1 du 13/03/2018 (mis à jour au 06/04/2018).

Nouvelle SEAT Arona FR 1.0 EcoTSI 115 ch : consommation mixte (l/100 km) : 5. Émissions de CO₂ (g/km) : 114.



Série 3 VII



LES INFOS CLÉS

À partir de 35 000 €*

Commercialisation :
début 2019

Sa cible : Audi A4

* Estimation

Mamie fait de la résistance

Pour sa septième génération de Série 3, BMW a souhaité jouer la sécurité : ce sera bel et bien une propulsion et elle disposera encore de moteurs 6 cylindres en ligne. Ouf! Par Florian Chopin

La future Série 3, berline et break, reposera sur la plate-forme destinée aux propulsions de BMW. Cela ne l'empêchera pas d'être proposée avec une transmission intégrale.

L'actuelle génération de la Série 3 (F30) vit ses derniers mois de commercialisation. Les 320d ne sont déjà plus au catalogue. BMW la remplacera, en effet, par la génération G20 au tout début 2019. Le style sera dans la lignée de sa devancière : long capot moteur et haricots toujours plus proéminents (est-ce encore possible?). En revanche, cette nouvelle berline marquera sa dif-

férence par sa présentation intérieure : elle adoptera des compteurs 100 % numériques, à l'image de ceux aperçus sur le nouveau X5 (voir p. 16), ainsi qu'un écran d'infodivertissement tactile. Pour la partie mécanique, que les puristes BMW se rassurent, la Série 3 reste une pure propulsion : elle reprendra la plate-forme CLAR (CLuster ARchitecture) déjà éprouvée sur les Série 5 et 7, ce qui devrait lui permettre de gagner une petite centaine de kilos par rapport à l'actuelle version. En revanche, contrairement aux deux berlines citées, la Série 3 VII ne disposera pas des roues arrière directrices. La transmission intégrale maison, la boîte automatique à 8 rapports et les moteurs 6 cylindres en ligne seront, en revanche, de la partie. Ces derniers seront épaulés par une gamme de 3 et 4 cylindres (essence et diesel), et pourront être associés à une batterie 48V pour une hybridation légère.

La gamme recevra, courant 2019, l'appui de l'indispensable version break (Touring) qui affichera un look dynamique avec une lunette arrière fortement inclinée. Une silhouette qui ne fera pas de ce modèle un candidat idéal pour un déménagement.



Z4 III

LES INFOS CLÉS

À partir de 40 000 €* Commercialisation : début 2019

Sa cible : Audi TT

*Estimation

Si la mode est au SUV, BMW n'en oublie pas le plaisir égoïste d'un roadster. Le Z4 troisième du nom sera toujours une découvrable, mais il reviendra à la bonne vieille capote en toile (manipulation entièrement électrique et possible en roulant), histoire de gagner quelques kilos sur la balance (et quelques dm³ supplémentaires dans le coffre). Pour la partie mécanique, BMW s'est associé à Toyota pour développer l'auto (la Supra du japonais sera un

pur coupé). Le constructeur allemand ne troquera toutefois pas ses moteurs 6 cylindres en ligne contre des "4 pattes" hybrides. Le Z4 III affichera même des puissances très honorables de plus de 360 ch. Cette puissance passera bel et bien aux seules roues arrière, l'engin disposera d'un différentiel arrière électronique et d'une suspension pilotée. Rendez-vous à l'automne pour découvrir ce nouvel opus entièrement voué au plaisir de conduite.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Série 1 III

"Trahison", "Crime de lèse-majesté", "Outrage"... Tels seront assurément les titres lors de la révélation de la prochaine génération de la Série 1. Et pour cause, cette génération connue en interne sous le code F40 (rien à voir avec Ferrari...) reposera sur la plate-forme UKL. Pour les initiés, il s'agit de la même base que pour les Mini, les Série 2 (Active et Gran Tourer) et le duo X1-X2... Il s'agira donc d'une pure traction. Les

puristes pesteront, mais l'auto offrira davantage d'espace, notamment grâce à la position transversale du moteur. Le tunnel de transmission ne disparaîtra pas complètement en raison des versions xDrive qui seront toujours proposées. Autre élément de désappointement : la disparition définitive du 6 cylindres au profit de blocs 3 et 4 cylindres, même pour la sulfureuse version 140i dans sa livrée M.

LES INFOS CLÉS

À partir de 24 000 €* Commercialisation : courant 2019

Sa cible : Mercedes Classe A

*Estimation



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Et aussi...



BMW

iNext

Après la berline sportive annoncée par le concept i Vision Dynamics (Francfort 2017), BMW prépare un autre véhicule pour sa gamme i. Entièrement électrique, ultra-connecté, l'engin pourrait, à en juger par la forme des passages de roues sur le croquis officiel, prendre la forme d'un SUV. Un concept sera dévoilé dans le courant de l'année.



BMW

iX3

C'est lors du récent Salon de Pékin que BMW a officialisé son X3 100% électrique. Sous une esthétique rappelant la gamme i, l'auto reprendra la plate-forme du X3 avec un essieu arrière modifié. Sa batterie de 70 kWh alimentera un moteur d'une puissance de 270 ch et offrira plus de 400 km d'autonomie. Commercialisation prévue pour 2020.



ILLUST. J.-F. HUBERT

Série 2 Gran Coupé

La prochaine Série 2 passera à la traction, comme la Série 1 III (voir ci-contre), mais le coupé s'accompagnera d'une inédite version 5 portes. L'engin disposera de moteurs 3 et 4 cylindres pouvant être associés, selon les blocs, à une boîte auto ou à double embrayage. La commercialisation est prévue début 2020.

Mercedes gammes A et B

GLA II

LES INFOS CLÉS

À partir de 30 000 €*

Commercialisation : fin-2019

Sa cible : BMW X2

*Estimation



Pour tous les goûts



Avec les seules gammes A et B, Mercedes sera capable de satisfaire les fans de SUV, de berlines compactes, de modèles classiques, de versions sportives ou familiales... Par Florian Chopin

La modularité est devenue une nécessité dans l'industrie automobile moderne : à partir de modules techniques identiques mais adaptables, il est possible de proposer des modèles à l'esthétique et à l'esprit totalement différents. Chez Mercedes, la plate-forme MFA (Modular Front Architecture) a permis de proposer cinq modèles différents (Classe A, Classe B, CLA/CLA Shooting Brake et GLA). La deuxième génération portera le catalogue à

huit carrosseries. La première, nous la connaissons déjà, il s'agit de la Classe A compacte (*voir l'essai 10 000 km p. 60*). Mercedes a présenté la suivante, l'inédite Classe A Sedan, à l'occasion du récent Salon de Pékin. Cette version restera cantonnée au marché asiatique, où elle commencera sa carrière commerciale à l'automne, car elle affiche un empattement rallongé de 60 mm par rapport à la berline standard. Toutefois, il n'est pas exclu que cette carrosserie tri-corps classique arrive sur le Vieux Continent, mais dans une version légèrement raccourcie. Ça fait trois.

La quatrième carrosserie, inédite, arrivera bien plus tard sous la forme d'un SUV familial. Affichant près de 4,70 m de long, ce GLB permettra d'accueillir jusqu'à 7 passagers. L'arrivée de ce modèle aurait pu remettre en question l'utilité du Classe B. Pourtant, Mercedes entend renouveler son offre monospace afin de satisfaire les réfractaires aux SUV (si si, il en existe...). À bord, il ne pourra faire voyager que 5 passagers maximum. En revanche, il disposera d'une modularité plus poussée (banquette arrière coulissante) et de zones de rangements plus importantes.



CLA II

LES INFOS CLÉS

À partir de 29 000 €*
* Estimation

Commercialisation : mi-2019

Sa cible : BMW Série 2 GC



ILLUSTRATIONS : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

CLASSE B III

LES INFOS CLÉS

À partir de 26 000 €* Commercialisation : début 2019

Sa cible : BMW Série 2 Active Tourer

* Estimation



ILLUSTRATION : REICHEL

GLB

LES INFOS CLÉS

À partir de 33 000 €* Commercialisation : début 2020

Sa cible : Volkswagen Tiguan Allspace

* Estimation



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

CLASSE A SEDAN

LES INFOS CLÉS

À partir de 26 000 €* Commercialisation : fin-2018

Sa cible : Audi A3 Sedan

* Estimation



DAIMLER

Les trois dernières carrosseries sont des renouvellements. Au vu de leurs bons chiffres commerciaux, les CLA et GLA seront, en effet, reconduits. Quant au CLA Shooting Brake, il aurait pu être arrêté, mais son élégance naturelle lui a permis d'être reconduit.

Dans tous les cas, les motorisations proposées seront peu ou prou les mêmes que celles de la Classe A, dont le nouveau 1,3 l'essence développé en partenariat avec Renault. La boîte à double embrayage à 7 rapports et la transmission intégrale seront au programme.

Un SUV branché

Comme ses homologues Audi et BMW, Mercedes proposera une gamme spécifique de véhicules 100 % électriques. Le premier modèle sera un SUV. Par Florian Chopin

EQ C

LES INFOS CLÉS

À partir de 70 000 €*

Commercialisation :
fin 2019

Sa cible : Tesla Model X

* Estimation

L'année 2019 sera sous haute tension. Mercedes suivra ainsi les traces d'Audi en commercialisant son premier modèle 100 % électrique. Un SUV comme l'e-tron (voir p. 15) baptisé EQ C. La dernière lettre indique à quel segment l'engin se réfère : celui des familiales, comme le GLC. Les deux autos seront d'ailleurs physiquement assez proches. Bien sûr, contrairement au concept présenté au dernier

Mondial de Paris, la face avant de l'EQ C se dotera d'une véritable calandre. La plate-forme spécifiquement développée pour tous les modèles électriques de Mercedes place le pack de batterie sous le plancher, bien calé entre les deux essieux. Cet accu fournira une capacité de 70 kWh permettant d'alimenter deux électromoteurs de 250 kW chacun. Mercedes annonce un 0 à 100 km/h franchi en moins de 5 secondes, sans toutefois annoncer le poids

de l'engin. L'autonomie promise, selon le cycle NEDC, est de 500 km.

Cette architecture offre de nombreux avantages. À commencer par l'habitabilité. Bien que l'auto dispose de quatre roues motrices, elle s'affranchit de tout tunnel de transmission. La présentation intérieure reprendra celle des récentes productions de la marque avec un double écran numérique, dont un tactile.



La version finale de l'EQ C fera la part belle aux écrans, dont certains seront tactiles.

Déjà à bord du EQ C

Grâce à Tesla, on sait qu'un véhicule électrique accélère fort. Cet EQ C le confirme avec sa puissance cumulée de 300 kW sur les deux

essieux. Malgré son poids (de 2,2 à 2,3 tonnes), il ne se vautre pas au premier virage. Le roulis est contenu grâce au centre de gravité bas. Certes, ce n'est pas une ballerine et sur les routes du sud de l'Espagne, le passager est un peu ballotté. En revanche, le poids a un point positif : la récupération à la décélération. Le conducteur la sélectionne grâce aux palettes au volant et peut même ne pas toucher la pédale de frein.





PHOTOS : SB MEDIEN

GLE II

LES INFOS CLÉS

À partir de 60 000 €* Commercialisation : fin 2018
Sa cible : BMW X5

Descendant direct du ML (ou Classe M), le GLE, deuxième du nom, reposera sur une toute nouvelle plate-forme, baptisée MHA (Modular High Architecture). Cela sous-entend un gain non négligeable en termes de masse. Pour coller à l'esthétique du reste de la gamme, l'engin adoptera des lignes plus douces et des modelés plus galbés qu'actuellement. Toujours disponible uniquement en 5 places, la version 7 places étant toujours

réservée au GLS (qui sera également revu et corrigé sous peu), le GLE adoptera une présentation similaire aux récentes productions de la marque : deux écrans accolés de 12 pouces chacun. Celui de l'info-divertissement étant tactile. L'affichage tête haute sera au programme des options tout comme la conduite semi-autonome. Au rayon des motorisations, le 4 cylindres devrait se généraliser, tout comme la batterie 48V auprès des 6 cylindres.

SLC II

LES INFOS CLÉS

À partir de 37 000 €* Commercialisation : 2020
Sa cible : BMW Z4

Certaines mauvaises langues lui prédisaient un passage à la trappe. Il n'en sera rien. Mercedes prend son temps pour développer sa nouvelle plate-forme MSA (Modular Sports Architecture) qui servira également pour le futur SL. Outre un gain de poids certain, cette base technique permettra d'abaisser le centre de gravité et d'adop-

ter, pour la première fois une transmission intégrale. Sous le capot, le SLC pourra également accueillir le dernier-né des moteurs essence, à savoir le 1,3 l à désactivation des cylindres. Reste en suspens l'histoire du couvre-chef. Mercedes pourrait conserver le toit escamotable dur. Réponse en 2020 ...



ILLUSTRATION : REICHEL

Et aussi...



ILLUSTRATION : REICHEL

SL VIII

Apparu en 1952, le roadster Mercedes a su traverser les décennies. Pour sa huitième génération, prévue pour 2020, il disposera d'une toute nouvelle plate-forme MSA qu'il partagera avec le futur SLC (voir ci-contre). Moteur 6 cylindres et V8 biturbo seront au rendez-vous. Quid de la capote ?



DAIMLER

EQ A

La nouvelle gamme 100% électrique EQ se composera d'une offre compacte. Reprenant les traits du concept EQ A (Francfort 2017), l'auto reposera sur la même base technique que le SUV EQ C (page de gauche). Elle sera fabriquée en France dans l'usine Smart à Hambach (Moselle), dans laquelle Daimler a investi 500 millions d'euros. Commercialisation prévue pour 2021-2022.



SB MEDIEN

GLC restylé

Le SUV compact arrive bientôt à l'heure de son restylage. Au programme, boucliers avant et arrière redessinés, nouvelles optiques avec signature lumineuse modernisée. À l'intérieur, si les compteurs peuvent désormais être numériques, l'écran de l'infodivertissement ne sera pas tactile. Commercialisation prévue pour 2019.

Capacité d'adaptation

Suite au rachat d'Opel par le Groupe PSA, un nouveau projet Corsa a vu le jour. Son point de départ: la Peugeot 208 II.

Par Florian Chopin

Corsa VI



LES INFOS CLÉS

À partir de 14 000 €*

Commercialisation :
2020

Sa cible :
Renault Clio

*Estimation



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Les équipes d'Opel ont su réagir rapidement après l'abandon du projet initial de nouvelle Corsa (L'AJ n° 988, 20 juillet 2017). Ainsi, à peine les prototypes nés sous l'ère General Motors étaient-ils mis à la benne que les équipes planchaient déjà sur une nouvelle version de la citadine. La feuille de travail n'était toutefois pas complètement blanche. La base de cette sixième génération de Corsa était connue puisqu'il s'agissait de la plate-forme CMP/e-CMP destinée aux futurs modèles de gamme inférieure Peugeot/Citroën. Pour accélérer le travail, il a été décidé de reprendre de nombreux éléments de la future Peugeot 208 II (printemps 2019). Certains font la moue en imaginant que la prochaine Corsa ne sera qu'une Peugeot rebadgée Opel. Ce serait faire offense au talent des designers de la maison au blitz qui, s'ils ont certes dû composer avec une silhouette et des lignes qui n'étaient pas forcément celles d'une Opel, sont parvenus

à effacer l'image de la 208. Et cela avec un budget serré. Ainsi, cette Corsa VI adoptera peu ou prou les dimensions de la Peugeot (longueur, empattement), les mêmes vitrages, ainsi que le toit. À l'intérieur, on retrouvera une présentation tout en sobriété allemande,

mais l'habitabilité sera celle de la 208. Même constat pour les moteurs et le châssis qui, s'ils sont exactement ceux de la Peugeot, disposeront de réglages spécifiques. Par ailleurs, outre les blocs thermiques, la Corsa VI pourra disposer de versions 100 % électriques.



Un nouveau futur

Les designers Opel ont été obligés de repenser, dans un délai très court, un nouveau style pour la marque. En effet, la patte des Opel d'aujourd'hui reste la propriété intellectuelle de GM. Pour cela, ils ont élaboré une lettre d'intention du futur langage de forme Opel qui se matérialisera sous les traits d'un concept car, vraisemblablement présenté au prochain Mondial de l'Auto (du 4 au 14 octobre). Ce style sera initié par la Corsa (voir ci-contre) puis repris par les futurs modèles d'une gamme entièrement remaniée (les Karl, Adam et Zafira n'auront pas de descendance).

OPEL



SE GARE
DANS LE BAC DE
RECYCLAGE.

EN TRIANT VOS JOURNAUX,
MAGAZINES, CARNETS, ENVELOPPES,
PROSPECTUS ET TOUS VOS AUTRES
PAPIERS, VOUS AGISSEZ POUR UN MONDE
PLUS DURABLE. DONNONS ENSEMBLE
UNE NOUVELLE VIE À NOS PRODUITS.

CONSIGNESDETRI.FR

CITEO

Le nouveau nom d'Eco-Emballages et Ecofolio

L'essentiel est sauve



ILLUSTRATION BERNHARD REICHEL



LES INFOS CLÉS

À partir de 120 000 €* Commercialisation : fin 2019

Sa cible : Tesla Model S

*Estimation

Taycan

C'est officiel, la première Porsche 100 % électrique portera le nom de Taycan. Une appellation d'origine orientale signifiant "jeune cheval vif", rappelant l'emblème de la marque (et de la ville de Stuttgart, son fief). Reprenant le style initié par le concept Mission E (Francfort 2015), l'engin disposera de deux moteurs électriques délivrant une puissance totale de 440 kW (600 ch) permettant de passer de 0 à 100 km/h en 3,5 secondes et offrant une autonomie de plus de 400 km (cycle WLTP). La base technique (plate-forme MEB) sera partagée avec l'ensemble des véhicules électriques du groupe Volkswagen (depuis la VW Neo jusqu'à l'Audi e-tron). Ce modèle, qui entrera en production courant 2019, sera suivi d'autres déclinaisons.

911 VIII



LES INFOS CLÉS

À partir de 105 000 €*
Commercialisation :
début 2019Sa cible :
a-t-elle une cible ?

*Estimation



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Pour sa huitième génération de 911, Porsche reprend une recette éprouvée : faire évoluer dans le détail en conservant le principal.

Par Florian Chopin

Rares sont les modèles dont la notoriété est telle qu'on les reconnaît au premier coup d'œil, quel que soit l'angle de vue. C'est le cas pour la 911 qui se renouvellera à la fin de l'année. Cette future Type 992 conservera la silhouette légendaire de la sportive de Porsche. Toutefois, dans le détail, l'évolution sera perceptible. À l'arrière, l'inscription "Porsche" sera désormais en 3D, juste sous le bandeau lumineux qui s'étire sur toute la largeur entre les feux. Le bouclier se veut plus enveloppant en intégrant les sorties d'échappement. Autre nouveauté notable, la taille de l'aileron qui recouvre désormais une grande partie de la poupe. Les poignées des portières ont aussi été modifiées pour offrir une meilleure aérodynamique. À bord, on note que l'instrumentation numérique ne sera pas totale sur le modèle : deux écrans encadreront, en effet, un compte-tours central analogique. L'écran tactile prendra de l'ampleur sur la console, quand le levier de vitesses de la boîte automatique se réduira à un simple sélecteur. Au rayon mécanique, que les amateurs de Porsche se rassurent, le flat-6 est reconduit sur l'ensemble de la gamme, toujours en porte-à-faux arrière et toujours suralimenté sur la grande majorité des versions (même la GT3 pourrait succomber !). Un système hybride devrait, par ailleurs, faire son apparition. Quant à une déclinaison 100 % électrique, rien n'est exclu.



PHOTOS : S.B. MEDJEN

Macan restylé

LES INFOS CLÉS

À partir de 59 000 €* Commercialisation : début 2019

Sa cible : Jaguar F-Pace

*Estimation

L'heure du restylage de mi-carrière est arrivée pour le modèle Porsche le plus vendu au monde. La voiture de sport revisitée se reconnaîtra à ses nouveaux boucliers largement ajourés, qui varieront selon les définitions. Si les évolutions sont subtiles à l'extérieur, elles le sont tout autant à bord : l'engin devra encore

attendre avant de disposer du large écran tactile des Panamera et Cayenne nouvelle génération. En revanche, sous le capot, le Macan échangera volontiers son V6 3,6 l turbo contre une version 2,9 l. Sa version 3 l sera modernisée pour offrir plus de couple et de puissance. Quant à la déclinaison diesel, son retour reste en suspens.

Et aussi...

911 Speedster Concept



PORSCHE

Pour célébrer ses 70 ans, Porsche a présenté ce concept évoquant la 356/1 Roadster, le premier modèle homologué de la marque (8 juin 1948). En partant d'une 911 Carrera 4 Cabriolet, l'auto arbore un pare-brise abaissé, un double bossage derrière les passagers, ainsi que des éléments de carrosserie en fibre de carbone. Le flat-6 développe 500 ch, transmis aux roues arrière via une boîte manuelle à 6 rapports. L'auto pourrait être produite en petite série courant 2019.

928



ILLUS. B. REICHEL

Et si Porsche faisait revivre la 928 ? Le seul modèle de la marque à avoir décroché le titre de voiture de l'année (1978) ! La base technique existe avec la plate-forme MSB (moteur avant, propulsion). Il pourrait donc s'agir d'une sorte de coupé sur base de Panamera, affichant environ 4,60 m de longueur. À suivre...

Majun



ILLUS. B. REICHEL

La bataille sur les SUV compacts fait rage, même au sein des constructeurs haut de gamme allemands. Aussi, pour riposter aux versions sportives du BMW X2 ou du futur Audi Q3 (voir p. 15), Porsche adopterait la plate-forme de ce dernier pour proposer un modèle sous le Macan.



Intérieur revisité

Pour conserver sa place de numéro un en Europe, la Golf va se renouveler en modernisant sa ligne et sa présentation intérieure. Par Florian Chopin

Dire que la Golf est une référence en Europe est un euphémisme. L'auto affiche plus de 480 000 immatriculations en 2017 sur le Vieux Continent, soit près du double de sa dauphine (Skoda Octavia). C'est dire si la nouvelle venue jouera sur du velours, d'autant que cette huitième génération sera une sérieuse remise à jour de l'actuelle. Sur le plan du style, tout d'abord,

elle reprendra une silhouette connue depuis plus de quarante ans maintenant. Mais pour se distinguer de ses devancières, elle arborera de nouveaux gimmicks : optiques modernisées, calandre affinée, chrome étiré... À l'arrière aussi, l'auto se démarquera par un dessin des feux en escalier. Chaque version (standard, sportive...) disposera de boucliers et de jantes spécifiques. C'est avant tout à l'intérieur que la compacte allemande fera

Golf VIII



LES INFOS CLÉS

À partir de 20 000 €*

Commercialisation :
courant 2019

Sa cible :
Peugeot 308

un bond en avant dans la modernité en abandonnant ses commandes physiques. Plus de molettes pour la climatisation, mais des touches sensibles. L'écran tactile de l'infodivertissement (jusqu'à 10 pouces) donnera l'impression d'être relié physiquement aux compteurs 100 % numériques (il n'y aura plus de version analogique).

Autre nouveauté prévue, le levier de vitesses des versions DSG sera réduit à sa plus simple expression pour offrir davantage d'espace de rangement. La Golf pourra aussi disposer d'un affichage tête haute ou de sièges arrière chauffants. À propos des places arrière, malgré un empattement similaire à celui de l'actuelle version, l'auto proposera plus d'espace pour les jambes. Au rayon mécanique, elle s'appuiera sur les motorisations actuelles, dans des puissances revues à la hausse. La Golf reconduira les versions sportives GTI, R, comme les déclinaisons hybride rechargeable GTE (plusieurs puissances) et électrique. La boîte DSG et la transmission intégrale 4Motion seront au catalogue.





ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

T-Roc Cabriolet

LES INFOS CLÉS

À partir de 28 000 €* Commercialisation : 2020

Sa cible : Range Rover Evoque Cabriolet *Estimation

Quelle idée est passée par la tête des dirigeants de Volkswagen quand ils ont donné le feu vert à la production d'un T-Roc Cabriolet? Sur le papier, l'idée est déjà saugrenue, malgré l'attrait de balades cheveux au vent. Et au vu des réussites très limitées des précédents exemples (Nissan

Murano et Range Rover Evoque), un esprit raisonnable n'aurait pu donner son accord. D'autant que l'investissement pour développer un tel véhicule n'est pas anodin : transformation de l'auto en version 3 portes (le T-Roc n'existe qu'en 5 portes), intégration d'une capote en lieu et place du toit et

rigidification du châssis. Pour tenter de rentabiliser au mieux son modèle, Volkswagen le vendra cher et y mettra les moteurs les plus puissants de la gamme. Il s'agira, en effet, d'offrir des performances correctes au regard du poids supplémentaire par rapport à un T-Roc traditionnel.

I.D. Buzz

LES INFOS CLÉS

À partir de 50 000 €* Commercialisation : 2022

Sa cible : Aucune à ce jour

*Estimation

À l'heure où les SUV ont le vent en poupe, Volkswagen travaille sur un futur minivan. Pas n'importe lequel, certes, l'engin s'affichera comme un descendant du Combi des années soixante. Il s'appuiera fortement sur les lignes annoncées par le concept I.D. Buzz (Detroit 2017) et reposera sur la plate-forme MEB du groupe VW qui sera destinée à l'ensemble des produits électriques. Vous l'aurez compris, ce Combi du XXI^e siècle n'aura en commun avec son ancêtre que la carrosserie bicolore et les nombreuses vitres. Au vu des technologies embarquées, la facture devrait démarrer à 50 000 euros, bien loin des 11 400 francs (nouveaux) que coûtait l'auto en 1960.



Grâce aux batteries sous le plancher, l'auto aura un habitacle fonctionnel et spacieux.



PHOTOS VOLKSWAGEN

C'est pour aujourd'hui, ou bien ?

Il faudra encore attendre plus d'un an avant de voir arriver le T-Cross, le premier SUV urbain de Volkswagen.



Le T-Cross n'aura pas de transmission 4x4, alors que techniquement c'est possible !

Alors que Nissan tarde à renouveler le pionnier du genre (le Juke II devrait arriver courant 2019) et que Renault développe actuellement sa deuxième génération de Captur (prévue pour 2020), Volkswagen ne dispose toujours pas d'offre SUV urbain dans sa gamme. Ce n'est pourtant pas faute de savoir-faire. Au sein du groupe, Seat lance actuellement l'Arona qui repose sur la plate-forme MQB A0. À savoir la base technique de l'Ibiza, et donc de la récente Polo. Mais chez VW, on aime prendre son temps et surtout, hormis la Polo, la marque n'a jamais été réputée pour ses petits véhicules. Aussi est-il, sans doute, préférable de laisser Seat essayer les plâtres. Pourtant, même s'il s'agit d'une citadine (environ 4,15 m), le futur T-Cross est un SUV, gage plus probable de réussite commerciale pour VW. Côté style, le dessin reprendra les lignes initiées par le concept T-Cross Breeze (Genève 2016),

en ajoutant toutefois un vrai toit (le concept étant un cabriolet) et deux portières arrière. Le modèle de série surprendra par son bandeau courant sur la largeur de la poupe, un effet jusqu'ici inédit sur les Volkswagen modernes. À l'intérieur, VW prendra moins d'initiatives en adoptant un agencement proche de celui de la Polo. À l'arrière, les passagers devront faire avec un large tunnel de servitude grevant l'habitabilité. Un élément destiné à faire passer un arbre de transmission pour une éventuelle version 4x4 que le T-Cross n'aura pourtant jamais...

Côté motorisations, ce modèle adoptera, assurément, les mécaniques essence du groupe allant jusqu'à 150 ch, avec ou sans boîte DSG. En revanche, la gamme des moteurs diesel pourrait être réduite à sa plus simple expression.

T-Cross



LES INFOS CLÉS

À partir de 17 000 €*

Commercialisation :
fin 2019

Sa cible :
Renault Captur

* Estimation



Et aussi...



VOLKSWAGEN

I.D. Crozz

Après la berline compacte I.D. Neo (voir ci-contre), mais avant le minivan I.D. Buzz (voir p. 35), VW proposera l'inévitable SUV. Dérivant du concept I.D. Crozz (Shanghai 2017), sa silhouette sera moins dynamique, avec une lunette moins inclinée. Ses batteries, similaires à celles de la Neo, offriront plusieurs niveaux de capacité pour une autonomie de plus de 400 km. Commercialisation prévue pour 2020.



SB MEDIEN

Passat restylée

Pour la berline familiale, il est temps de passer par la case restylage. Outre les modernisations d'usage apportées aux boucliers avant et arrière, l'auto disposera d'une nouvelle calandre et de nouvelles optiques à LED. La gamme des moteurs recevra le récent 1.5 TSI essence à désactivation des cylindres. La boîte DSG 7 se généralisera.



ILLUS. BERNHARD REICHEL

Arteon Shooting Brake

Et si VW proposait une version break de chasse sur la base de son Arteon? Cela n'a rien d'un fantôme: Herbert Diess, président du conseil d'administration du groupe, a annoncé officiellement sa mise en production pour la fin de l'année.



VOLKSWAGEN

I.D. Neo

LES INFOS CLÉS

À partir de 30 000 €* Commercialisation : fin 2019

Sa cible : Nissan Leaf

* Estimation

Les face-à-face 100 % électriques n'étaient, jusqu'alors, pas légion. Hormis quelques rares rivales dérivant de versions thermiques, la Nissan Leaf était bien seule sur son marché. Avec l'arrivée de la Volkswagen Neo, les choses vont changer. Reposant sur la nouvelle plate-forme modulaire MEB du groupe, l'auto affichera des dimensions de citadine (à peine 4,20 m de longueur), mais elle offrira une habitabilité propre à faire pâlir une com-

pacte. Côté performances, l'engin pourrait disposer d'une batterie offrant plusieurs niveaux de capacité assurant une autonomie d'au moins 400 km (selon le cycle WLTP). L'habitacle très épuré, avec un large affichage tête haute, utilisera la réalité augmentée pour la navigation. Ce sera le premier modèle de la future gamme I.D., qui comptera également le minivan (I.D. Buzz, voir p. 35), un SUV (I.D. Crozz) et une berline (I.D. Vizzion).

Tiguan CC

LES INFOS CLÉS

À partir de 30 000 €* Commercialisation : fin 2019

Sa cible : Range Rover Evoque

* Estimation

Au vu du succès des SUV coupés, Volkswagen aurait bien tort de se priver d'une telle silhouette dans son catalogue. Ainsi, après le Tiguan Allspace pour les familles nombreuses, le modèle disposera de sa déclinaison dynamique, que nous baptisons Tiguan CC. Tandis que sa lunette arrière s'inclinera, l'engin adoptera un faciès remanié qui

apparaîtra également sur le futur Tiguan standard lors de son restylage. Pour la partie mécanique, ce Tiguan version coupé devrait faire siens les moteurs les plus puissants de la gamme compacte: rien en dessous de 150 ch, pour culminer à plus de 240 ch. Boîte DSG et transmission 4Motion forcément au programme.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Citroën

C3 Aircross L'ensemble de la gamme du SUV C3 Aircross se convertit à la norme Euro 6 D-Temp. En conséquence, le diesel 1.6 BlueHDi, qui développait au choix 100 ou 120 ch au précédent épisode, est remplacé par le nouveau 1.5 BlueHDi, lequel fournit 100 ch et rien d'autre. Ce bloc a droit à la BVM6 (BVM5 sur feu le 1.6 BlueHDi 100). Même remarque en ce qui concerne le 3 cylindres essence 1.2 PureTech de 110 ch (BVM5 auparavant, dans son cas). Les finitions restent les mêmes.

LA GAMME C3 AIRCROSS

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Essence	1.2 PureTech 82 ch BVM5	0 €	Live/Feel/Shine	15 950/17 750/20 150 €
	1.2 PureTech 110 ch BVM6	0 €	Feel/Shine	19 400/21 800 €
	1.2 PureTech 110 ch BVA6	353 €	Feel/Shine	20 800/23 200 €
	1.2 PureTech 130 ch BVM6	0 €	Shine	22 700 €
Dies.	1.5 BlueHDi 100 ch BVM6	0 €	Live/Feel/Shine	19 150/20 950/23 350 €



Citroën C3 Aircross



NICOLAS BLUCHE/ASTUCE PRODUCTION

Dacia

Duster Le Duster est le premier véhicule de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi à faire sien le nouveau diesel 1.5 Blue dCi. Certifié Euro 6 D-Temp, ce bloc s'offre les services du système de réduction des émissions polluantes dit SCR (il faudra penser à faire le plein d'AdBlue de temps à autre...), et voit sa pression d'injection augmenter – 2 000 bars. Sur le Duster, l'article développe 95 ou 115 ch, et par la même occasion, envoi à la retraite le

précédent 1.5 dCi "pas Blue" de 90 et 110 ch. À cette heure, la boîte robotisée EDC et la transmission 4x4 ne figurent pas au programme du Duster 1.5 Blue dCi. Les six rapports de la BVM sont raccourcis. Voici les prix. Duster Blue dCi 95 BVM6 4x2 : respectivement 14 350 et 16 200 € sous les finitions **Duster** et **Essentiel**. Duster Blue dCi 115 BVM6 4x2 : respectivement 16 800, 17 900 et 19 000 € sous les finitions **Essentiel**, **Confort** et **Prestige**. De malus il n'est point question.

RENAULT DESIGN



Dacia Duster



Ford Mustang

Ford

Mustang Les fans de Steve McQueen (dont nous sommes) et plus précisément du personnage qu'il incarnait dans le mythique film *Bullitt* seront heureux d'apprendre que la Mustang Bullitt (la moderne...) est disponible à la commande. 82 exemplaires sont alloués à la France, au prix de 54 900 € pièce. Rajoutez 10 500 € pour le malus. La Mustang Bullitt n'est disponible qu'en carrosserie Fastback (le coupé) et reçoit exclusivement le V8 5.0 de 460 ch, lui-même associé à la BVM6 sans autre choix. Jantes de 19 pouces et étriers de freins Brembo rouges pour le reste. Sans oublier, c'est entendu, le "look"...

Peugeot

Rifter Les trois membres de la fratrie composée des Peugeot Rifter/Citroën Berlingo/Opel Combo Life entrent en même temps dans leurs concessions respectives. Pour des questions d'intelligibilité, nous détaillerons leurs gammes séparément, en commençant, dans cette édition de *L'Auto-Journal*, par le Rifter. Ce dernier, pour rappel, reçoit le fameux "i-Cockpit" cher à Peugeot (instrumentation lisible par-dessus le petit volant), ceci expliquant, peut-être, des prix plus élevés que ceux de ses deux compères gratifiés d'un poste de conduite classique. On notera la prédominance des motorisations diesel : pour une voiture particulière extrapolée d'un véhicule utilitaire, cela reste la règle. Voici les équipements de série attribués au Rifter "court" dit Standard. **Active** : banquette 60/40 en rang 2, vitres entrebaillantes en rang 2, 4 anneaux d'arrimage sur le plancher du coffre, capucine, autoradio (écran 3,5 pouces + Bluetooth + port USB), clim manuelle, écran TFT 3,5 pouces pour l'ordinateur de bord, détecteurs de luminosité, régulateur/limiteur de vitesse, volant réglable sur les deux plans, rétroviseurs dégivrants, rails de toit, jantes en acier 16 pouces avec enjoliveurs. Assurances : freinage d'urgence autonome à

basse vitesse, aide au maintien dans la voie de circulation, reconnaissance des panneaux de vitesse. **Allure** : lève-vitres électriques + tablettes type aviation + bacs de rangement fermés sous le plancher en rang 2, tiroir sous le siège conducteur (support lombaire sur ledit siège), siège passager rabattable en tablette, écran tactile 8 pouces + interface smartphone (Android Auto, Apple CarPlay et Mirror Link) + deux ports USB supplémentaires (boîte à gants et console arrière) + commandes au volant, clim. automatique bizona avec aérateurs en rang 2, détecteurs de pluie, frein de stationnement électrique, radar de recul, rétroviseurs rabattables électriquement, antibrouillards, feux diurnes à LED, jantes tôlées noires 16 pouces.

GT Line : trois sièges rabattables séparément en rang 2, lunette arrière ouvrante, accès et démarrage mains libres, GPS + infos trafic + services connectés, rétroviseur central

photosensible, jantes alliage 17 pouces. Éléments de design spécifiques.

Rifter Long Dit Long, le Rifter long, donc, calque sa gamme sur celle du Rifter Standard. Rajoutez 1 000 € – pas de malus pour les diesels, et le malus qu'écope le bloc essence reste le même. Les deux silhouettes, selon l'expression consacrée, partagent les mêmes options, à commencer par les deux sièges escamotables en rang 3 – 700 € dans les deux cas. Citons également le système de motricité renforcée Grip Control, servi avec des pneus M + S – jantes réduites à 16 pouces sur **GT Line**. Prix : 410 € sur les deux premières finitions, 210 € sur GT Line. Le toit panoramique n'est attribué qu'au Rifter Standard au prix de 750 €, à partir d'**Allure**. La caméra de recul, la recharge smartphone par induction, le régulateur de vitesse adaptatif et diverses assistances sont autant d'éléments optionnels.

LA GAMME RIFTER

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Ess. Diesel	1.2 PureTech 110 ch BVM6	53 €	Active/Allure/GT Line	23 150/24 650/27 850 €
	1.5 BlueHDi 100 ch BVM6	0 €	Active/Allure/GT Line	24 300/25 800/27 850 €
	1.5 BlueHDi 130 ch BVM6	0 €	Active/Allure/GT Line	26 050/27 550/29 600 €
	1.5 BlueHDi 130 ch BVA8	0 €	Allure/GT Line	29 250/31 300 €



Peugeot Rifter



L'ALLEMAGNE, GÉANT AUX PIEDS D'ARGILE ?

PREMIER PAYS PRODUCTEUR EUROPÉEN D'AUTOMOBILES, NOTRE VOISIN D'OUTRE-RHIN EST AUSSI CELUI QUI EN CONSOMME LE PLUS. JUSQU'À LA DÉRAISON : VITESSE ET PUISSANCE RESTENT LES MAMELLES D'UNE INDUSTRIE QUI **TARDE À SE REMETTRE EN QUESTION**, ET À ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS D'UN SECTEUR CHAMBOULÉ.

Par Brice Perrin

C'est un pays qui assume pleinement son amour immodéré pour l'automobile, si possible puissante, et les routes où la vitesse est encore élevée, voire illimitée. Mais sur fond de scandale lié au diesel, de plus en plus de voix s'élèvent au cœur même de l'Allemagne pour changer d'attitude et valoriser d'autres solutions de mobilité, notamment en ville. L'industrie allemande est un colosse qui tarde (trop ?) à se remettre en question...

UN OUTIL DE PRODUCTION EN PLEINE FORME

L'Allemagne n'aime pas seulement les (grosses) voitures, c'est aussi l'un des premiers producteurs mondiaux. Avec 5,64 millions d'automobiles as-

semblées en 2017, c'est un véritable géant industriel. Elle est le troisième pays qui fabrique le plus de voitures particulières, derrière la Chine (24,8 millions d'unités) et le Japon (8,35 millions), et devant l'Inde (3,95 millions), la Corée du Sud et les États-Unis. C'est donc évidemment le premier producteur d'automobiles en Europe, devant l'Espagne (2,29 millions de voitures en 2017), la France (1,674 million en 2017, contre près de 3 millions en 2000) et le Royaume-Uni (1,671 million). L'Allemagne totalise à elle seule un tiers des voitures produites en Europe ! Et l'industrie auto locale est également un formidable pourvoyeur d'activité : elle procure plus de 850 000 emplois directs, soit presque quatre fois plus qu'en France ! Par ailleurs, outre de puissants syndicats, elle peut compter sur les élus pour la défendre. En effet, outre le gise-



Les Autobahnen sans limitation de vitesse représentent aujourd'hui moins de la moitié du réseau autoroutier d'outre-Rhin.

PRODUCTION : LOIN DEVANT LA FRANCE

Nombre de voitures assemblées en Allemagne et en France chaque année, en millions d'exemplaires



En France, la production automobile a été divisée par deux en moins de dix ans, avant qu'elle ne reparte grâce aux accords signés entre l'État et les industriels. L'industrie automobile allemande, spécialisée dans les modèles à plus forte valeur ajoutée, a beaucoup moins souffert : hormis l'année qui a suivi la crise financière, l'assemblage de voitures sur le sol allemand a toujours dépassé les 5 millions d'unités. Respectable.

ment d'emplois qu'elle constitue, elle représente aussi des intérêts publics : le land de Basse-Saxe est un important actionnaire du groupe Volkswagen (1^{er} constructeur automobile mondial, pour rappel) puisqu'il détient près de 12% de son capital.

LE PREMIER MARCHÉ EUROPÉEN

L'Allemagne ne se contente pas de fabriquer beaucoup de voitures. Elle en immatricule des brasées, et depuis des décennies. Les ventes annuelles descendent rarement sous les 3 millions d'unités. Elles étaient l'année dernière proches de 3,5 millions – dont 68,5% de modèles issus des groupes automobiles locaux ; vous avez dit chauvinisme ? La population étant supérieure à celle de la France (83 millions d'habitants contre 67 millions), il est logique que le marché germanique soit supérieur. Mais il est en proportion plus important : il se vend chaque année 1 voiture pour 24 Allemands, contre 1 voiture pour 32 Français. Le parc hexagonal compte 32 millions de voitures particulières, contre 46,5 millions outre-Rhin. En Europe, une automobile sur cinq roule en Allemagne, et le taux de détention y est donc nettement supérieur : 560 voitures pour 1 000 habitants, contre 477 en France. Et nos voisins dépensent sans compter : alors qu'en France, le prix moyen des voitures neuves vendues s'établit à environ 26 000 €, il est proche de 32 000 € en Allemagne – où la politique fiscale est toutefois moins contraignante, notamment à l'encontre des modèles haut de gamme.

LE PAYS DE LA VITESSE ET DE LA PUISSANCE

Les autoroutes allemandes sont célèbres dans le monde entier, non en raison des travaux quasi-permanents et de la densité de trafic qui, en particulier dans le sud-ouest du pays, font endurer des kilomètres et des kilomètres de bouchons, mais bien grâce aux portions dépourvues de limitation de vitesse. Fantasmées, adulées, ces *Autobahnen* non limitées demeurent une réalité, même s'il faut rappeler que la vitesse recommandée y est de 130 km/h, et qu'en cas de dépassement, un conducteur peut endosser la responsabilité partielle d'un accident. Aujourd'hui, près de la moi-

tié du réseau autoroutier n'est pas soumise à une limitation de vitesse. Quand c'est le cas, celle-ci s'établit à 120 km/h. En revanche, sur le réseau secondaire, la limitation est de 100 km/h, une vitesse bien plus élevée que dans les autres pays européens. Enfin, et les deux sont évidemment liés, les Allemands aiment les voitures grosses et copieusement motorisées : la puissance moyenne sur leur marché grimpe à 155 ch, contre 117 ch pour l'Hexagone. La cylindrée moyenne des moteurs y est légèrement supérieure à 1 700 cm³, contre moins de 1 500 cm³ pour la France, pourtant davantage portée sur le diesel ! Enfin, le poids moyen des voitures vendues en Allemagne dépasse 1 450 kg, soit 130 kg de plus qu'en France.

L'Allemagne est un gros producteur de voitures, mais aussi un gros consommateur...

AU TOP SUR LES ÉQUIPEMENTS ET L'INNOVATION

L'Allemagne de l'automobile est réputée pour ses constructeurs – qui sont aujourd'hui surtout des assembleurs –, mais elle regorge d'équipementiers d'envergure mondiale, devenus incontournables pour les moteurs, les transmissions, les châssis, les

équipements, les systèmes multimédias, les pneus, les dispositifs de sécurité ou les aides à la conduite. À eux seuls, Bosch, Continental, ZF, Schaeffler et Mahle totalisent 186 milliards d'euros de chiffre d'affaires ! Et les constructeurs allemands sont à la pointe sur la conduite connectée et autonome. Outre les expérimentations sur la voie publique,

ils se sont lancés dans la commercialisation des premiers, puisque l'Audi A8 est la première voiture à disposer de capacités de conduite autonome de niveau 3. Ils sont, en revanche, en retard sur l'électrification, aujourd'hui peu développée et réservée à des modèles de niche, même si Volkswagen a annoncé un plan d'investissement de plusieurs

milliards, qui tombe à point nommé pour verdier son image suite au dieseldgate...

LE DIESEL AU CŒUR DES DÉBATS

Le scandale des diesels truqués a débuté aux États-Unis, mais avec les véhicules d'un groupe allemand, Volkswagen. Dont la plupart des marques étaient concernées : VW, mais aussi Audi, Porsche, Seat ou encore Skoda. Un coup dur pour l'indus-

UN MARCHÉ LOCAL CHAUVIN ET PLUTÔT PREMIUM

Unités immatriculées en Allemagne en 2017

Volkswagen Golf		228 227
VW Passat	72 430	
VW Tiguan	71 437	
Mercedes Classe C	68 584	
VW Polo	61 378	
Audi A4	59 469	
Skoda Octavia	59 147	
Opel Astra	56 327	
VW Touran	52 182	

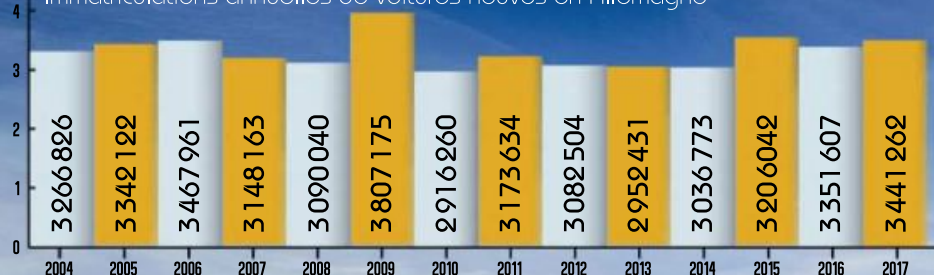
La Classe C, familiale haut de gamme, arrive en 4^e place des ventes de voitures neuves en Allemagne !



TOM KIRKPATRICK

UN MARCHÉ QUI NE FAIBLIT PAS

Immatriculations annuelles de voitures neuves en Allemagne



En Allemagne, les ventes de voitures neuves ne connaissent ni crise ni soubresaut : elles restent confortablement au-dessus des 3 millions d'unités annuelles.



trie automobile germanique réputée pour sa rigueur et son efficacité, et qui s'est spécialisée depuis plusieurs décennies dans cette motorisation. Même si, paradoxalement, le pays est bien moins tourné vers le diesel que la France : la part de marché du diesel y a rarement dépassé les 50 %, et elle s'est établie aujourd'hui à environ 30 %, contre 40 % à l'intérieur de nos frontières. De fait, le parc est peu dieselisé : moins d'un tiers des voitures en circulation outre-Rhin roule au gazole, contre près de 60 % en France. Et ça ne va pas s'arranger : plusieurs villes ont récemment annoncé leur animosité à l'encontre de cette motorisation. Stuttgart et Düsseldorf veulent chasser les vieux diesels de leurs rues, et Hambourg vient d'annoncer l'interdiction des diesels antérieurs à la norme Euro 6 :

"Jusqu'à ce que le gouvernement fédéral impose à l'industrie automobile allemande des remises aux normes de leurs modèles diesel déjà en circulation", a précisé Jens Kerstan, sénateur de Hambourg en charge de l'environnement.

Restrictions sur le diesel, menaces douanières : les industriels grimacent.

UNE INDUSTRIE QUI PEINE À SE QUESTIONNER

Toute-puissante, omniprésente, adulée, l'automobile allemande semble indéboulonnable. Elle a pourtant de vraies fragilités. La première est justement sa puissance : les constructeurs allemands ont fabriqué l'an dernier 16,5 millions de véhicules, dont près de 11 millions dans des usines situées en dehors des frontières de leur pays. Ce qui est logique, puisqu'il faut produire au plus près des marchés, et que les industriels cherchent à réduire les coûts. Mais plus de 4 millions de voitures allemandes sont fabriquées chaque année en Chine, le premier débouché mondial pour l'auto, qui n'hésite pas à changer

souvent les règles fiscales et administratives, à la fois pour l'importation et la production sur place. Par ailleurs, les récentes menaces de Donald Trump sur les importations aux États-Unis pèsent sur l'avenir des constructeurs germaniques.

Même s'ils produisent aussi sur place (plus de 800 000 voitures en 2015), les États-Unis sont le deuxième marché d'exportation pour les marques automobiles allemandes (plus de 650 000 voitures en 2017), juste après le Royaume-Uni. Plus de 77 % de la production allemande d'automobiles est exportée.

L'évolution des motorisations est aussi une menace pour ces constructeurs encore focalisés sur les gros blocs thermiques : une étude commandée par les industriels eux-mêmes vient de révéler que 75 000 emplois sont menacés par l'arrivée de la voiture électrique – en comptant 25 % de VE sur le marché en 2030. Les constructeurs ont donc tout intérêt à adapter leurs outils et stratégies dès maintenant. Enfin, ils restent polarisés sur des voitures certes rentables – cette industrie a généré plus de 334 milliards d'euros en 2017 – mais lourdes, puissantes et encombrantes, et de moins en moins adaptées aux contraintes de la mobilité moderne et des déplacements en ville. Aujourd'hui, la majorité de la population vit en zone urbaine (80 % en France, 76 % en Allemagne), il serait temps d'en tenir compte. ■

Sources : OICA, ACEA, CCFA, VDA, ICCT

L'avis de L'Auto-Journal

L'Allemagne est un pays plein de paradoxes. Très porté sur l'écologie, le pays fait reposer une grande partie de son économie sur l'automobile de luxe et la vitesse – sans même évoquer les nombreux préparateurs et artisans locaux, réputés sur toute la planète. Et, alors que les limitations de vitesse sont élevées voire inexistantes en fonction des réseaux, le pays connaît une plus faible mortalité que la France (3 200 tués en 2017 contre près de 3 700 chez nous). Mais si les routes et les voitures allemandes font encore rêver, le pays et son industrie doivent se préparer aux mutations à venir : explosion des besoins en solutions de mobilité urbaine, électrification croissante des propulseurs, durcissement des normes (les gros moteurs essence chers aux Allemands émettent beaucoup de CO₂) et déclin annoncé du diesel...

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

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT



L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

+ 5 Guides dans l'année

+ Le coffret Collector Lustreur
Protecteur Titanium +
(valeur : 34,90 €)

= **50%**
de réduction !

6,75€
par mois
SEULEMENT
au lieu de 13,77€

+ la version numérique **offerte !**

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



Coffret Collector Lustreur Protecteur Titanium +

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

☐ **L'AUTO-JOURNAL SANS ENGAGEMENT :**
L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides dans l'année + le coffret Collector Lustreur pour **6,75 €/mois** seulement au lieu de ~~13,77€*~~ pendant 1 an puis **7,10 €/mois** (909523)

-50%

J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais.

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

☐ **L'AUTO-JOURNAL 1 AN :**
L'Auto-Journal (25 n°) + 5 guides dans l'année pour **85€** au lieu de ~~130,34€~~ ce qui équivaut à **7,10 €/mois** (909549)

-35%

Je choisis mon mode de règlement :

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

☐ CB n°

Expire Fin : Cryptogramme

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél : Mobile :

Email :

Date de naissance :

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

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

Tarif kiosque L'Auto-Journal 24 n° à 3,90 €/n° et le Spécial Salon à 6,99 € et les 5 Guides à 5,95 €/n°. Offre exceptionnelle valable jusqu'au 31/08/2018 pour tout nouvel abonnement uniquement et paiement par prélèvement automatique, chèque ou CB. Délai de livraison : 4 semaines à réception de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine et/ou du support pour le coffret en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre ☐



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

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

Rencontre avec...



Louis-Carl Vignon

Propos recueillis par **Jean-Éric Raoul** Photos **Denis Meunier**

Le président de **Ford France**

Nommé à la tête de Ford France l'été dernier, Louis-Carl Vignon y avait commencé sa carrière. Dans l'inter-valle, il a travaillé chez General Motors, Alfa ou dans le groupe Volkswagen. Ce qui lui offre à la fois proximité et recul pour juger la performance et la stratégie de sa marque.

L'AJ : Comment se porte Ford en France aujourd'hui ?

Louis-Carl Vignon : Ford est en plein feu d'artifice de lancement de nouveaux produits : nouvelle Fiesta, nouvel Ecosport, Fiesta Active, qui sera suivie par la Ka Active. Plus tard, après le lancement de la nouvelle Focus, il y aura aussi une Focus Active. Donc, nous sommes en pleine effervescence pour les nouveautés. Mais l'automobile, c'est également des résultats commerciaux. Cela va bien au niveau des commandes, avec une croissance de plus de 5 % par rapport à l'année dernière au premier

OUI / NON

Dans cinq ans, y aura-t-il encore des diesels dans la gamme Ford en France ?

oui

Les monospaces sont-ils appelés à disparaître chez Ford dans cinq ans ?

non

Êtes-vous, à titre personnel, favorable à la limitation à 80 km/h ?

non

trimestre. Pour les immatriculations, nous sommes dans cette phase où les nouvelles voitures ne sont pas encore là, donc nous sommes en très léger retrait par rapport à l'année dernière.

L'AJ : Comment est perçue la marque Ford par les clients français ?

L.-C. V. : Le fait de ne pas avoir travaillé seulement chez Ford me permet d'avoir une vision plus neutre de l'image de la marque. Ce que je vois, avec deux très gros constructeurs français présents sur notre marché, c'est une opinion favorable un peu plus faible en France qu'ailleurs. L'image de la marque est, au final, l'image que vous, les médias, nous donnez dans les essais : des véhicules bien équipés, accessibles, performants dynamiquement et en matière d'efficacité. Ce qui ne ressort pas assez, c'est la partie technologie du produit. Ford, de tout temps, a été dans la démocratisation de

la technologie. Je ne suis pas sûr que cette partie-là de notre image soit reconnue. L'autre chose qui me fait penser que nous avons encore du travail à faire sur notre image, c'est qu'à chaque fois que l'on fait essayer une Ford à un nouveau client, il est impressionné par la qualité du châssis. Il y a eu ces dix dernières années un travail énorme sur les châssis et les moteurs. Je ne suis pas certain que ce travail soit arrivé jusqu'aux oreilles du client final. Mais je pense que la nouvelle Focus, que l'on va lancer en septembre, par ses atouts technologiques, va nous aider à insister sur ce message.

L'AJ : Il y a deux ans, vous avez été l'un des premiers grands constructeurs à ne pas exposer au Mondial de l'Auto. Cela a surpris. Deux ans après, quel bilan tirez-vous de ce choix ?

L.-C. V. : Nous avions pris cette déci-

Louis-Carl Vignon justifie l'absence de Ford au Mondial par la volonté de faire prendre le volant de ses voitures aux clients.



La technologie des Ford n'est pas assez reconnue.

sion notamment par la difficulté à quantifier le retour sur investissement, et également parce que nous avons organisé à la même époque un événement propriétaire. Nous essayons que notre investissement publicitaire soit le plus efficace possible, et la présence sur un Salon comme le Mondial en est un. Nous préférons faire des opérations d'essais. Nous essayons d'aller où les consommateurs sont, chez eux, dans les centres commerciaux, les aéroports régionaux. L'excellence du produit se juge surtout quand on est au volant. Au Mondial, le lien avec le client est finalement très superficiel. Je ne suis pas sûr que lorsque le client voit sur une fiche technique "Lane Departure Assist", il mesure le bénéfice que cela lui apporte. Or, sur un Mondial, on ne peut pas expliquer ça. On préfère être plus proche. Et une grande force de Ford en France, c'est d'avoir un très gros réseau de distribution.

L'AJ: Avec le changement en cours des normes de pollution, certains constructeurs réduisent leurs offres de motorisations. Où en êtes-vous chez Ford?

L.-C.V.: Nous avons pris le parti de, très tôt, communiquer officiellement nos niveaux d'émission en NEDC corrigés. Cela a forcément un impact négatif

sur les taux de CO₂. Mais on a décidé de le faire pour qu'il n'y ait pas de mauvaise surprise ensuite. C'est important pour le particulier, ça l'est encore plus pour les entreprises, qui représentent une bonne part de nos commandes. Car la TVS, cela retombe tous les ans. Nous n'avons pas arrêté de commercialiser certains moteurs. Par parenthèse, on ne croit pas à la mort du diesel, notamment pour les entreprises. Sinon, nous n'avons pas de véhicules qui ont vraiment dérapé. Votre compétitivité dépend de votre positionnement relatif face à votre concurrence. Tant que vous ne savez pas comment seront positionnés les autres, il est difficile de dire: ce moteur est performant, ce moteur ne l'est pas. Ce que l'on sait, c'est que nous en avons qui sont très bien placés, que les nouveaux véhicules, dont la nouvelle Focus, seront au top du marché. C'est plutôt rassurant pour la suite

L'AJ: Aux États-Unis, Ford a des offres hybrides. Pour l'instant, on n'a pas grand-chose en Europe. Cela va-t-il venir?

L.-C.V.: Ford a annoncé à la fin de l'année dernière un très gros plan d'électrification, avec un investissement de 11 milliards de dollars, pour sortir 40 modèles entre fin 2017 et 2022. C'est obligatoire,

car avec les nouvelles normes anti-pollution européennes en 2022, si vous voulez avoir une gamme qui rejette en moyenne 95 g, il faut une dose d'électrique. Après, il y a une question de timing. Nous avons une Mondeo hybride, qui a maintenant trois ans. Sur ses deux premières années de vie, je ne peux pas dire qu'elle a rencontré un énorme succès. On l'a relancée l'été dernier. On a communiqué sur ce véhicule, avec un logo bien placé, toujours notre souci de l'accessibilité pour la technologie. Et tout d'un coup, c'est parti! On est même devenu un exemple européen pour cette voiture. Au point que la Mondeo hybride était leader en France sur les quatre premiers mois de l'année dans le segment des flottes, devant les français! C'était peut-être trop tôt au départ. Donc, l'hybride va s'accélérer. On fait aujourd'hui des tests sur les véhicules utilitaires, et on y croit. On a équipé DHL de 2 500 Transit électriques. Et en Angleterre, on teste des Transit plug in. À partir de l'année prochaine, ils vont devenir disponibles en France. Ensuite, le feu d'artifice des nouveautés va reprendre, à la fin de l'année prochaine, avec cette fois une dose d'électrification beaucoup plus importante. ■

Ses **3** voitures



JP4
La première



FORD FOCUS RS
L'actuelle



FORD GT
Le rêve



Soit cette Leon ST est un mulet et le développement de l'auto a pris du retard, soit c'est un prototype, qui trahit un modèle proche de l'actuel.



PHOTOS SB MEDIEN

Seat adopte la même stratégie que VW et Audi : un nouveau modèle ne doit pas rendre obsolète le précédent. Les lignes évoluent donc peu.

UNE VRAIE FAUSSE NOUVELLE LEON ?

Capitalisant sur le succès de la formule actuelle, c'est une demi-nouveauté que s'apprête à lancer Seat l'an prochain.

Pendant plusieurs décennies, Seat avait l'habitude de bouleverser son identité quasiment à chaque nouvelle génération, et la cohérence stylistique au sein de la gamme n'était pas toujours de mise. Tout ça, c'est fini. Depuis la Leon III en 2012, la marque ibérique semble enfin avoir trouvé sa voie. Et si la compacte est remplacée l'année prochaine, pas question de tout bousculer à nouveau. La Leon se vend bien : 169 951 unités en 2017, soit plus de 36 % des ventes de la marque !

Seat va ainsi appliquer la même stratégie qu'Audi et Volkswagen : le style de sa berline va

conserver le même aspect général, ses lignes évoluant à la marge.

La plate-forme de l'actuelle (MQB) sera conservée, et le plus gros changement sera opéré sur la partie avant.

L'idée ? Lancer un nouveau modèle sans dévaloriser le précédent et en limitant les investissements en ingénierie et en industrie. La Leon aura toutefois droit à de nouveaux propulseurs et à des technologies inédites, notamment en matière de connectivité. Seat confirme, pour 2020, de nouveaux modèles, de nouveaux propulseurs et le développement des innovations liées au numérique. En revanche, si la version sportive est bien reconduite, elle changera de logo pour passer sous un nouveau pavillon : Cupra désigne désormais la marque sportive, et plus seulement les modèles les plus virulents de Seat. La précédente Leon Cupra R affichait jusqu'à 310 ch, la prochaine ira encore au-delà, pour sauver l'honneur face à une concurrence qui joue la surenchère...

La prochaine Seat Leon ne sera plus disponible qu'en 5 portes, la version 3 portes disparaît du catalogue. En revanche, le break (baptisé ST) sera reconduit. Comme le confirment ces images ! Notez qu'elle accueillera, en plus des motorisations thermiques, une version hybride rechargeable capable de parcourir une cinquantaine de kilomètres en mode 100 % électrique.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
fin 2019

Prix : à partir de **20 000 €**

Concurrente **des Peugeot 308, Renault Mégane, Ford Focus, Volkswagen Golf**

Louée pour son comportement et son rapport prix/équipement, la Leon est la star de Seat.



LES 21 ET 22 JUILLET GRAND PRIX RÉTRO DU PUY- NOTRE-DAME

www.grandprixretro-puynotredame.com



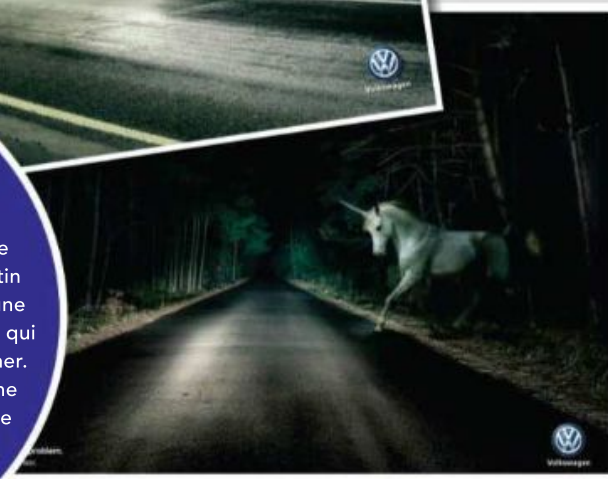
Cet événement organisé sur un circuit fermé de 1,5 km tracé dans les rues de la commune du Puy-Notre-Dame (49) vous permettra d'admirer des voitures de course (très) rétro : automobiles d'avant-guerre, cyclecars, motos et tricycles antérieurs à 1950. Entrée libre et gratuite pour tous.



PUB

Quand le rêve devient cauchemar

"Les rêves peuvent être un vrai problème", annonce cette campagne de pub Volkswagen, qui met en scène un lutin courant sur la route derrière son ballon, une licorne traversant la chaussée ou une Lune qui s'effondre sur la route tel un énorme rocher. La marque met ainsi en avant son système de détection de somnolence, et rappelle que s'endormir au volant représente un danger considérable, pour soi comme pour les autres usagers.



54 milliards

C'EST, D'APRÈS L'ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS D'AUTOMOBILES (ACEA), LA SOMME, EN EUROS, INVESTIE SUR UNE SEULE ANNÉE EN EUROPE PAR LE SECTEUR AUTOMOBILE DANS LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT, soit une progression de 7,4 % par rapport à l'année dernière. L'ACEA précise que "cette contribution fait du secteur automobile le premier investisseur de l'Union européenne en matière de R&D – devant les domaines pharmaceutique et technologique. Il est responsable de 27 % des dépenses totales de R&D de la région."



JOUET

Une Bugatti pour (grands) enfants

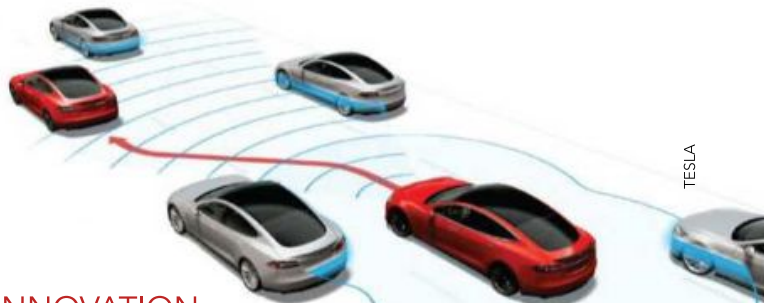
Vous ne pouvez peut-être pas acheter une Bugatti, mais vous pouvez en construire une... avec des briques en plastique! Lego Technic vient en effet d'ajouter la Chiron à sa gamme, dans une version bûton à l'échelle 1/8. Elle mesure 56 cm de long, 25 de large et 14 de haut, et compte 3599 pièces, ce qui lui permet un niveau de détails élevé: l'aileron arrière est actif et les pistons du W16 sont mobiles! Ce modèle est accessible à partir de 16 ans et s'affiche à 379,99 €.



ZONE ROUGE



MARTIN STOLLBERG



TESLA

INNOVATION

Des Tesla bientôt (presque) autonomes

Avec plusieurs mois de retard, Tesla va bientôt déployer les fonctions de conduite autonome sur ses voitures. Cela pose toutefois deux problèmes: d'une part, les clients qui ont versé plusieurs milliers d'euros d'options depuis la fin 2016 devront encore attendre avant que le logiciel embarqué ne rende la voiture autonome. D'autre part, le nom du système (Autopilot) laisse déjà entendre des capacités autonomes alors qu'il s'agit d'une simple assistance à la conduite. D'après Elon Musk, "avec la version 9 (NDLR: qui arrive en août), nous allons commencer à activer les fonctionnalités de conduite autonome". Mais la marque aura intérêt à être explicite sur les possibilités...

DU 6 AU 8 JUILLET LE MANS CLASSIC

www.lemansclassic.com



Plus de 600 voitures de légende sur la piste, plus de 8000 belles anciennes à découvrir en exposition grâce à la centaine de clubs présents, une vente aux enchères organisée par Artcurial, des boutiques éphémères et des animations: le programme du Mans Classic a de quoi contenter les plus exigeants. Un spectacle immanquable. Les billets débutent à 29 €.



JEU VIDÉO

On the road again

Le principe reste le même que pour *The Crew* premier du nom: des courses sur une carte immense, à savoir les États-Unis (à échelle réduite, quand même!), des paysages variés, de nombreuses villes représentées, et une jouabilité accessible, à défaut d'être réaliste. Ce deuxième épisode permet de piloter des bateaux et des avions en plus des voitures et motos.

The Crew 2, édité par Ubisoft, sur PS4, Xbox One et PC, à partir de 50 €



Les chiffres du marché français en mai 2018



+ 0,2 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à mai 2017.

+ 10,1 %

C'est la hausse des ventes de Mercedes en France en mai. En pleine forme, la marque à l'étoile a immatriculé 25 418 voitures depuis janvier, contre 23 890 pour BMW et 22 834 pour Audi.

191 705

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de mai, soit 935 937 depuis le début de l'année (+ 3,5 %).

52 304

C'est le nombre de Renault Clio IV immatriculées en France depuis le début de l'année. La Clio devance deux SUV Peugeot: le 2008 (45 191 unités) et le 3008 (38 092 autos).



Le Clubman va changer (un peu)

Il est déjà délicat de distinguer deux générations de Mini. Aussi comprendrez-vous que les évolutions esthétiques prévues par la marque pour redonner un peu de fraîcheur à son Clubman, arrivé à mi-carrière, seront pour le moins modestes : la plus grosse modification concernera la retouche des feux arrière et, plus légèrement, des boucliers.

Le Kodiaq RS à l'épreuve du Ring



SKODA

La version sportive du SUV familial Skoda n'a pas encore été officiellement présentée que la marque tchèque l'a déjà emmenée sur un terrain d'essai exigeant, entre des mains expertes : la pilote Sabine Schmitz a eu l'occasion de malmener l'engin sur la boucle Nord du Nürburgring. Skoda ne communique évidemment aucune donnée technique, mais le but de la manœuvre est clair : le Kodiaq RS ne sera pas seulement puissant, il sera aussi efficace.

Tesla Model Y : un mini-Model X ?

Présenté en mars 2019, le SUV compact 100 % électrique aura des lignes générales proches du gros SUV Tesla, avec un pavillon plongeant et une face avant encore plus lisse. Le style de la marque va encore diviser...



LOTUS

INDUSTRIE

Un nouveau patron pour Lotus

Jean-Marc Gales avait pris les rênes de Lotus Cars au printemps 2014. Il vient de quitter son poste, confié à Feng Qingfeng (jusqu'alors vice-président) par Geely, actionnaire majoritaire depuis le début de cette année. Mais au-delà de la valse des dirigeants, Lotus peine aujourd'hui à renouveler sa gamme, et la future Elise est attendue comme le messie... Le nouveau patron le clame : *"Grâce aux synergies mondiales et au soutien total de Geely, je suis confiant : Lotus a une opportunité excitante de réaliser son plein potentiel en tant que marque de sport de luxe."* Qui vivra verra !



PEUGEOT

MARCHÉ

Des SUV jusqu'à l'indigestion ?

Sur les cinq premiers mois de l'année, les SUV en France ont représenté 36 % des immatriculations, contre 30 % sur les cinq premiers mois de 2017. En d'autres termes, plus d'une voiture neuve vendue sur trois est aujourd'hui un SUV. La part de marché des monospaces compacts est tombée à 6 %, et les berlines sont descendues sous la barre des 50 %. En Europe, la tendance est identique : 34 % de SUV dans les ventes depuis janvier. Synonyme de coût à l'usage plus élevé (conso, pneus, freins...), les SUV compliquent également la tâche des constructeurs vis-à-vis des normes de CO₂, ce qui ne les empêche pas de multiplier, parfois outrageusement, les nouveautés dans ce segment.



PIERRE ALBOUY/AFP

COMMERCE

Une nouvelle stratégie pour Volvo

Absent du prochain Mondial de l'Auto, le constructeur suédois fera également l'impasse sur Genève en 2019. Volvo explique qu'il souhaite *"prendre ses distances vis-à-vis des rendez-vous traditionnels de l'industrie automobile, auxquels il préfère des événements sur mesure pour présenter ses nouveaux modèles"*. La marque révèle aussi que, d'ici le milieu de la prochaine décennie, *"la moitié du chiffre d'affaires global annuel devrait être généré par les véhicules 100 % électriques, tandis que les véhicules autonomes devraient représenter le tiers des ventes, et la moitié des véhicules vendus devraient l'être par le biais d'un service par abonnement"*. Håkan Samuelsson (photo), qui dirige Volvo, estime que *"de simple constructeur automobile, Volvo deviendra prestataire direct de services"*. Une tendance déjà amorcée par d'autres...

PEUGEOT 508 2.0 BlueHDi 160 ch EAT8 GT Line

Plus féline que jamais

Ce n'est pas parce que la mode est aux SUV que Peugeot abandonne le terrain des berlines à la concurrence. Au contraire. La nouvelle 508 dispose de tous les arguments pour nous faire revenir à notre premier amour, celui de la conduite plaisir.

Par Méline Priam Photos Yann Lefebvre



Si, dans les jours qui viennent, vous entendez parler d'une étonnante et soudaine épidémie de torticolis du côté de l'arrière-pays niçois, ne soyez pas surpris.

La région est actuellement le théâtre des essais de la nouvelle 508. Et ce n'est pas du chauvinisme primaire que d'écrire que la nouvelle berline française fait tourner les têtes et s'écarter les yeux. Pour qui est un tant soit peu amateur d'automobile, elle dispose de tous les attributs pour susciter l'envie de s'installer au volant, notamment cette face musclée, presque agressive, soulignée, tel le trait de peinture de guerre des supporters de l'équipe de France, par ces feux diurnes à LED verticaux. C'est sûr, la bête impressionne. Au point de me demander un instant si Peugeot n'a pas greffé une guir-

lande de gyrophares bleus dans la calandre, tant les autres automobilistes se rangent pour nous laisser la voie libre sur l'autoroute A8.

Pourtant, la nouvelle 508 est plus petite que celle qu'elle remplace.

Plus courte, plus précisément. Et pas qu'un peu : de 8 cm. Mais elle est aussi plus large (2 cm) et plus basse (6 cm), ce qui la rend plus imposante sur la route. Je vois déjà le père de famille qui fronce les sourcils. Plus courte et plus basse ? Pas très bon pour l'habitabilité, tout ça ! Inutile de le nier, celle-ci laisse quelques plumes dans le changement de génération. À l'arrière, difficile de s'installer à trois adultes sans se tenir chaud. Et mieux vaut ne pas avoir les jambes d'Adriana Karembeu ni toiser plus d'un mètre quatre-vingt. Pas tant pour la place, qui reste

suffisante, mais plus pour l'accès, le montant arrière et la large vitre ne simplifiant pas l'installation. Clairement, la 508 n'est pas (plus) la familiale de la maison sochaliennne, elle qui, soit dit en passant, sort de l'usine de Mulhouse.

Pour autant, elle n'est pas dénuée de sens pratique. Pour preuve, ses nombreux et plutôt grands rangements (boîte à gants, vaste bac entre les sièges avant, vide-poches ouvert dans la console centrale...) et, surtout, son hayon. Il s'agit bien là d'une petite révolution chez Peugeot : la 508 abandonne sa classique malle pour un plus fonctionnel hayon, électrique en prime, s'il vous plaît. Peu importe si le coffre est plus petit qu'avant, il est plus accessible. Néanmoins, même là, il semble bien que la motivation première relève plus du style que de l'aspect pratique. Partant certainement du ➔

LA GAMME

	Moteurs/Prix (en €)	Active	Allure	GT Line	GT	First Edition	Active Business	Allure Business
Essence	1.6 PureTech 180 ch EAT8	34 600 €	37 600 €	40 000 €	–	–	36 300 €	39 450 €
	1.6 PureTech 225 ch EAT8	–	–	–	46 000 €	48 750 €	–	–
Diesel	1.5 BlueHDi 130 ch BVM6 ⁽¹⁾	32 300 €	35 100 €	–	–	–	34 000 €	–
	2.0 BlueHDi 160 ch EAT8	–	38 800 €	41 200 €	–	–	37 500 €	40 650 €
	2.0 BlueHDi 180 ch EAT8	–	–	43 300 €	47 600 €	49 950 €	–	42 750 €

(1) Avec EAT8: + 1 800 €



Technique

Berceau filtré plutôt que pivot découplé

Les conducteurs de l'actuelle 508 GT seront sans doute déçus d'apprendre que le fameux principe du pivot découplé qui a énormément contribué aux qualités routières est resté dans les cartons. Officiellement, la réduction des masses et les ajustements des réglages du train avant McPherson suffisent. Officieusement, la pièce avait un coût... non négligeable pour des bienfaits pas forcément perceptibles par le conducteur lambda. Pour compenser, Peugeot préfère désormais mettre en avant le système de berceau filtré. Rien de révolutionnaire, certaines versions de 407, 407 Coupé et de la première 508 en étaient équipées. Le principe est simple : le berceau moteur est fixé au châssis avec des silentblochs pour filtrer les mouvements vibratoires. Notez que les versions d'entrée de gamme BlueHDi 130 ch n'ont pas droit à ce raffinement.



AVEC UN TEL CHÂSSIS, LE CONDUCTEUR DEVIENT VITE GOURMAND
ET AIMERAIT UNE MÉCANIQUE PLUS NOBLE ET NERVEUSE ●●●



À BONNE DISTANCE

Moyennant 450 € sur GT Line, le régulateur de vitesse gère aussi la distance et est associé à l'aide active au maintien dans la voie. Mais sa commande est trop près de la palette de changement de rapports.



BRANCHÉE... OU PAS !

Avec ou sans fil, à vous de choisir. Pour utiliser la fonction Mirror Screen, il faut connecter son smartphone via l'une des prises USB. Pour le recharger, cela peut aussi se faire par induction (100 €).



SALON ROULANT

Chauffants (200 €), les sièges deviennent massants à 800 €. Huit poches pneumatiques se gonflent et se dégonflent, exerçant des pressions suivant 5 programmes. Mon préféré ? Cat Paws (pattes de chat) !



CONDUITE À LA CARTE

Les 308, 3008 et 5008 se contentaient d'un mode Sport. La 508 rajoute Eco, Confort, Normal, Sport et Manuel, qui agissent entre autres sur les suspensions si elles sont pilotées. Les différences sont peu marquées.



MÉLOMANE AVERTIE

Peugeot poursuit son partenariat avec Focal pour proposer un système hi-fi de qualité. Le rendu n'atteint peut-être pas encore le niveau d'un dispositif B&O dans une Audi. Mais le prix non plus (850 €) !

TACTILE MAIS EN RETARD

Toutes les 508 reçoivent un écran tactile (8 pouces sur Active, 10 sur les autres finitions). C'est déjà bien, mais cela reste moins impressionnant que les installations des concurrents allemands. Le graphisme de la carte n'a pas non plus la même finesse ni précision.

Original mais pas toujours fonctionnel

L'i-Cockpit (inauguré sur la 208 et en constante évolution depuis) contribue grandement à l'agrément de conduite et à l'ambiance à bord. S'ajoute à cela un soin réel porté à la qualité des matériaux et à la finition. Attention toutefois à ne pas tomber dans l'excès d'effets de style, d'angles dans le dessin de la planche de bord et de différences de matières trop nombreuses.

Pour vraiment atteindre le niveau des

constructeurs de luxe allemands, cible avouée de Peugeot, il aurait aussi fallu définitivement bannir de l'habitacle certains plastiques durs moins flatteurs comme ceux des pare-soleil ou du bas des contre-portes. Mention spéciale pour les sièges avant, qui ont reçu le label allemand AGR récompensant l'ergonomie et l'amplitude de réglages et qui offrent, il est vrai, un excellent confort et maintien.

COURT-CIRCUIT

Comme les notes de musique, elles sont sept! Les touches piano permettent d'accéder rapidement aux principales fonctions du système multimédia, aux réglages de la climatisation et à ceux de l'ambiance à bord. En prime, elles apportent une touche chromée raffinée.

AUTOMATIQUE TOUTE!

Peugeot impose presque la boîte de vitesses automatique à 8 rapports EAT8. Seule l'entrée de gamme diesel peut être associée à une BVM à 6 vitesses. Le sélecteur de position reprend la forme d'un joystick. Il intègre le bouton pour déclencher le Park Assist, qui assure une aide active au stationnement (600 €).



Pièce maîtresse de l'i-Cockpit, l'instrumentation de bord repose sur un écran numérique dont il est possible de choisir le style d'affichage parmi cinq choix : Conduite, Cadrons, Personnel, Minimal ou encore Navigation.

Hybride
plug-in pour 2019

Alors que Peugeot avait joué les pionniers avec l'hybride diesel, depuis, plus rien, au point même d'accuser désormais un sacré retard sur la concurrence. Mais promis, la 508 sera déclinée en hybride plug-in, essence cette fois, à l'automne 2019.



À VOIR LES AUTRES AUTOMOBILISTES NOUS OUVRIR LA ROUTE, C'EST QU'ELLE EN JETTE DANS LE RÉTRO! ●●●

principe que cette bataille était perdue d'avance face aux nouveaux chouchous des familles que sont les SUV, la 508 a fait le choix de l'élégance et... du plaisir de conduite!

À bord, la bonne place est indéniablement celle du conducteur.

À condition bien sûr de faire allégeance au fameux i-Cockpit, c'est-à-dire au tandem combiné d'instrumentation numérique légèrement surélevé façon affichage tête haute/petit volant, éléments désormais indissociables des intérieurs Peugeot. L'essayer, c'est l'adopter! Enfin, certains ne s'y font pas. Pour ma part, je vote pour. Outre la touche d'originalité qu'il apporte à la présentation par ailleurs très réussie, il contribue à donner à la conduite une pointe de piment. Mais l'i-Cockpit ne serait rien d'autre qu'un gadget si le reste de

PLUS
Agrément de conduite
Comportement routier et confort
Ambiance à bord

MOINS
Habitabilité moyenne
Petit manque de réactivité de la boîte en conduite dynamique
Présentation des menus du système multimédia pas toujours très intuitive

l'assaisonnement – entendez par là la tenue de route – n'était pas maîtrisé. Sur ce point, les ingénieurs ont très bien bossé. Ils sont certes partis d'une excellente base, celle de la plate-

forme EMP2 des 3008 et 5008. Cette dernière est pour beaucoup dans la réduction de poids (- 70 kg en moyenne selon Peugeot), elle-même grande contributrice des qualités dynamiques. Une légèreté que l'on perçoit au volant. Agile, facile à prendre en main, la 508 aborde les petites routes de la vallée de la Tinée avec autant de dextérité et de précision qu'une bonne sportive. Parfaitement

assurée sur ses appuis, elle se laisse placer au millimètre, grâce à une direction incisive mais jamais lourde, et elle ignore superbement tout roulis. Grisante dans les grandes courbes, alerte dans les épingles, elle se révèle aussi étonnamment à l'aise dans les ruelles étroites grâce



Placés à la verticale, les feux diurnes adoptent des LED opaques contribuant beaucoup au style. Ils abritent aussi les clignotants.



Capot et ailes avant en aluminium, hayon en thermoplastique, la 508 chasse le "kilo de trop", ce qui n'est pas sans incidence sur le comportement routier et la consommation.

PEUGEOT 508 2.0 BlueHDi 160 ch EAT8 GT Line EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 160 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1997 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques	235/45 R 18

Dimensions/Poids	
L/I/h/empattement	4,75/1,86/1,41/2,80 m
Poids/tractable freiné	1530/1800 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,4 s
Vitesse maxi	■ 230 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 487 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 41 200 €
Malus (CO ₂)	■ 53 € (121 g/km)
Prix du modèle essayé*	47 643 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, AFU, AFIL, alerte de risque de collision, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, frein de parking élec., gestion auto codes/phares, jantes alliage 18 pouces, lecture panneaux de signalisation, Peugeot i-Cockpit Amplify, phares full LED, régl./lim. de vitesse, rétros. et vitres AV élec., sellerie tissu/TCP, sièges AV semi-élec., syst. multimédia avec écran tactile 10 pouces/4 prises USB/GPS/Mirror Screen, surveillance angle mort...

Options

Aide stationnement Full Park Assist + caméra 360° (600 €), hayon mains-libres (450 €), Night Vision (1 400 €), régl. de vitesse actif + aide au maintien actif position dans la voie (450 €), peinture métal/nacrée ou vernis (720/920 €), roue de secours golette (120 €), sellerie cuir (2 100 €), sièges AV élec./chauffants (800/200 €), suspension pilotée (1 000 €), toit pano. (1 300 €)...

Consommations	
Mixte	■ 4,6 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,6/4 l/100 km
Réservoir	■ 55 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Après son jackpot chez les SUV avec les 3008 et 5008, Peugeot revient à son premier amour : la familiale classique. Familiale, la 508 ne l'est pas tant que cela, en fait ! Ni classique d'ailleurs, à l'image de son hayon et de son i-Cockpit. Mais elle est sacrément plaisante à conduire, confortable, et son charme la rend très attachante.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ À l'arrière, il n'y a pas plus de place qu'il n'en faut pour deux adultes. C'est surtout la hauteur, abaissée de 6 cm, et la custode arrière, qui ne facilitent pas l'accès. ❷ Petit clin d'œil à ses illustres aînées 504 et 504 Coupé : le lion a été placé au centre de la calandre et le logo 508 sur le nez du capot adopte un graphisme légèrement carré, comme celui de l'époque. ❸ Le volume du coffre (487 dm³) est sensiblement inférieur à la première 508, mais comme il est infiniment plus accessible grâce au hayon, au final, c'est bien plus pratique.

L'avis de Méline Priam



C'est certain, elle va en réconcilier plus d'un – parti lorgner du côté des SUV – avec la berline familiale traditionnelle.

75%
Quotient
Émotionnel



à un diamètre de braquage assez court et des porte-à-faux bien plus raisonnables que ceux de feu son aïeule la 407. Le sans-faute en somme ? Presque... Mais ne cherchez pas l'erreur du côté du confort, parfaitement préservé. Précisons néanmoins que notre 508 BlueHDi 160 ch était dotée des suspensions pilotées (1 000 €). Le hic, s'il faut en trouver un, c'est qu'avec un tel châssis, on devient gourmand et l'on aimerait que la 508 soit animée par un moteur plus tonique. Non pas que le 2.0 BlueHDi soit insuffisant. Souple, volontaire, il se montre assez performant et ne donne jamais l'impression d'être à la peine. Bien élevé aux normes Euro 6c, il échappe au malus écologique – avec une monte de 17 pouces, celles de 18 ou 19 fai-

sant franchir la barre fatidique des 120 g de CO₂/km – et annonce des consommations au ras du pot d'échappement – à vérifier toutefois, 4,6 l/100 km nous paraissant très optimistes. Il est en outre parfaitement secondé par la boîte auto à 8 rapports. Mais il suffit de se laisser emporter par son enthousiasme et d'enclencher le mode Sport pour trouver ses limites et percevoir un petit manque de réactivité dans les changements de rapports en conduite dynamique. Un problème de riche en fait. Et, puisque nous parlons gros sous, la 508 ne fait pas de cadeau. Certes, notre finition GT Line est richement dotée, mais, consciente des progrès réalisés, elle n'a pas de scrupules à faire grimper ses tarifs. ■

LA LIONNE SE SENT POUSSER DES AILES

À l'heure où l'essence reprend du poil de la bête, la nouvelle 508 mise sur le moteur PureTech de faible cylindrée (225 ch) pour aller titiller les rivaux haut de gamme.

Mais en a-t-elle vraiment les moyens ? Par François Stagnaro Photos Arnaud Saunier

L'avis de François Stagnaro



Ainsi motorisée, la nouvelle 508 exprime tout son potentiel de séduction, et c'est au volant qu'on l'apprécie le mieux !

80%
Quotient
Émotionnel



Le DS 7 Crossback en a eu la primeur. Logique donc que la 508 le reprenne et l'associe à sa finition haut de gamme GT. Là où la concurrence aligne le plus souvent des moteurs 2 l de 190 à 200 ch, le PureTech parvient à développer 225 ch malgré sa modeste cylindrée (1,6 l). Objectif avoué : réduire les émissions de CO₂ et la consommation tout en préservant les performances et l'agrément. Les premières sont en effet contenues officiellement à 131 g/km, assorties d'un malus de seulement 353 €, tandis que l'ordinateur de bord

n'est pas monté à plus de 8 l/100 km en moyenne lorsque nous roulions à allure tranquille.

Ce moteur PureTech contribue aussi et surtout à l'impression de vivacité ressentie au volant de la 508.

L'efficace boîte automatique EAT8 lisse les changements de rapports et contribue à la discrétion mécanique à vitesse modérée, tout en sachant convoquer la cavalerie à la moindre sollicitation. Au prix de quelques envolées lyriques par toujours harmonieuses, le 4 cylindres profite d'une bonne allonge et délivre des performances très

correctes. Pas certain toutefois que ce moteur, rappelons-le le plus puissant de la gamme, soit suffisant pour aller se frotter aux puissantes berlines allemandes. Si l'armada de la 508 peut sembler un peu faible, cette dernière pourra compter sur les qualités de son châssis, remarquable d'équilibre, d'efficacité, de précision et permettant d'aborder courbes et virages avec une égale décontraction. Tout particulièrement dans cette version GT, équipée de suspensions pilotées très bien dosées : conciliantes en mode Confort, mais sans mouvements de caisse exagérés, elles maintiennent davantage en mode

COMPROMIS CONFORT/AGRÉMENT REMARQUABLE, GRÂCE À LA SUSPENSION PILOTÉE, DE SÉRIE SUR LA GT ●●●



Sport sans se raidir exagérément, et procurent un très bon compromis en mode Normal. Les plus sensibles pourraient juste regretter quelques trépidations sur les irrégularités à basse vitesse, vite oubliées dès que le rythme augmente, et que les trains roulants paraissent alors lisser la chaussée.

PLUS
Châssis très abouti
Performances
Appétit modéré
Dotation de série

—

MOINS
Sonorité à haut régime
Habitabilité
et visibilité arrière

la conduite en fournissant, de série sur la GT, un régulateur de vitesse adaptatif avec maintien actif dans la voie – au fonctionnement satisfaisant. Cet arsenal de sécurité est complété par la surveillance des angles morts et de l'attention du conducteur, la gestion du passage des feux de croisement aux feux de route et la reconnaissance des

Relativement chère, la finition GT compense par sa dotation très complète.

Outre la sellerie cuir/Alcantara, elle dispose de sièges avant électriques, massants et chauffants, dans une ambiance intérieure rehaussée de bois. Peugeot rattrape son retard en matière d'aides à

la conduite en fournissant, de série sur la GT, un régulateur de vitesse adaptatif avec maintien actif dans la voie – au fonctionnement satisfaisant. Cet arsenal de sécurité est complété par la surveillance des angles morts et de l'attention du conducteur, la gestion du passage des feux de croisement aux feux de route et la reconnaissance des



① En termes d'équipements, il ne manque pas grand-chose à cette version GT; même les sièges massants ne sont pas facturés en supplément. ② Malgré les grosses roues de 18 pouces, le diamètre de braquage reste très mesuré. ③ La finition GT est réservée aux moteurs essence et diesel les plus puissants. ④ La chute de pavillon très rapide à l'arrière complique singulièrement l'accès aux places arrière. Mais quelle ligne!



PEUGEOT 508

1.6 PureTech 225 ch EAT8 GT

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 225 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 290 Nm à 1 600 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 598 cm³ / 13 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques	235/45 R 18

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,75/1,86/1,41/2,79 m
Poids / tractable freiné	1 420/1 600 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 7,3 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h

Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 487 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 46 000 €
Malus (CO ₂)	■ 353 € (131 g/km)
Prix du modèle essayé*	48 690 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, AFU, aide active au maintien dans la voie, aide au parking AV/AR, alerte de risque de collision, Bluetooth, caméra de recul, dim auto, détecteurs pluie/luminosité, ESP, frein de parking électrique, gestion auto codes/phares, hayon mains-libres, jantes alliage 18 pouces, lecture panneaux de signalisation, Peugeot i-Cockpit Amplify, phares full LED, régul./lim. de vitesse, rétros et vitres AV élec., sellerie cuir/Alcantara, sièges AV élec., chauffants et massants, susp. pneumatiques, syst. multimédia avec écran tactile 10 pouces/ hi-fi Focal/4 prises USB/ GPS/Mirror Screen, surveillance angle mort...

Options

Alarme (350 €), jantes alliage 19 pouces (570 €), pare-brise acoustique chauffant (100 €), peinture métallisée (720 €), sellerie cuir Nappa (800 €), stationnement semi-auto (600 €), toit ouvrant panoramique (1 300 €), vision de nuit (1 400 €)...

Consommations	
Mixte	■ 5,7 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 7,5/4,6 l/100 km
Réservoir	■ 62 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Puissant, le PureTech de 225 ch donne à la 508 l'entrain qu'elle mérite et sublime ses qualités routières, tout en lui évitant malus et consommations élevés. Un très bon compromis pour les amateurs de berlines essence, qui apprécieront aussi l'équipement dans cette version GT. Des qualités qui ont un prix.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

La Classe A joue les stars devant le château d'Eilean Donan qui a servi de décor au tournage de nombreux films et notamment du James Bond : *Le Monde ne suffit pas*.



❶

❶ L'île de Skye est reliée à l'Écosse par un pont, mais pour rejoindre ensuite celle de Raasay, la Classe A n'a pas échappé à une balade en ferry. ❷ Le spectacle est alors à couper le souffle. En revanche, sur les petites routes au revêtement dégradé, le kit carrosserie AMG Line et les jantes de 18 pouces ne sont pas la tenue idéale.



❷



SHOW DEDANS

En apparence, elle n'en met pas plein la vue. Mais à l'intérieur, c'est du grand spectacle. Notre périple nous a conduits jusqu'au fin fond de l'Écosse, mais la nouvelle Classe A ne s'est pas montrée avare de sensations pour autant.

Par **Mélina Priam** Photos **Christian Martin**



❶ Derrière l'imposante étoile, la calandre peut cacher un système Airpanel qui module l'ouverture de lamelles en fonction des besoins de refroidissement. ❷ Petite Classe A est devenue grande : née monospace urbain de moins de 4 m, cette génération s'est encore allongée de 12 cm pour atteindre désormais 4,42 m. ❸ Pour autant, elle reste assez maniable grâce à un diamètre de braquage correct.



“SA CONDUITE EST AGRÉABLE ET REPOSANTE, MAIS JE ME SENS ENGONCÉ À BORD, PRESQUE OPPRESSÉ. À L’ARRIÈRE, C’EST PIRE.”

Christian Martin, photographe



❶

❶ Si elle s’étire, son empattement ne gagne que 3 cm ; l’habitabilité ne progresse qu’à la marge. ❷ La Classe A reçoit ses hôtes à bord d’un cocon ultra-techno. Mais gare à la claustrophobie ! Le toit ouvrant apporte une luminosité bienvenue.



❷

Paris, porte d’Orléans. À peine sortie du parking au volant de ma rutilante Classe A, je pianote sur l’écran tactile pour balayer les très... très (!) nombreuses possibilités offertes par le système multimédia. Je patiente au feu rouge, lorsqu’un motard frappe à ma vitre. “Bonjour, c’est la nouvelle Classe A ? Elle est vraiment nouvelle ? Il n’y a pas beaucoup de différences avec l’ancienne !” A priori, le garçon ne semble pas subjugué par l’évolution de style de la toute nouvelle (si, si, j’insiste) compacte de Mercedes. Difficile de lui donner tort. C’est de sa faute aussi, à Miss A ! À force de provoquer les gros titres, en faisant des cabrioles comme la première en 1997, ou de se livrer à des changements radicaux de look, comme la précédente – laquelle avait quitté en 2012 sa tenue de monospace pour une ligne plus sexy –, le millésime 2018 calme le jeu ! 21 ans, l’âge de la maturité, en somme ? À voir... Entendraient-ils les impressions de ce motard que les membres du directoire de Mercedes en pleureraient ! Parce que pour eux, la quatrième du nom “devient une

compagne douée d’intelligence, avec laquelle se crée un lien émotionnel”. Gorden Wagener, directeur de style de Daimler AG : “À l’aide de formes nettes et de volumes sensuels, nous mettons en scène la haute technologie et suscitons des émotions.” Rien que ça !

Au moment de partir à l’assaut des plaines verdoyantes écossaises, ma première émotion, c’est surtout l’étonnement...

... De ne pas trouver de prise USB pour charger mon téléphone. Non pas qu’elles soient absentes ; elles sont même quatre – deux à l’avant et deux à l’arrière, chacun la sienne. Autant vous le dire, il faut oublier la possibilité de voyager à cinq – décemment s’entend – en Classe A ! Pour ce qui est des prises USB, la Classe A se veut si en avance sur son temps et ses rivales qu’elle adopte la future norme USB C. Les accros aux dernières technologies seront enchantés, mais dans l’immédiat, je n’ai pas d’adaptateur. Pas grave, ça met dans le bain des petits changements d’habitudes à opérer en arrivant de l’autre côté du *channel* et, surtout,



Une Classe A peut en cacher une autre

Est-ce toujours confortable, une Mercedes? Impossible de répondre simplement pour la Classe A. Déjà, parce que la petite de la famille ne prétend pas être une S. Surtout, parce que tout dépend de son châssis. À l'avant, tout le monde est logé à la même enseigne, avec une suspension de type McPherson. Mais à l'arrière, les A 200 et 180 d sont équipées d'un essieu à bras combiné, alors que les A 250 et les 4Matic reçoivent un essieu plus sophistiqué, à quatre bras. À cela s'ajoutent trois versions de trains de roulement: standard confort de série, surbaissé de 15 mm avec direction directe (AMG Line) ou l'amortissement adaptatif (1 200 €). Pour notre part, nous étions dans les deux derniers cas. Verdict? Une A bien sur ses appuis, qui vire à plat, mais un poil ferme et sautillante.

❶ Les sièges avant intégraux garantissent un confort et un maintien optimums. Mais ils sont une punition pour les passagers arrière qui ne voient plus du tout la route. ❷ Malgré l'amortissement piloté, le confort de cette A 200 AMG Line conserve une pointe de fermeté. Les versions diesel se montrent, semble-t-il, plus prévenantes (voir L'AJ n° 1 010). ❸ Entre une lunette réduite, un vitrage teinté et des appuie-tête arrière fixes, la caméra de recul est indispensable.



de ceux imposés par cette nouvelle Classe A. Car la Classe A change vraiment! Extérieurement, c'est vrai, ce n'est pas spectaculaire; je vous fais grâce des détails. C'est à bord qu'elle opère sa révolution. Et là, elle assure le spectacle. Mieux: elle en jette un max.

Mes petits camarades, Alan Froli (L'AJ n° 1 007) et Pascal Richard (L'AJ n° 1 010), l'ont déjà souligné et je suis contrainte de les plagier. La large dalle numérique en met plein les yeux. Elle regroupe les deux écrans, celui, 100 % numérique, de l'instrumentation de bord, et celui, tactile, du système multimédia. Sur l'autoroute A16, je joue avec le mini-bouton sensitif situé sur le volant pour changer d'affichage et je me fixe pour challenge de compter les variantes possibles. Mais j'abandonne très vite. Sachant qu'il est possible de choisir entre six informations affichables dans la partie gauche, autant dans celles de droite et... au moins une vingtaine au centre (selon les options d'aides à la conduite), mes cours de maths sont trop loin! Trop de choix tue le choix? Peut-être... Faire le tour de tous les menus et de toutes les possibilités de personnalisation de l'ambiance à

bord prend du temps. Et sans avoir besoin d'une grande dextérité, le tout-tactile et sensitif – la molette pour commander le système multimédia a aussi laissé place à un pavé tactile – réclame un peu plus de doigté. Ainsi, en sortant de l'Eurotunnel, je m'arrête 5 minutes pour changer l'unité de mesure de l'ordinateur de bord. Mais quel confort ensuite de conduire et d'ajuster le régulateur de vitesse en ayant des informations en cohérence avec la signalisation! Un détail certes, mais devenu plus simple grâce à l'instrumentation numérique. Pour cette action, certes peu courante, la supercommande vocale de Mercedes n'a en revanche rien voulu savoir! J'ai tout essayé, mais je ne suis pas Nicki Minaj*, et je m'en réjouis! De même, Hey Mercedes n'en fait qu'à sa tête quand je lui demande d'aller à Édimbourg. Sans doute la faute à mon accent... Ne soyons pas trop sévère tout de même, ces bugs des débuts exceptés, ce mode de commande s'est par la suite révélé absolument bluffant. À moins d'être totalement réfractaire aux nouvelles technologies, il apporte un réel confort, tout comme le pavé et l'écran tactiles. L'ensemble, qui se complète bien, permet ➔

(*) La rappeuse de la pub TV de la nouvelle Classe A.


LOGIQUE RESPECTÉE

Chez Mercedes, le frein à main s'actionne au pied, depuis une mini-pédale à gauche, sous le volant. Maintenant qu'il est électrique, la commande manuelle est assurée par un bouton, toujours à gauche.


TOUCHER DÉLICAT

En plus du pavé et de l'écran tactiles, le conducteur pilote les fonctions de bord via ces touches. Celles de droite commandent le système multimédia. Il faut s'habituer à la sensibilité du petit bouton noir.


PAS MASSANTS MAIS RELAXANTS

Faute d'être massants (en option), les sièges Sport disposent d'une fonction "long trajet" : de subtils mouvements de la position à intervalles réguliers permettent d'éviter l'engourdissement : très agréable !


ADAPTATEUR REQUIS

Les prises USB adoptent ici la future norme C. Bien ! Mais dans l'immédiat, il faut un adaptateur pour charger le téléphone ou acheter un nouveau câble ou encore ajouter l'option recharge par induction.

TOUT AU VOLANT

Pour libérer de l'espace entre les sièges avant, Mercedes a fait migrer le sélecteur de position de la boîte au volant. Il est complété par les deux petites palettes cachées derrière les branches de celui-ci, pour passer les vitesses manuellement.

AMBIANCE 16/9

Pour obtenir ce sublime effet, il faut opter pour les deux écrans de 10 pouces. Sur les versions "premier prix", ils ne font que 7 pouces, et celui de l'instrumentation de bord est toujours en option (550 € ou dans le pack Premium). Celui du système multimédia est tactile.



Bienvenue au spectacle!

Il est certain qu'en adoptant le fameux Widescreen (cette large dalle numérique qui regroupe l'écran d'instrumentation de bord et celui du système multimédia), la Classe A marque des points. Le résultat, spectaculaire, participe grandement à l'atmosphère technologique régnant à bord. Cette nouveauté, associée à un passage au tout-tactile ou à la commande vocale, redéfinit quelque peu l'ergonomie et les habitudes. Il faut prendre son temps pour

faire connaissance avec la miss, mais les possibilités de personnalisation infinies des affichages, de l'ambiance et de la conduite permettent vraiment de faire sienne la Classe A et de se sentir bien. Les matériaux élégants et la finition soignée apportent la touche de classe que l'on attend d'une Mercedes, et l'ambiance lumineuse léchée donne une impression de cocon, accentuée ici par les teintes sombres. Mais certains auront peut-être une sensation d'oppression.

ELLE RÉPOND AU DOIGT ET À LA VOIX

Le bouton rotatif a fait place à ce pavé tactile sur lequel il est également possible d'écrire une adresse, par exemple. Un petit temps d'adaptation est nécessaire, mais le coup se prend vite. Autre solution : la commande vocale, plutôt efficace, à quelques ratés près.



Le combiné d'instrumentation numérique sur écran 10 pouces renvoie les compteurs d'antan au Moyen-Âge. Comme il est possible d'afficher différentes informations à droite, au centre et à gauche, ou encore d'opter pour un mode plein écran, il existe plus de cent affichages possibles : si ce n'est pas de la personnalisation!



“AU DÉBUT, LA QUANTITÉ DE TECHNOLOGIES EMBARQUÉES EFFRAIE PRESQUE ! MAIS ELLES S’APPRIVOISENT TOUTES FACILEMENT.” Pascal Richard, chef de rubrique

d’appréhender plutôt facilement une ergonomie qui se complique au vu du nombre de fonctions de bord et d’assistances à la conduite. Un bienfait donc pour mieux se concentrer et apprécier la conduite ?

Car la question qui nous intéresse vraiment est : la Classe A est-elle plaisante à conduire ?

Je dois avouer que je parlais de Paris avec un fort a priori négatif. Que voulez-vous, je ne suis pas fan de Mercedes. Mes arguments seraient trop longs à développer et, surtout, ils ne sont pas tous très... objectifs ! Si le panorama spectaculaire des Highlands et de l’île de Skye me fait un temps oublier le show joué à bord, le dessin de la route m’oblige à constater que la Classe A est diablement agréable à conduire ! J’avoue, elle pourrait (presque) me faire me détourner d’une Série 1 qui, propulsion oblige, dispose à mon sens d’un supplément d’âme. Malgré un gabarit en hausse par rapport à sa devancière (+ 12 cm dont 3 sur l’empattement), la Classe A

se révèle équilibrée, précise, presque agile. Elle est aidée en cela par une direction souple et confortable, qui assure un bon retour d’informations et contribue ainsi grandement au plaisir de conduite. Dans les virages, elle pique à l’intérieur sans rechigner, vire à plat sans succomber au moindre roulis et le train arrière, tout en restant très sage et sécurisant, accompagne le mouvement avec bienveillance. Précisons tout de même que notre Classe A AMG Line était configurée avec un châssis surbaissé de 15 mm complété par des suspensions adaptatives (1 200 €). Détails qui influencent assurément le comportement et... le confort ! Un domaine où la plus petite Mercedes progresse de manière très significative. Pour notre part, nous avons trouvé davantage d’amélioration en confort sonore et en insonorisation qu’en qualité de filtration des irrégularités. Là encore, la configuration de notre modèle est à prendre en compte (*lire encadré p. 63*). Sans être un brise-dos, la A s’avère un brin sèche et trépidante, même en mode Confort. En mode Sport, je n’en parle même pas. C’est à peine si ➔



❶ Dans les rues d’Édimbourg, la Classe A est fine mélomane. À bord aussi, grâce au système de sonorisation Surround Burmester (500 €). ❷ Dès le premier niveau de finition, elle reçoit des feux hautes performances à LED.

High-tech

Intelligence artificielle ou superficielle ?



TROP D'INFOS... TUE L'INFO !

Lors d'un changement de direction, la fonction réalité augmentée (300 €) affiche l'image réelle captée par caméra, et incruste une flèche d'instruction. Mais celle-ci arrive souvent tard, et crée parfois une confusion.



NIGHT CLUB

L'éclairage d'ambiance est digne d'une boîte de nuit : 64 coloris et 10 univers chromatiques sont possibles. Le choix peut être sauvegardé dans son profil pour y revenir facilement si vous prêtez votre auto.



À CHACUN SA CLASSE A

La conduite est personnalisable. Trois modes au menu : Eco, Confort, Sport, auxquels s'ajoute Individual pour régler chaque élément à sa sauce, avec par exemple un duo moteur/boîte en Sport, mais un châssis en Confort.



BONJOUR MERCEDES

Il suffit de prononcer "Mercedes" pour que la commande vocale vous demande ce qui vous ferait plaisir. Les progrès sont énormes, mais elle n'a jamais compris "Édimbourg", par exemple. Peut-être n'avais-je pas l'accent !



SERVICE À BORD

Rechercher un hôtel, une place de parking, consulter la météo devient une habitude. En créant un compte Mercedes Me, vous avez accès (en option) à des services de "bureau embarqué" et à des fonctions élargies du GPS.



ET MAINTENANT, ELLE PENSE !

L'intelligence artificielle arrive et, avec elle, les fonctions prédictives. Le système mémorise vos habitudes. Si vous réalisez souvent un trajet, le GPS vous proposera directement l'adresse ainsi que des itinéraires alternatifs.



❶ Le coffre est certes un peu plus grand qu'avant, mais la Classe A n'est toujours pas taillée pour les départs en famille. ❷ Ou alors petite, la famille. Deux gabarits moyens voyagent convenablement. Mais trois grands gaillards, n'y comptez pas !



Elle a pris 2 cm en largeur mais ce sont surtout la partie supérieure plus cintrée et les feux plus étirés qui accentuent sa carrure. La double sortie d'échappement est surtout là pour le style.



“JE M’ATTENDAIS À PLUS DE PROGRÈS EN CONFORT ET EN VISIBILITÉ. ILS SONT MOINS PRÉSENTS SUR CETTE VERSION AMG LINE.”

Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint



❶ Cette A 200 n'est pas une sportive, mais le turbo essence de 163 ch assure déjà pas mal. Les performances sont largement suffisantes et, surtout, ce moteur est souple et plaisant. ❷ En prime, il se montre particulièrement vertueux, notamment sur autoroute (5,8 l/100 km). En revanche, le petit réservoir impose des arrêts assez fréquents.



j'ai osé tenter l'expérience. Si jouer à saute-moutons peut paraître logique en Écosse, mes vertèbres ne suivent pas. D'autant que cette Classe A n'est pas une sportive. Elle a beau frimer avec son kit de carrosserie AMG, ses inserts alu et ses magnifiques sièges baquet, il lui manque encore des watts sous le capot. N'y voyez cependant pas une quelconque critique à l'encontre du valeureux turbo essence de 163 ch.

Silencieux, souple, volontaire, ce moteur français (d'origine Renault) s'adapte très bien à la langue de Goethe !

Sous le capot de la Mercedes, il a droit à une petite exclusivité technologique, sous la forme d'un système de coupure des cylindres, principe en théorie avantageux pour la consommation. Théorie validée, puisque lors de ce périple écossais, la Classe A s'est contentée de 6,6 l/100 km. Alors que nous ne l'avons pas ménagée, elle n'a franchi le seuil des 7 l/100 km qu'en de très rares occasions. Parfaitement épaulé par la boîte double embrayage à 7 rapports de même provenance et rebaptisée selon le jargon maison, le 1.3 assure des accélérations et des relances tout à fait satisfai-

PLUS

Agrément de conduite
Ambiance à bord
Insonorisation
Consommation

MOINS

Confort de suspension
Prix et options nombreuses
Habitabilité et coffre juste
Moteur linéaire

santes. Surtout, le duo se montre d'une douceur et d'une progressivité très agréables et reposantes sur long trajet. Tout juste lui reprocherons-nous un micro-manque de réactivité à bas régime. Un petit creux qui s'estompe en usant des palettes au volant et du mode Sport, avec pour conséquence cependant de se retrouver en conflit avec le confort de suspension. Pas

de panique: le mode Individual résout le problème! Suspensions en Confort, tandem moteur/boîte et direction en Sport donc et, parfaitement calée dans mon siège baquet, je suis contente comme un grillon au soleil et me pique au jeu de hausser un peu le rythme. Un enthousiasme que Bibi, à ma droite, tempère: il peste contre l'absence de poignée au pavillon, qu'il cherche en vain pour s'accrocher. Autre gendarme, nettement plus violent celui-ci: l'assistant actif de changement de file. Il suffit que je "mordille" un chouïa

la ligne – vous m'accorderez qu'en roulant du mauvais côté, il est difficile de ne pas fauter – pour que le système me punisse en provoquant une succession de petits coups de freins secs. Comme c'est encore moi qui commande, je le désactive. Mais le bougre est malin: il se réactive à chaque arrêt. Autant vous dire qu'il m'a passablement tapé sur les nerfs.

L'avis de Mélina Priam

J'ai aimé sa conduite et il m'est difficile de critiquer son intérieur spectaculaire, mais je continue à préférer le style plus épuré d'une BMW ou la classe d'une Audi.

70%
Quotient
Émotionnel



Confortable au long cours, facile et plaisante sur route, la Classe A se montre aussi à son aise dans les rues d'Edimbourg. Même si la commande vocale n'a pas répondu à la première injonction, le super système de navigation nous a quand même menés à bon port. Encore que la fonction "réalité augmentée" nous a joué quelques tours (voir p. 67). Là encore, c'est une question d'habitude. Malgré ses 4,42 m de longueur, la A se manie facilement dans les rues des grands centres urbains. Une aisance qu'elle doit pour beaucoup à son diamètre de braquage assez court et à... ses caméras ! Si vous n'êtes pas un utilisateur régulier de ces aides, la visibilité arrière vous posera quelques soucis. Primo, la lunette est aussi large qu'une meurtrière de château hanté (question d'ambiance) et, surtout, les appuie-tête arrière fixes obstruent le champ de vision. Nul doute aussi que certains passagers arrière se trouveront engoncés. La Classe A n'a toujours pas l'esprit de famille. Pour quelques kilomètres sur l'autoroute du retour, l'expérience ne m'a pas paru désagréable. La place aux jambes est suffisante... pour un gabarit de moins de 1,75 m, et la banquette arrière est confortable... aux places latérales. Au centre, c'est une punition. Même sous le soleil, un passager arrière contraint de nous accompagner à cette place ne serait sans doute pas revenu avec le même sourire. ■

Le kit carrosserie AMG Line comprend notamment une jupe avant qui n'est pas copine avec les ralentisseurs et frotte très facilement.



En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★

Difficile de ne pas devenir accro à sa conduite douce et reposante. L'ambiance à bord y fait, mais pas que... Le châssis rigoureux, équilibré, avec en prime une pointe d'agilité sur cette version AMG Line aussi.

SÉCURITÉ ★★★★★

Un châssis efficace, un freinage mordant et rassurant, des relances suffisantes pour dépasser sereinement, sans oublier une sécurité active et passive au top, assurée par les nombreuses assistances. Mais beaucoup sont en option.

PERFORMANCES

★★★★★

Le 1,3 l de 163 ch conçu avec l'alliance Renault-Nissan est un allié de choix : volontaire et performant... mais pas sportif ! Il est très bien épaulé par la boîte à double embrayage 7G-DCT. Le tandem excelle cependant un peu moins bien qu'un duo TSI-DSG de VW.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

Le confort acoustique est très réussi et les sièges avant Sport de notre AMG Line se sont révélés d'excellents garde-fous au mal de dos. Mais le châssis Sport se montre tout de même un peu ferme en suspensions, même en mode Confort et en présence de l'amortissement adaptatif (lire encadré p. 63).

HABITABILITÉ ★★★★★

La sensation de cocon est privilégiée aux centimètres. Mètre en main, la Classe A s'inscrit dans la moyenne. À l'arrière, à deux, tout va bien ; à trois, ça se complique, surtout sur cette finition, dont la banquette n'est pas dessinée pour trois. Le coffre est juste.

QUALITÉ ★★★★★

Beau progrès ! La Classe A, parfois qualifiée de Mercedes au rabais, pas au niveau de ses rivales, peut fièrement arborer son étoile, même si certains plastiques durs sont encore là. Les ajustages rigoureux et le soin apporté aux détails donnent un beau fini.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★★★

C'est là que ça coince. Peut-être suis-je sévère, et je vous accorde que nous disposions d'une Classe A avec un équipement complet mais... pas exhaustif ! Et 45 600 € pour une compacte de 163 ch, c'est horriblement cher. Après cela, les 73 € de malus passent comme une lettre à la poste.

COÛT À L'USAGE

★★★★★

Le 1,3 l turbo essence a fait ses preuves. Doté ici de la technologie de coupure des cylindres (raffinement refusé aux Renault), il se montre économique, avec une moyenne de 6,8 l/100 km.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

Plaisante à conduire grâce à un châssis finement mis au point et à un moteur souple, la Classe A s'apprécie pour son ambiance. L'habitacle se révèle attachant grâce au jeu de la personnalisation. Le confort de suspension de cette version AMG semblera sans doute ferme aux habitués de la marque. Le gros défaut de la Classe A, c'est son prix. Ce n'est pas nouveau chez Mercedes, mais là, ça ne s'arrange pas !



LA TECHNIQUE

Un moteur Renault sous le capot d'une Mercedes ? Le 1,3 l turbo essence mérite bien de s'y trouver ! Il bénéficie ici d'un système de coupure des cylindres, exclusivité Mercedes. Il est peu sensationnel, mais sa puissance est suffisante pour animer la Classe A.

Moteur

Puissance maxi	■ 163 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■ 250 Nm à 1620 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cyl./puissance fiscale	1332 cm ³ / 8 CV

Transmission

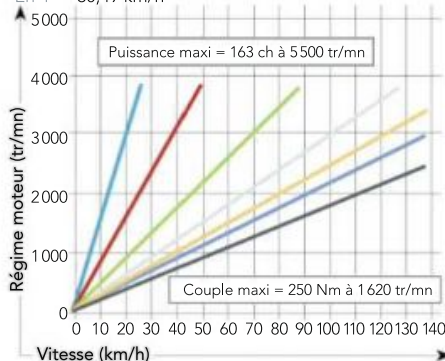
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	robotisée double embrayage/7

→ Diagramme des vitesses

La boîte à double embrayage est aussi commune, l'EDC Renault prend juste l'appellation Mercedes. Douce, elle ne génère aucun à-coup (moins qu'une DSG) et participe à l'agrément. Mais elle manque parfois un peu de réactivité, lorsque le conducteur hausse le rythme.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1 ^{re} = 6,67 km/h	En 5 ^e = 39,42 km/h
En 2 ^e = 11,24 km/h	En 6 ^e = 43,58 km/h
En 3 ^e = 20,7 km/h	En 7 ^e = 54,41 km/h
En 4 ^e = 30,49 km/h	



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 11 m
Suspensions AV	type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antirollis
Suspensions AR	multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antirollis
Freins AV/AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques	225/45 WR 18
Roue de secours	kit. Roue de secours impossible. Pneus à roulage à plat 270 €

Dimensions / poids

L/I/h/emplacement	4,42/1,80/1,44/2,73 m
Poids/tractable freiné	1426/1600 kg

LA CONDUITE

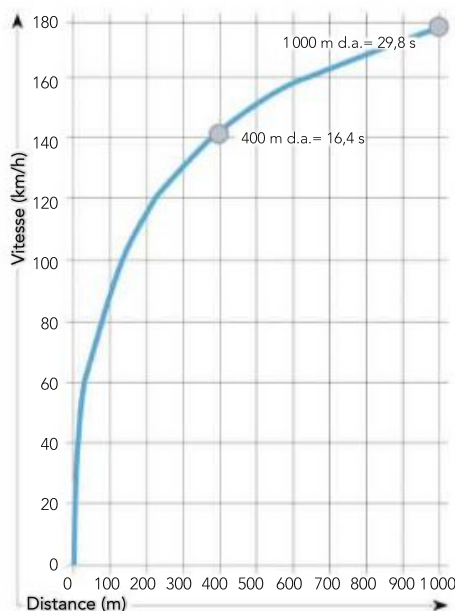
Prendre le volant est l'assurance de passer un bon moment. La A 200 est précise, agréable, souple et douce. Elle ne manque pas de tonus, mais... ce n'est pas une sportive. Du coup, nous l'avons trouvée inutilement ferme en confort.

Performances

1000 m départ arrêté	■ 29,8 s
400 m départ arrêté	■ 16,4 s
0 à 100 km/h	■ 8,6 s
Vitesse maxi	■ 218 km/h

→ Courbe d'accélération

Excepté parfois un petit manque de nervosité pour relancer, dû aussi à la réactivité de la boîte, les performances sont dans l'ensemble satisfaisantes, suffisantes en tout cas. Nous n'avons jamais été à la peine et les dépassements s'effectuent en toute sérénité.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive	■ 8,2 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	■ 12,5 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	■ 408 m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 32 m
Depuis 130 km/h	■ 66 m

→ Tests sécurité

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. La Classe A n'aime pas la pluie : elle est l'une des rares à échouer dès 50 km/h. Aux coups de volant et de freins conjoints, le train avant se retrouve saturé et la A tire droit et tape dans le cône. Pour autant, elle n'est pas en perte de contrôle totale.

VERDICT ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Sur cet exercice, elle réagit de manière beaucoup plus saine et sécurisante en décrochant à partir de 53 km/h, avec un train arrière qui survire très légèrement.



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. La pluie était aussi de la partie lors de ce test. Mais là, la Classe A s'est révélée à la hauteur de la situation. Sur sol humide, l'ESP intervient dès 100 km/h pour corriger le sous-virage provoqué par le premier coup de volant, puis le survirage engendré par le second. Mais il le fait de manière progressive.

VERDICT ■

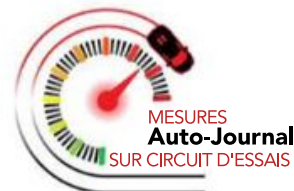
FACE À LA CONCURRENCE

	Audi A3 1.5 TFSI (CoD) S tronic 7 S line	BMW Série 1 120i 184 ch BVA8 Sport	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5000	184 à 5000	
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 de 1500 à 3500	270 de 1350 à 4600	
Moteur	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence	
L/I/h/emplacement (m)	4,32/1,79/1,43/2,64	4,33/1,76/1,44/2,69	
0 à 100 km/h (s)	9,2	7,1*	
Vitesse maxi (km/h)	205	225*	
90/130 km/h en Drive (s)	8,2	NC	
Prix/malus écologique (€)	36 120/0 (110 g CO ₂ /km)	37 550/473 (133 g CO ₂ /km)	
Conso. moyenne (l/100 km)	7	5,9*	
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆	

* Données constructeur

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES



LA VIE À BORD

L'univers à la fois très technologique, coloré, sportif et raffiné est vraiment plaisant. Mais la Classe A n'est pas la plus spacieuse des compactes. Sur cette version AMG Line, qui bénéficie d'une sellerie Sport, il est difficile de s'installer à trois sur la banquette du fait de sa forme dessinée pour deux. De plus, les sièges intégraux avant obstruent complètement la vue des passagers arrière.

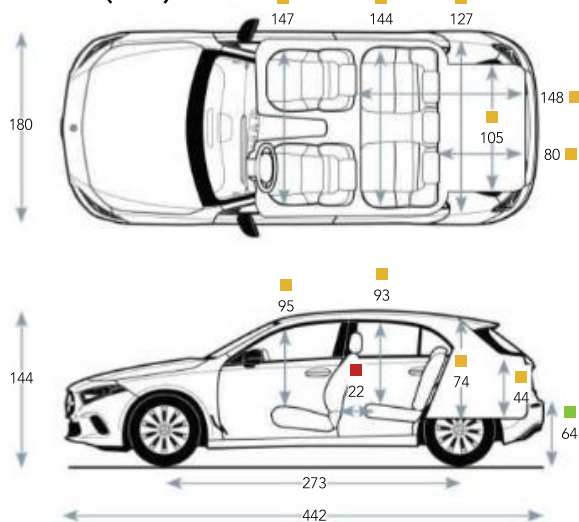
Coffre

Volume 363 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h 41 / 64,3 / 68,2 dB

Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

LE BUDGET

Attention, voici la douloureuse ! Elle porte vraiment bien son nom. Le prix de base de la version AMG (certes très correctement équipée), déjà coquet, grimpe en flèche avec les options souvent réunies d'office dans d'onéreux packs. Ainsi, notre Classe A coûte plus de 45 000 €, et encore ne disposait-elle pas des assistances de conduite semi-autonome ni même d'un régulateur de vitesse adaptatif. En prime, la garantie est minimale !

Prix	37 750 €
Malus (CO ₂)	73 € (123 g/km)
Prix du modèle essayé*	45 600 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, AFU, AFIL, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, châssis Sport, clim auto bizona, ESP, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique sur écran 7 pouces, jantes alliage 18 pouces, kit carrosserie AMG, phares hautes performances LED, rétros ext. et vitres élec., régl./lim.de vitesse, sièges AV Sport intégraux chauffants, syst. multimédia MBUX avec écran tactile 10 pouces et pavé tactile/GPS/4 prises USB C, volant réglable en hauteur et en profondeur.

Options

Pack Assistance à la conduite (lecture des panneaux, Pre-Safe Plus, régulateur de vitesse adaptatif DISTRONIC, fonction pilote automatique)	1 850 €	Avertisseur angle mort	550 €
Pack Premium (combiné d'instrumentation 10 pouces, accès/démarrage sans clé, syst. de sonorisation, accoudoir central arrière, éclairage d'ambiance, baguettes de seuil de portes éclairées)	1 750 €	Caméra de recul à 360°	500 €
Pack connectivité smartphone	500 €	Fonction MBUX réalité augmentée pour le GPS	300 €
Affichage tête haute	1 200 €	Peinture métallisée	750 €
		Régulateur de vitesse adaptatif DISTRONIC	750 €
		Sièges conducteur/passager électriques	450 / 350 €
		Suspensions adaptatives	1 200 €
		Toit ouvrant panoramique	1 150 €

→ Test éclairage

Type projecteurs	LED
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 70 m)	64 lux / 38 lux



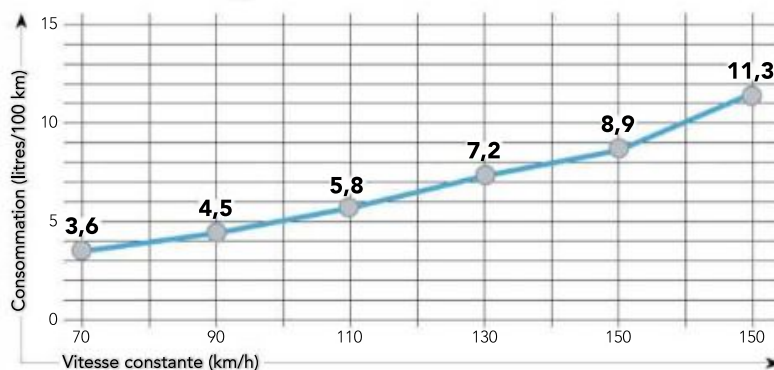
CHRISTIAN MARTIN

En France, toutes les Classe A ont droit aux phares hautes performances LED qui éclairent de manière très efficace et homogène. Grâce à eux, la conduite de nuit est moins fatigante. Le nec plus ultra : les projecteurs Multibeam LED (500 €) qui calculent l'éclairage idéal en temps réel et reçoivent la gestion automatique codes/phares et l'éclairage d'intersection. Pour l'agrément, la Classe A fait de l'éclairage d'ambiance une vraie force avec pas moins de 10 univers et 64 couleurs proposés. **VERDICT**

→ Test climatisation

Cela fait belle lurette que Mercedes maîtrise le confort climatique. Le système est évidemment bizona. Une fois la température souhaitée réglée, il s'occupe de tout et conducteur comme passagers l'oublie : un rêve ! **VERDICT**

→ Test consommations



Moyenne (l/100 km)	6,8
Autoroute (l/100 km)	5,8
Ville (l/100 km)	8
Route (l/100 km)	6,5
Autonomie (km)	632
Capacité réservoir (l)	43 (plus réserve de 5 l)

Pour se faire pardonner de vous pousser à la dépense, la Classe A se révèle économique à la pompe. Elle consomme inévitablement un peu plus en ville, mais sur autoroute, elle n'est pas loin de l'appétit d'un diesel : les bienfaits sans doute de la coupure des cylindres. Conscient de cette vertu, Mercedes a sauté sur l'occasion pour lui greffer un tout petit réservoir qui plombe l'autonomie ! **VERDICT**

LA GAMME

Moteurs / Prix (en €)	Malus	Style Line	Progressive Line	AMG Line
Ess. - A 200 163 ch 7G-DCT	50 à 210 €	32 900 €	36 100 €	37 750 €
Dies. - A 180 d 116 ch 7G-DCT	0 €	32 200 €	35 400 €	37 050 €

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

Un cœur qui bat



Au volant de la nouvelle Fiesta ST, tout est question de pulsations. Celles de son inédit moteur 3 cylindres, celles de son châssis quand il enchaîne les virages serrés ou, tout simplement, celles de son pilote, qui en redemande.

Par **François Stagnaro**
Photos **Thomas Antoine/ACE Team**

La précédente Fiesta ST avait su rester authentique et bénéficiait pour cela d'un capital sympathie indéniable. Quitte à se faire damer le pion par des modèles plus puissants, mieux équipés ou plus confortables. L'enjeu de cette toute nouvelle génération était de respecter cet héritage tout en attirant les suffrages de nouveaux pilotes en herbe. Pas gagné d'avance, surtout en faisant le pari d'un moteur 3 cylindres. Certes, Ford n'est pas novice en la matière, son 1.0 EcoBoost ayant été maintes fois récompensé. Mais sous le capot d'une petite sportive, c'est osé. En l'occurrence, la Fiesta ST inaugure un 1.5 EcoBoost dont les ingénieurs sont parvenus à tirer pas moins de 200 ch et un couple de 290 Nm, soit 18 ch et 50 Nm de plus que feu le 4 cylindres de la Fiesta ST de 2013, et autant que celui de la ST200, ultime évolution lancée en 2016.

Sur le papier, la nouvelle venue n'a donc pas à rougir de la perte d'un cylindre. Et dans la pratique ?

Vérification au volant d'une version Pack qui, en France, donne accès à la Fiesta ST à partir de 23 200 € (24 600 € en version Plus). La dotation se concentre sur l'essentiel (climatisation manuelle, pas de GPS...), au profit du sport : jantes alliage de 17 pouces, double sortie d'échappement, châssis sport et sièges baquet sont de la partie, ainsi qu'un différentiel à glissement limité et une aide au départ arrêté. Calé derrière le volant à jante épaisse, le conducteur apprécie l'ergonomie du poste de conduite, même si les gabarits un peu forts pourront se sentir serrés dans les sièges Recaro. À ce niveau de gamme, difficile cependant d'exiger un réglage des maintiens latéraux. Contact mis, le moteur s'anime dans un grondement sourd rassurant. ➔

SUR LES ROUTES LES PLUS SINUEUSES DE L'ARRIÈRE-PAYS AZURÉEN, LA FIESTA EST À LA FÊTE! ●●●

La première accélération confirme: la sonorité parfois aigrette typique des 3 cylindres est couverte par une ligne d'échappement équipée d'un clapet actif asservi au sélecteur de modes de conduite (une première sur une Fiesta). Ce sélecteur commande également la réponse de l'accélérateur, la fermeté de la direction et le niveau d'intervention de l'ESP. Docile en mode Normal, la ST est capable de couper l'un de ses trois cylindres lorsqu'elle est peu sollicitée, pour épargner du carburant. C'est quasiment imperceptible à l'oreille, et transparent à l'usage. Menée calmement, la nouvelle venue surprend par la relative douceur de ses suspensions: à l'inverse de sa devancière, elle épargne les vertèbres de ses occupants. Fait-elle pour autant preuve d'un comportement assagi? Basculer en mode Sport apporte la réponse. Au rétrogradage d'un rapport, l'échappement accompagne les montées en régime d'un feulement plus rauque et l'accélérateur réagit davantage. L'échappement pétarade aussi joyeusement après un appui plus franc du pied sur la pédale de droite. Le 3 cylindres,



①

① Les designers ont conféré à la Fiesta un look sportif, sans trop en faire: le juste milieu entre ostentation et discrétion, qui convient parfaitement à son positionnement. ② La livrée Pack (la plus abordable) fournit déjà des sièges baquets Recaro avec surpiqures bleues. Au menu aussi: le volant sport à jante large.



②



①

① Aspects pratiques, habitabilité et volume de coffre sont rigoureusement identiques à ceux des autres Fiesta. ② Le pédalier alu fait partie de l'équipement Pack.



②

lui, donne le meilleur de lui-même dès 1 600 tr/mn, garantissant d'excellentes relances, et grimpe ensuite allègrement jusqu'à la zone rouge (6 250 tr/mn). Bref, que du bonheur!

Le différentiel à glissement limité permet de remettre pied au plancher en sortie de virage sans perte de motricité.

À l'exception de quelques effets parasites dans la direction sur chaussée humide, il contribue à l'efficacité de la tenue de route. Là encore, les ingénieurs de Ford Performance ont bien bossé: le châssis sport fait preuve d'un comportement exemplaire grâce, notamment, à des suspensions arrière inédites qui augmentent la rigidité des trains roulants et l'agilité en virages serrés. Sur les routes les plus sinueuses de l'arrière-pays azuréen, le conducteur en redemande! La Fiesta ST se place facilement dans les trajectoires, grâce à une direction

PLUS
Moteur pétillant
Sonorité à l'échappement
Châssis réjouissant
Polyvalence d'usage

MOINS
Sièges baquet étroits pour les grands gabarits

et un train avant suffisamment précis, l'arrière accompagnant le mouvement sans rechigner, au point parfois de lever légèrement la patte quand on le pousse dans ses retranchements. Mais sans que cela ne devienne "piégeux": l'ESP veille au grain. Bien paramétré, il n'intervient pas excessivement en mode Sport, et lâche encore davantage la bride en mode Circuit, les plus témé-

raires pouvant également le déconnecter complètement. Dans ces conditions extrêmes, l'appétit du 1.5 EcoBoost peut monter jusqu'à 12 l/100 km selon l'ordinateur de bord. En conduite sportive, comptez plutôt sur 10 l/100 km, une valeur qui retombe toutefois à un plus raisonnable 7,5 l/100 km à allure tranquille. Ajoutez un prix d'appel très correct et le fait que la nouvelle ST préserve les qualités pratiques d'une Fiesta "classique", elle devrait sans nul doute en convaincre plus d'un de l'adopter au quotidien! ■

FORD FIESTA

ST Pack 3 portes 200 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 200 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	■ 290 Nm à 1600 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1497 cm³/NC
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	205/45 R 17

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,07/1,74/1,47/2,49 m
Poids/tractable freiné	1262 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	■ 6,5 s
Vitesse maxi	■ 232 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 311 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

Prix	■ 23 200 €
Malus (CO ₂)	■ 690 € (136 g/km)
Prix du modèle essayé*	26 910 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, 3 appuie-tête AR, ABS + AFU, aide maintien dans la voie + alerte franchissement ligne, allumage auto des phares, Bluetooth, clim manuelle, différentiel à glissement limité, ESP, jantes alliage 17 pouces, régul./limit. de vitesse, sièges baquet Recaro, système multimédia avec écran tactile radio MP3 + USB, vitres AR surteintées...

Options

Accès et démarrage sans clé (200 €), alarme (350 €), clim auto (250 €), détecteur de pluie et rétro intérieur auto (150 €), GPS (450 €), hi-fi (350 €), jantes alliage 18 pouces (200 €), peinture métal. (500 €), phares 100% LED (600 €), radar (250 €) et caméra (300 €) de recul, surveillance angles morts (400 €)...

Consommations

Mixte	■ 6 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 7,6 / 5,1 l/100 km
Réservoir	■ 42 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Avec son comportement réjouissant et son moteur pétillant, la nouvelle Fiesta ST a tout pour rassurer les fans de l'ancienne et gagner les suffrages de ceux qui la trouvaient trop inconfortable. Elle est, en outre, proposée à un tarif raisonnable dans cette version Pack. Le beurre et l'argent du beurre...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Mention spéciale au levier de vitesses, très bien guidé et aux verrouillages nets, qui contribue au plaisir de conduite. ❷ La grille de calandre en nid-d'abeilles fait partie de la signature esthétique de la Fiesta ST. Les phares full LED sont facturés 600 €. ❸ Le petit 3 cylindres a du caractère! Quand il est peu sollicité, il sait aussi fonctionner sur deux cylindres seulement, pour économiser du carburant. ❹ Le sélecteur de modes de conduite propose trois profils au choix: Normal, Sport ou Circuit.



L'avis de François Stagnaro



Peu de voitures sont aussi généreuses en sensations. Le conducteur en redemande encore et encore!

90%
Quotient
Émotionnel



UN SUV BIEN URBAIN

Peu de temps après le Niro Hybride, Kia propose une version Hybride rechargeable. Elle réclame 7 000 € de plus à l'achat. Mieux vaut donc ne pas se tromper dans ses calculs...

Par Guy L'Hospital Photos Florian Grout



MERCI PATRON

Selon le constructeur, Le Niro Hybride rechargeable peut parcourir 58 km sans réveiller le 4 cylindres essence de 105 ch. Dans la pratique, c'est évidemment moins. Comptez plutôt 40 km, un peu plus en ville. C'est cependant suffisant pour rentabiliser l'achat de cette version. À condition bien sûr d'effectuer des trajets quotidiens qui correspondent peu ou prou à cette distance, voire au double si votre patron vous autorise à recharger votre Niro au bureau.



ON VOYAGE LÉGER

La batterie de 8,9 kWh s'est installée sous le plancher du coffre. Les dimensions de ce dernier ne changent pas, mais il abandonne quelques décimètres cubes par rapport au Niro Hybride classique.

En fait, si le coffre ne propose plus que 314 dm³ (contre 352 dm³), c'est parce qu'il est privé du compartiment supplémentaire sous le plancher. Dans tous les cas, la capacité de chargement reste très modeste pour ce type d'auto.





KIA NIRO

1.6 GDi

Hybride rechargeable
141 ch DCT6 Premium

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-Monthéry.

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 105 ch à 5700 tr/mn + 61 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 147 Nm à 4000 tr/mn + 170 Nm ⁽¹⁾
Type	4 cyl. ess. + élec. 44,5 kW
Cylindrée/puissance fiscale	1580 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,3
Pneumatiques	205/60 R 16

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,36/1,81/1,54/2,70 m
Poids/tractable freiné	1577/1300 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 31,8 s
0 à 100 km	■ 10 s
90-130 km/h en Drive	■ 10 s
Vitesse maxi	■ 178 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/33/69 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 149/148 cm
Volume de coffre	■ 314 dm³

Niveau sonore

À 90/130 km/h	■ 66,8/70,2 dB
---------------	----------------

LE BUDGET

Prix	■ 40550 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (29 g/km)
Prix du modèle essayé*	42080 €
Garantie	■ 7 ans ou 150000 km

*Avec options et bonus inclus

Équipements de série ■

7 airbags, caméra de recul, clim auto bizona, écran tactile 8 pouces, feux AV full LED, freinage d'urgence autonome, GPS avec TomTom LIVE, prise 220 V, recharge par induction, régl. de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants, siège conduct. à réglages élec.

Options

Peinture métallisée (630 €), toit ouvrant (800 €).

Consommations

Moyenne	■ 5,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 5,8/5,6/6,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 741 ⁽²⁾ /43 l

Note EuroNCAP

3 étoiles

Pays de fabrication

Corée

(1) Puissance cumulée: 141 ch; couple cumulé: 265 Nm.
(2) 58 km en tout électrique (donnée constructeur)

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



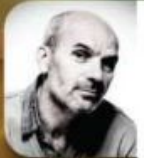
Peu dynamique, le Niro hybride rechargeable manque de confort à basse vitesse et de capacité de chargement. Il se montre économe et plaisant à conduire, y compris sur le mode électrique. Mais son prix est élevé.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

TOUT COMPRIS, MÊME LA GARANTIE

Si le Niro Hybride rechargeable s'affiche à partir de 36650 €, il dépasse les 40000 € en finition Premium. Depuis avril 2018, il n'a plus droit au bonus de 1000 €, mais le niveau d'équipement très complet reste un sérieux argument. Ne manquent à l'appel que la peinture métallisée et le toit ouvrant, trop petit. Tout le reste est de série, cuir, aides à la conduite et services connectés inclus.

L'avis de Guy L'Hospital



Le Niro Hybride rechargeable coche les bonnes cases. Mais je trouve le surcoût peu justifié.



GÉNÉREUX MAIS PAS NERVEUX...

Malgré un plus gros moteur électrique (44,5 kW contre 32 kW), la puissance cumulée reste identique (141 ch). S'il progresse sensiblement en performances (environ 1 s quel que soit l'exercice), il reste un fervent partisan de la conduite cool. Son comportement rassure plus qu'il n'électrise, et sa boîte robotisée, très discrète dans ses changements de vitesses, participe au sentiment de douceur de conduite. Dommage que les suspensions réagissent sèchement à basse vitesse.

Des raisons



d'espérer ?

Le DS 7 Crossback revient à la charge. Cette fois, c'est la version essence qui tente sa chance. Saura-t-elle faire plier l'Audi Q5 ? Si son tonus est à la hauteur de son charme, pourquoi pas... Par Pascal Richard Photos Christian Martin



Dois-je préserver le suspense ? Laisser croire que ? Faire monter la tension, brouiller les pistes ? Je pourrais aussi dire d'emblée que la marche était trop haute, que le DS 7 Crossback n'a pas démérité ou encore, pourquoi pas, que le Q5 a trouvé son maître. Je pourrais en écrire des choses. S'il s'ouvre devant moi autant de possibilités, c'est que le DS 7 Crossback est déci-

dément un engin bien difficile à cerner. Son physique un rien baroque étonne, le traitement à la fois personnel et chic de l'habitacle déroute, tandis que son gabarit le place pile-poil entre les SUV compacts (Q3, X1, GLA) et les SUV familiaux (Q5, X3, GLC) avec à la clé un positionnement tarifaire ambigu. En face, les choses sont, c'est le moins que l'on puisse dire, plus claires. Pour assurer son succès, le Q5 n'a pas à user d'artifices, il lui suffit d'être lui-même, de

jouer sa partition, de faire comme d'habitude en somme. Facile. Et si justement, pour une fois, ce n'était pas aussi facile...

SUR LA ROUTE

Ma première rencontre avec le DS 7 Crossback (voir *L'AJ* n° 1 000) m'avait un peu laissé sur ma faim. Séduisant sur bien des plans, le dernier-né de la gamme DS Automobiles avait dû s'incliner, avec les honneurs, face à des engins un peu ➔

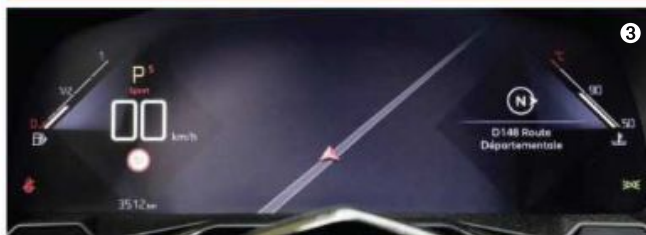


LE DS 7 AVOUE 332 KG DE MOINS QUE SON RIVAL. C'EST BEAUCOUP MAIS AU CHRONO, LE Q5, EN ACCÉLÉRATIONS COMME EN REPRISES, DOMINE MALGRÉ TOUT LE SUV FRANÇAIS ●●●

mieux armés que lui, notamment sur le plan mécanique. Du coup, l'arrivée de cette version essence de 225 ch nous a incités à "refaire le match". Et comme, la dernière fois, c'était l'Audi Q5 diesel qui avait remporté notre comparatif, c'est à lui que nous avons fait appel pour "éta- lonner" le nouveau fer de lance de la gamme DS 7 Crossback. Avant de partir, un petit point sur les forces en présence pour rappeler que le Q5 est ici équipé d'un 4 cylindres 2 l turbo de 252 ch tandis que le DS 7 Crossback s'appuie sur un petit 1 600 cm³, turbo également, four-

DS 7 CROSSBACK

- ❶ Le SUV français propose une bonne position de conduite. En finition Performance Line +, la planche de bord recouverte d'Alcantara est du plus bel effet. ❷ Le couple formé par le moteur PureTech et la boîte de vitesses automatique à 8 rapports génère quelques à-coups et ses prestations "chiffrées" sont décevantes. ❸ L'instrumentation numérique offre de multiples possibilités d'affichage, mais sa lisibilité n'est pas parfaite.



Le DS 7 a un comportement serein mais un peu trop nonchalant.



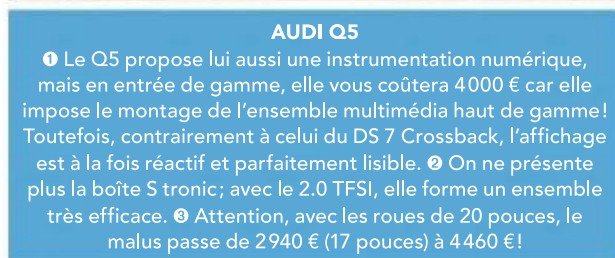
Le DS 7 Crossback qui devance le Q5... Ça, c'est uniquement sur la photo car en matière de chrono, le SUV allemand ne laisse pas l'ombre d'une chance à son homologue tricolore! Concernant le comportement, le Q5 affiche également une agilité supérieure.

nissant 225 ch et 300 Nm de couple (contre 370 pour le Q5). Cet écart de puissance et de couple ne devrait pas trop pénaliser le SUV français qui, sur la balance, affiche un poids de 1 592 kg, soit 332 kg de moins que l'Audi. Ce dernier paie ici son gabarit un peu plus important et sa transmission intégrale (indisponible sur le DS 7). Restait néanmoins à vérifier tout ça. Donc, après la balance, direction l'anneau de vitesse de Montlhéry, et là, je dois bien avouer que ce fut un peu la douche froide.

D'ailleurs, autant vous le dire tout de suite, en matière de chiffres, il n'y a pas eu de match. Avec un 0 à 100 km/h expédié en 7,1 s et un 1 000 m départ arrêté avalé en 28,1 s, le Q5 ne colle pas moins de 2,2 et 1,8 s au DS 7. En reprises, le SUV français est un peu moins dominé... mais dominé quand même. Encore une fois, avec un tel écart de poids (plus de 300 kg, ce n'est pas rien!), le bilan aurait dû être bien plus équilibré. Des explications? Une transmission automatique à 8 rapports un peu plus gourmande en puissance que la boîte à double embrayage du Q5, c'est possible, mais cela ne peut justifier qu'en partie cet écart.

Le Q5 domine le DS 7 Crossback sur la piste, mais qu'en est-il une fois que l'on prend la route?

Mais nous n'allons pas faire une fixation sur les chiffres, ce qui compte, c'est le plaisir que l'on prend au volant et, pour juger de cela, nous quittons l'Essonne pour mettre le cap au nord, ce qui va nous donner l'occasion de traverser Paris. Un itinéraire qui, en voiture, commence à prendre des allures de parcours du combattant. Toutefois, sur ce terrain, le DS 7 Crossback s'en sort plutôt bien. La douceur de sa mécanique et de sa boîte automatique à 8 rapports fait merveille, tout comme son diamètre de braquage ultracourt (10,9 m, c'est, et de loin, la



AUDI Q5

❶ Le Q5 propose lui aussi une instrumentation numérique, mais en entrée de gamme, elle vous coûtera 4 000 € car elle impose le montage de l'ensemble multimédia haut de gamme! Toutefois, contrairement à celui du DS 7 Crossback, l'affichage est à la fois réactif et parfaitement lisible. ❷ On ne présente plus la boîte S tronic; avec le 2.0 TFSI, elle forme un ensemble très efficace. ❸ Attention, avec les roues de 20 pouces, le malus passe de 2 940 € (17 pouces) à 4 460 €!



La position de conduite proposée par le Q5 est quasiment parfaite.

meilleure valeur de la catégorie). De son côté, le Q5 ne démerite pas mais, plus imposant, il est logiquement un peu moins à son affaire en ville. Passé la porte de la Chapelle, l'A1 prend le relais. L'autoroute est logiquement le terrain de jeu favori de nos deux SUV, qui n'ont ici rien à se reprocher. Stabilité parfaite, silence de fonctionnement, réserve de puissance suffisante pour assurer de bonnes relances, rien ne manque à l'appel.

Place maintenant à la route avec une question en tête: l'arrivée d'un moteur plus puissant

que le diesel BlueHdi 180 ch donne-t-elle un second souffle au DS 7 Crossback? La réponse est non! Efficace et sérieux mais un peu emprunté lorsqu'on force l'allure, il ne peut suivre le rythme du Q5 qui, malgré son poids bien supérieur, nous étonne par son agilité dans les enchaînements de courbes.

Au final, ce que l'on reprochera au nouveau moteur essence de 225 ch qui équipe le DS 7 Crossback, ce ne sont pas ses chronos décevants (quoi que...), mais le fait qu'il n'apporte rien en matière d'agrément de conduite. Face à un concu- ➔



DS 7 CROSSBACK

- ❶ La tablette tactile de 8 pouces offre une excellente lisibilité. ❷ Le volume du coffre (542 dm³) est assez généreux, mais son accès est pénalisé par un seuil de chargement un peu haut (78 cm).
❸ Si l'espace aux jambes (28 cm³) est un peu en deçà de la moyenne de la catégorie, cela reste malgré tout une valeur suffisante pour prendre ses aises.



L'HABITACLE DU FRANÇAIS EST DÉROUTANT, MAIS ON FINIT PAR L'APPRÉCIER. L'ALLEMAND DÉROULE UNE PARTITION PLUS CLASSIQUE MAIS INFALLIBLE ●●●

rent aussi bien armé que le Q5, il s'agit là d'un lourd handicap.

VIE À BORD

Si, comme au cinéma, on décernait un prix de la mise en scène aux automobiles, nul doute que l'habitacle du DS 7 Crossback aurait une chance de décrocher la palme d'or! En effet, tout ici est un sujet d'étonnement! À commencer par le design de la planche de bord, mais aussi par de plus petits éléments comme les commandes de vitres électriques, à la fois originales et élégantes. Notons aussi un réel souci dans le choix des matériaux avec, sur cette finition Performance Line +, une profusion d'Alcantara qui vient habiller la sellerie,



mais aussi une grande partie de la planche de bord. Les plastiques encore apparents sont pour leur part de belle facture. La perfection ? Non, car dans le domaine de l'ergonomie, quelques curiosités pourraient faire penser que les ponts entre DS Automobiles et Citroën ne sont pas tout à fait rompus ! Reste que l'on prend plaisir à s'installer au volant de cette auto, et c'est bien là l'essentiel.

Du plaisir, on en éprouve aussi, mais pour d'autres raisons, lorsqu'on découvre l'habitacle du Q5. Ici, pas d'effet "waouh !", pas d'étonnement, mais une agréable sensation de quiétude. Tout est à sa place, la finition est parfaite et, comme à bord du DS 7 Crossback, on est très bien installé. Ce constat vaut pour le conducteur comme pour les passagers, qui n'ont pas à se plaindre de leur sort. En effet, si dans les deux cas, l'habitabilité n'est pas exceptionnelle, elle est malgré tout largement suffisante pour que quatre personnes voyagent dans de très bonnes conditions. À noter que le Q5 "offre", moyennant un petit supplément de 420 €, une banquette arrière coulissante qui lui permet de mettre en avant une once de modularité. Enfin, pour en terminer avec les aspects pratiques, dans un cas comme dans l'autre, les espaces de rangement ne manquent pas et le coffre pro-



AUDI Q5

- ❶ Le Q5 n'est pas qu'un dandy un peu snob, il sait aussi avoir le sens pratique. Ainsi, en option (420 €), il propose une banquette coulissante qui permet de moduler l'espace arrière.
- ❷ L'ensemble multimédia, ici en version haut de gamme, se montre très facile à prendre en main.
- ❸ Avec la banquette coulissante, le volume du coffre varie de 442 à 523 dm³. Le seuil de chargement (74 cm³) se situe dans la moyenne de la catégorie.



Le comportement plus dynamique du Q5 n'a pas de répercussions fâcheuses sur le confort. Celui-ci est d'un excellent niveau.



L'avis de Pascal Richard



Avoir du charme, c'est bien, mais il faudrait aussi que le DS 7 Crossback ait un peu plus de nerf.



L'avis de Pascal Richard

Côté style, le Q5 est plus réservé que le DS 7, mais sur la route, c'est lui qui fait le show!



L'ADDITION PRÉSENTÉE PAR LE Q5 A DE QUOI DÉCLENCHER QUELQUES AIGREURS D'ESTOMAC... SUR LE CHAPITRE FINANCIER, LA DOMINATION DU DS 7 CROSSBACK EST TOTALE ●●●

pose un volume de chargement supérieur à la moyenne de la catégorie.

Taillés pour la route, nos deux SUV sont des voyageurs au long cours. Nous attendions donc de leur part un très haut niveau de confort. Pour répondre à nos exigences, le DS 7 Crossback propose une suspension pilotée très convaincante en sélectionnant le mode Normal. Ce dernier permet en effet une adaptation quasi parfaite à tous les types de route et de conduite. Il garantit dans tous les cas de figure un excellent niveau de confort. Le mode Sport pour sa part va trop loin dans l'affermissement de l'amortissement. Il dégrade le confort sans amener d'amélioration flagrante sur le plan dynamique. Quant à l'Active Scan Suspension, cette caméra qui "lit" la route et permet, lorsque le mode Confort est enclenché, d'adapter l'amortissement au profil de la chaussée (jusqu'à 90 km/h), elle s'avère efficace dans des situations très particulières comme le franchissement des ralentisseurs par exemple, mais c'est à peu près tout. Montée de série sur les versions BlueHDi 180 ch, l'Active

Scan Suspension est ici proposée en option à 1 100 €, une somme qui, à mon sens, pourra être économisée. Et à bord du Q5, comment ça se passe ? Très bien, merci ! Ainsi, non contente de contribuer au dynamisme du châssis, la suspension du Q5 garantit également un excellent niveau de confort. Au final, même s'il fait mieux que se défendre sur ce chapitre, le DS 7 doit une nouvelle fois s'incliner face au Q5.

LE BUDGET

Vous la voyez se profiler à l'horizon... Eh oui, elle arrive. Qui ça ? La revanche du DS 7 Crossback, bien sûr ! D'ailleurs, ce dernier semble dire à son rival du jour : *"C'est bien joli de faire le malin sur le circuit de Montlhéry, de me faire tirer la langue sur les petites routes de campagne mais maintenant, mon coco, il va falloir passer à caisse."* Et c'est vrai que, dans ce domaine, le Q5 n'y va pas avec le dos de la cuillère. Ainsi, en entrée de gamme, il s'affiche déjà à plus de 50 000 €. Une somme rondelette à laquelle il ne faut pas oublier d'ajouter un petit malus

écologique d'au moins 2 940 € (il peut monter jusqu'à 4 890 € si vous optez pour les jantes de 21 pouces !). En face, le DS 7 Crossback se montre infiniment plus abordable puisqu'en finition Performance Line +, une exécution plutôt haut gamme, il s'affiche à 46 200 € avec un malus de 613 €. Autant dire qu'il va falloir que le Q5 soit vraiment très convaincant pour expliquer un tel écart ! Autant vous le dire tout de suite, ses explications n'ont pas suffi. Doté d'un bien meilleur rapport prix/équipement, le DS 7 Crossback ne laisse pas l'ombre d'une chance au Q5. Et comme il était dit qu'ici le SUV Audi boirait le calice jusqu'à la lie, il doit aussi avouer une consommation plus importante. En moyenne, il réclame 1,6 l/100 km de plus que le DS 7 Crossback. Il faut bien que le Q5 paie ses kilos supplémentaires quelque part ! ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: AUDI Q5

LA VIE À BORD: AUDI Q5

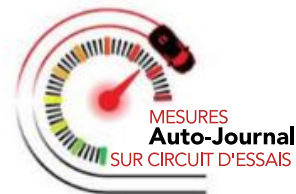
LE BUDGET: DS 7 CROSSBACK



DS 7 CROSSBACK PureTech 225 ch Auto Performance Line + AUDI Q5 2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7

85

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

DS 7 Crossback

Audi Q5

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 225 ch à 5 500 tr/mn	■ 252 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 300 Nm à 1 900 tr/mn	■ 370 Nm à 1 600 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindree/puissance fiscale	1 598 cm ³ /13 CV	1 984 cm ³ /15 CV
Transmission	aux roues avant	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	double embrayage/7
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 10,9 m	■ 11,8 m
Pneumatiques	235/45 R 20	255/45 R 20
Dimensions/poids		
L/I/h/empattement	4,57/1,91/1,62/2,74 m	4,66/1,89/1,66/2,82 m
Poids/tractable freiné	1 592/1 700 kg	1 924/2 400 kg
Performances		
1 000 m d.a.	■ 29,9 s	■ 28,1 s
0 à 100 km/h	■ 9,3 s	■ 7,1 s
90-130 km/h en Drive	■ 7,4 s	■ 6,9 s
Vitesse maxi	■ 223 km/h	■ 229 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/63 m	■ 11/32/64 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 28 cm	■ de 16 à 26 cm*
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/150 cm	■ 156/152 cm
Volume de coffre	■ 542 dm ³	■ de 442 à 523 dm ³ *
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 38,4/64,3/67,3 dB	■ 38,4/61/65,4 dB

*Avec banquette arrière coulissante (option, 420 €)

LE BUDGET

Prix	■ 46 200 €	■ 50 650 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 613 € (135 g/km)	■ 4 460 € (162 g/km)**
Prix du modèle essayé***	52 753 €	60 265 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

Avec les roues de 20 pouces, 2 940 € avec les 17 pouces. *Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags (8 pour la DS 7), aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne involontaire, dossier de banquette AR fractionnable, clim auto bizona, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, ensemble audio + Bluetooth, freinage autonome d'urgence, jantes alliage, radar de recul, régulateur-limiteur de vitesse, rétros élec. et dégivrants, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

Options

DS 7 Crossback: pack Night Vision (1 250 €), peinture métallisée (de 790 à 1 000 €), sièges avant chauffants (550 €), suspension Active Scan (1 100 €), toit ouvrant panoramique (1 450 €)...

Audi Q5: caméra de recul (550 €), GPS (1 815 €), peinture métallisée (1 070 €), sellerie cuir (2 180 €), toit ouvrant panoramique (1 800 €)...

Consommations

Moyenne	■ 8,1 l/100 km	■ 9,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 9,1/7,7/7,6 l/100 km	■ 11/9,2/8,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 765 km/62 l	■ 721 km/70 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	France	Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

AUDI Q5

Des raisons d'espérer, le DS 7 Crossback aurait pu en avoir si son moteur avait fait preuve de plus de tonus. Face au Q5 2.0 TFSI, le SUV français n'était tout simplement pas suffisamment armé. Il va falloir que DS Automobiles se penche sur ce problème. En effet, il est dommage qu'un engin aussi attachant ne puisse pas s'appuyer sur une mécanique à la hauteur.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

DS 7 CROSSBACK PLUS

Présentation pleine de charme
Bon confort
Rapport prix/équipement

MOINS

Performances quelconques
Mécanique insipide
Comportement pataud

AUDI Q5 PLUS

Agrément de conduite
Finition sans faille
Bon confort

MOINS

Prix décourageant
Consommation un peu forte
Malus écologique élevé





Sortir de l'ombre

Moins connue que ses rivales françaises, la citadine Hyundai se paye un lifting. Pour refaire parler d'elle, elle s'offre quelques retouches esthétiques, met à jour ses équipements, inaugure une nouvelle transmission et... arrête le diesel.

Par Charles Thouluc Photos Arnaud Saunier



L'i20 renonce au diesel. Le 3 cylindres turbo essence 1.0 T-GDi de 100 ch coiffe la gamme et peut être épaulé par une nouvelle boîte auto à 7 vitesses douce et réactive.

La deuxième Hyundai i20 soufflera sa quatrième bougie en novembre prochain. En temps automobile, c'est encore une petite jeune. Pourquoi, alors, ce dépoussiérage un peu précipité? Les ventes se portent bien: elles sont en hausse constante depuis sa sortie, en 2014. L'i20 se classe quasiment à égalité avec le Kona et le Tucson, les deux SUV phares du géant coréen. Mais malgré ces bons résultats, le constructeur asiatique n'est pas pleinement satisfait. Selon lui, sa citadine peut mieux faire. Il a donc souhaité lui offrir de nouvelles armes pour affronter une concurrence très dense. Cela commence par un petit coup de balai dans la gamme. Fini la 3 portes,

aux ventes anecdotiques. Seules la carrosserie 5 portes et la déclinaison tout-chemin Active restent au catalogue.

Surtout, Hyundai a remis ses designers au travail avec, pour mission, de rendre sa citadine plus séduisante.

À l'avant, la nouvelle calandre en cascade, les boucliers redessinés avec des angles plus saillants et les optiques fortement remaniées lui donnent plus de caractère. À l'arrière, les changements sont plus subtils: la principale différence pour la distinguer de l'actuelle au premier coup d'œil est la plaque d'immatriculation fixée sur le hayon et non plus sur le bouclier. S'ajoute à cela une nouvelle gamme de teintes de carros-

serie dont une biton avec un toit noir pour faire comme les rivales à la mode.

L'i20 entend sans doute aussi faire un peu parler d'elle en abandonnant un symbole fort: le diesel! Elle ne carbure plus qu'au sans-plomb, laissant le choix entre un 1,2 l 4 cylindres atmosphérique de 75 ou 84 ch et le 3 cylindres turbo essence T-GDi de plus petite cylindrée (1 l) mais qui développe 100 ch. Ce dernier dévoile un caractère vaillant et volontaire fort plaisant. Il est associé soit à une boîte manuelle soit à la transmission automatique à double embrayage et 7 vitesses DCT-7. Douce et réactive, celle-ci améliore le confort de conduite notamment en ville et dans les embouteillages. Dommage que la gestion des changements de rapports privilégie parfois ➔

L'avis de Charles Thouluc



Tout n'est pas parfait. Mais cette citadine, super bien équipée, gagne à être connue.



DISCRETS CHANGEMENTS À L'ARRIÈRE : LA PLAQUE D'IMMATRICULATION EST DÉSORMAIS FIXÉE SUR LE HAYON ET NON PLUS SUR LE BOUCLIER ●●●



1

❶ La boîte à double embrayage apporte un réel confort de conduite, mais privilégie les économies aux sensations. ❷ L'aide active au maintien dans la voie est un équipement encore rare chez les citadines. Il est de série sur l'i20 dès le deuxième niveau de finition. ❸ Le 3 cylindres anime avec entrain l'i20 et n'est pas indéclicat avec les oreilles.



2



3

trop les économies de carburant. L'agrément sur route et autoroute en fait les frais. Heureusement, le mode manuel, par petites impulsions sur le levier, permet d'y remédier.

Les ingénieurs ont aussi apporté quelques corrections à la direction et au châssis. La première gagne en précision, sauf au point milieu où une désagréable sensation de flou demeure, sans rien perdre de sa douceur, très agréable en manœuvre. Le réglage des suspensions a aussi été revu. Cela se traduit par un meilleur maintien de caisse en virage et peu de prise de roulis. Mais sur les grosses déformations de la chaussée, l'amortissement transmet encore des petites trépidations désagréables.

À bord en revanche, pas de changement de style. L'écran tactile de 7 pouces, bien intégré, apporte la touche de modernité. Mais son positionnement reste hélas toujours légèrement trop bas et oblige à quitter la route des yeux pour le consulter. Pour la sécurité, on a vu mieux !

Autre regret : la qualité des matériaux se montre très moyenne.

Les ajustages, de leur côté, ne sont pas toujours d'une précision exemplaire au niveau des contre-portes ou du bas de la console centrale. Rien de rédhibitoire, mais la présentation n'a pas l'élégance, le raffinement d'une Peugeot 208 ou la rigueur d'une Volkswagen Polo. À

l'arrière, malgré une habitabilité somme toute moyenne, deux adultes s'installent à leur aise. Surtout, ils ne sont pas contraints au niveau des bagages. Le coffre de l'i20 figure parmi les plus volumineux de la catégorie (326 dm³) et ses astuces (plancher amovible, rangements sur les côtés...) sont pratiques au quotidien.

Hyundai a aussi profondément revu la dotation de série. Dès le deuxième niveau de finition (sur trois disponibles : Initia, Intuitive et Creative), l'i20 reçoit de nombreux nouveaux équipements. Certains participent à la rendre plus moderne comme, par exemple, les systèmes Apple CarPlay et Android Auto qui permettent de télécharger les applis de son téléphone sur l'écran de la voi-

HYUNDAI i20

T-GDi 100 ch DCT-7

Creative

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	100 ch à 4500 tr/mn
Couple maxi	172 Nm à 1500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm³/NC
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7

Châssis	
Diamètre de braquage	10,2 m
Pneumatiques	195/55 R 16

Dimensions/Poids	
L/I/h/empattement	4,04/1,74/1,48/2,57 m
Poids/tractable freiné	1 110 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	11,4 s
Vitesse maxi	182 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	326 dm³

LE BUDGET

Prix	22 500 €**
Malus (CO ₂)	0 € (118 g/km)
Prix du modèle essayé*	22 700 €**
Garantie	5 ans (km illimité)

*Avec options et malus inclus. ** Estimation Auto-Journal

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, aide active au maintien dans la voie, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence auto, gestion auto code/phares, jantes alu 17 pouces, Park Assist, phares à LED, régl./limit. de vitesse, rétros élec. et rabattables électriquement, volant cuir réglable en hauteur et profondeur, syst. multimédia sur écran tactile avec GPS/prises USB/Mirror Screen...

Options

Peinture spéciale ou métallisée (200 à 500 €), roue de secours galette (100 €)...

Consommations	
Mixte	5,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	5,9/4,7 l/100 km
Réservoir	50 l

Note EuroNCAP	4 étoiles
Pays de fabrication	Turquie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus que le léger restylage, les nouveaux équipements permettent à l'i20 de revenir dans la course. Facile et douce à conduire grâce à sa boîte automatique à 7 vitesses, elle mise sur son 3 cylindres plaisant, volontaire et discret. De nouveaux arguments qui en font l'une des citadines les plus modernes du moment.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



PLUS
Présentation
Moteur agréable
Volume de coffre
Équipement
riche et moderne

MOINS
Suspensions
trépidantes
Finition
perfectible



❶ L'écran tactile de 7 pouces est de série à partir du deuxième niveau. Intuitive. Bien intégré à la console centrale, il est placé un peu trop bas et oblige le conducteur à détourner les yeux de la route. Si l'équipement riche séduit, la finition reste quelconque. ❷ Le coffre, volumineux, se montre aussi astucieux et facile d'accès. ❸ Malgré des cotes moyennes, l'espace est suffisant pour deux. Dommage que la banquette n'offre pas un meilleur maintien. ❹ Ce n'est pas une révolution mais les retouches au niveau de la calandre et du bouclier suffisent à donner plus de caractère à l'i20.



ture. D'autres améliorent la sécurité, à l'image du freinage d'urgence autonome, de la gestion automatique du passage des codes à phares ou encore l'assistance active au maintien dans la voie. Avec cette dernière, l'i20 est en mesure de poursuivre sa route pendant quelques secondes sans aucune intervention du conducteur sur la direction. Un dispositif qui tend à se généraliser, notamment sur les modèles de luxe, mais qui reste encore rare chez les citadines populaires telles que les Renault Clio ou Peugeot 208, rivales de l'i20.

Cela fait maintenant quelque temps que les tarifs Hyundai ne créent plus un enthousiasme débordant. Seule la garantie de 5 ans, kilométrage illimité, mérite d'être applaudie. Même si tous les tarifs ne sont pas encore connus, notamment pour les versions haut de gamme, celui de l'entrée de gamme (14 100 €) se situe au même niveau que ses rivales. Selon nos estimations, cette version huppée Creative, de 100 ch avec la nouvelle boîte double embrayage DCT-7, devrait coûter aux alentours de 22 150 €. ■

LES EXPERTS AJ

Entre les Tiguan, T-Roc, Kodiaq, Ateca, Arona, la série des "Q" et j'en passe, le groupe Volkswagen est en passe de devenir le pro du clonage de SUV ! Le dernier en date, le Karoq, débarque sous l'écusson Skoda. Comme vous, sans doute, nos Experts tentent de s'y retrouver.



Le gabarit du Karoq est raisonnable (4,38 m de longueur), du coup, même en ville, ce SUV est très facile à prendre en main.



L'habitacle du Skoda ne fait pas dans le spectaculaire, mais tout est à sa place et la finition s'avère d'un très bon niveau.

SKODA KAROQ

TSI 116 ch DSG7 Style - **30 690 €**
Malus écologique : 50 € (120 g/km CO₂)



Avec le système Varioflex, le volume du coffre varie de 550 à 661 dm³. Dans les deux cas, il s'agit d'excellentes valeurs pour un SUV compact.



Sur le plan dynamique, ce SUV propose un bilan très flatteur sans pour autant dégrader le confort.



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.



Méлина Priam
(Journaliste)

- Des centaines de voitures essayées en plus de 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.

Un comportement routier vraiment plaisant et sain, mais cette version manque clairement de puissance.

Astuces bien trouvées et équipements de série complets en font un bon père de famille, mais il manque un peu de caractère.

Son gabarit lui permet de rester maniable en ville, et je me suis tout de suite senti bien à bord.

L'avis du pilote



Voilà un habitacle, une position de conduite et un volant comme je les aime : sans fioritures, avec un très bon maintien latéral, une ergonomie évidente, un système multimédia performant... Seul bémol : les compteurs font archaïques. Heureusement, l'instrumentation numérique est désormais disponible en option. C'est un SUV sympa, mais cette version est quand même un peu sous-motorisée. 116 ch, c'est trop juste et cela ne reflète pas l'ensemble des prestations. D'autant que la boîte DSG est nickel et le comportement routier très sympa : équilibré, rassurant – même si c'est un 4x2, il met très vite en sécurité – sans être ennuyeux. Le freinage offre un bon mordant et les suspensions font très bien leur job : les mouvements de caisse sont bien contenus, mais l'amortissement est parfois un peu ferme sur certaines irrégularités.

L'avis de la journaliste



Pas facile de mettre au clair l'arbre généalogique des SUV VW ! Petit frère du Kodiaq (4,70 m), le Karoq est, selon sa fiche technique, davantage le cousin d'un Tiguan (4,49 m) que d'un T-Roc (4,24 m). Mais son gabarit (4,38 m) le place juste entre les deux et il est finalement très proche d'un... Audi Q3 (4,39 m). Tout ce petit monde partageant bon nombre d'éléments techniques. Faire son choix revient donc surtout à opter pour un look et... un rapport prix/équipement. Sur ce point, le Karoq a des arguments, notamment familiaux, comme l'illustre très bien sa banquette Varioflex. Cette version d'entrée de gamme a aussi le mérite d'être assez économique à l'usage : le TSI de 116 ch consomme en moyenne 7,5 l/100 km. La boîte DSG7 corse un peu la facture à l'achat (1 600 €), mais ce serait dommage de se priver, d'autant qu'elle n'a pas d'incidence sur la consommation.

L'avis du taxi



J'ai l'impression de conduire ma Volkswagen ! Je suis agréablement surpris par la qualité des matériaux, elle égale presque celle d'un Tiguan. La différence se fait plus sur les équipements. Pouvoir choisir un mode de conduite me manque (NDLR : proposé en option, 110 €), mais les attentions comme le parapluie sous le siège passager ou la lampe de poche dans le coffre sont agréables aussi. Surtout, je suis parfaitement installé. La prise en main est facilitée par l'ergonomie parfaite, l'excellente lisibilité des infos, la boîte douce et aussi le gabarit raisonnable. Les passagers arrière sont aussi bien traités. Le système de sièges modulables est pratique et fonctionnel. Pour les départs en vacances, la configuration 4 places est idéale. Le coffre, qui varie de 550 à 661 dm³, est généreux. Seul bémol : le confort s'avère un peu ferme.



LE Grand **Auto** MAGAZINE

LE MAGAZINE QUI VOIT L'AUTO EN PLUS GRAND

LE MAGAZINE
QUI VOIT
L'AUTO
EN PLUS
GRAND



FORMAT XXL

EN VENTE LE 28 JUIN

Biographie

SITE DE PRODUCTION

VIGO (Espagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

10 443 en France en 2017,
à titre de comparaison,
Renault a vendu sur la
même période **11 172**
exemplaires du Kangoo.

MOTORISATIONS

ESSENCE: de 90 à 120 ch

DIESEL: 75 à 120 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

BlueHDi 100/120 ch

Sa seconde vie
en occasion

Trouver un Berlingo sur le
marché de l'occasion n'a
rien d'impossible, mais
en trouver un qui n'ait
pas été trop maltraité
n'est pas toujours simple.
Du coup, au moment de
choisir, nous ne saurions
trop vous conseiller de
mettre l'accent sur l'état
général plutôt que sur la
motorisation. Reste que,
dans ce domaine, c'est
le plus souvent entre un
diesel... et un diesel qu'il
vous faudra choisir! Les
modèles essence sont en
effet très rares.

YANN LEFEBVRE



Né en 2008
Fin de carrière 2018

Citroën Berlingo

Par Pascal Richard

Le Berlingo passe la main. L'occasion pour nous de rendre hommage à l'un des pionniers du service à la personne...

La catégorie des ludospaces a connu son heure de gloire... Elle fut brève mais, au milieu des années 90, voir ces utilitaires timidement dégrossis bousculer notre top 10 des meilleures ventes en surpasse plus d'un. Avec leur bonne bouille et leur sens pratique affirmé, les Citroën Berlingo, Peugeot Partner et autre Renault Kangoo

surent se faire une petite place au soleil... et se mirent à rêver! Et il leur vint des idées de grandeur au moment d'aborder la seconde phase de leur carrière.

Ainsi, à partir de 2008, le Berlingo commença à se prendre pour un autre. Oubliant que les clés de son succès étaient justement sa simplicité et

son prix "mesuré", il se lança dans une course à l'armement... sans avoir les moyens de ses ambitions. Nous n'irons pas jusqu'à dire qu'il prit la grosse tête, mais il oublia qu'au final, c'étaient son petit côté rustique et son sens du service qui faisaient craquer les acheteurs. Reste à savoir si son remplaçant aura retenu la leçon... ■

À LA POURSUITE D'UN RECORD HISTORIQUE !

JUVAQUATRE À 4

"Qu'est-ce que tu fais cette semaine ? – Pourquoi pas un record d'endurance ?" Et voilà quatre passionnés de voitures anciennes, honorablement connus et propres sur eux, embringués pour 36 heures au volant d'une véritable vénérable adorable Renault de 1938.

Par Robert Puyal Photos Laurent Lacoste

Jean-Jacques Lesage,
collectionneur

Thierry Dubois,
dessinateur

Igor Biétry,
journaliste, speaker

Jean-Claude Amilhat,
écrivain, journaliste, amuseur





Nos recordmen 2018 (personne n'a roulé plus vite et plus longtemps, cette année, en Juvaquatre) n'ont pas compris comment une voiture-sœur aurait réussi plus de 107 km/h en 1938, soit une moyenne très supérieure à la vitesse de pointe théorique!

Parfois, parler de voitures ne suffit plus, il faut passer à l'acte! Or donc, il était une fois un collectionneur, deux journalistes et un dessinateur, tous férus d'anciennes, qui un jour s'esbaudirent d'une galéjade, une idée saugrenue, un pari stupide. Ça arrive! Seulement, ils se sont tellement amusés de cette plaisanterie qu'ils lui ont donné corps, l'ont prise à bras-le-corps, jusqu'au corps-à-corps, et jusqu'au record.

Jean-Jacques Lesage est le propriétaire de la machine. *"Collectionneur un peu cinglé"*, c'est lui qui le dit. Cet éducateur spécialisé se passionne pour les anciennes, plutôt les anciennes Renault, de préférence les anciennes Renault sportives. Tombé par hasard (*"Je cherchais des sacoches pour une Mobylette Bleue"*), sur cette Juvaquatre, franchement rare dans cette version coach du millésime 1938, il l'a mise de côté sans trop savoir pour-

quoi. Ancienne, oui, Renault, oui, mais sportive? *"Elle était complète et dans un beau jus."* Irrésistible, quoi...

Igor Biétry, journaliste, passe voir Lesage en son hangar, comme souvent, pour deviser de voitures. *"Une Juva! Sais-tu que « ça » a fait des records?"* Renseignements pris et grimoires consultés, oui, en 1938, la belle a bouclé 5 350 kilomètres en 50 heures, soit 107 de moyenne! De là à avoir l'idée de "faire pareil", 80 ans plus tard... C'est l'étincelle, sur laquelle vont souffler deux autres compères. Jean-Claude Amilhat, écrivain, grand amateur d'épaves, artisan du Touratoto, aimable parodie annuelle et carnaval automobile, est aussi journaliste émérite pour *Auto Rétro* notamment et *L'Auto-Journal* incidemment; pas le genre à refuser un défi difficile et baroque. Thierry Dubois, dessinateur multi-attitré, bédéaste et animateur du Grand Embouteillage de Lapalisse sur ➤

Deux portes seulement mais des sièges rabattables pour accéder à deux vraies places arrière puis au coffre, car il n'y a pas de capot extérieur.

la Nationale 7, n'est pas de nature à refroidir les enthousiasmes. Il n'y a plus qu'à, en commençant par un examen du "beau jus".

LA MONTURE SOUS LA LOUPE

Une Juva, qu'est-ce que c'est ? La nouveauté du Salon 1937, au premier rang de la vaste gamme Renault (qui grimpe jusqu'à la Nerva Grand Sport, quatre fois plus chère !), avec deux grandes premières techniques pour la firme, les roues avant indépendantes et la coque "presque" autoporteuse, plancher à longerons et flancs soudés. Côté conservatisme, restent les freins à câbles, les ressorts à lames et les soupapes latérales. Malgré son 1 000 cm³ de 23 chevaux, la Juva ose le slogan "La Voiture Économique des Gens Pressés" grâce à sa belle vitesse de pointe, 95 selon le manuel ou même 100 km/h selon les publicités. Belle promesse, liée au profilage très

esthétique, calandre verticale et phares carénés, assez largement inspiré de l'Opel Olympia (Opel fera d'ailleurs un procès, qui se perdra dans d'autres légères querelles franco-allemandes du temps).

À LA JUVA COMME JE TE POUSSE

Miss 1938 est à peu près entièrement à reconstruire : c'est là qu'intervient le cinquième membre du quatuor. Patrice Coutant pratique l'art difficile de la restauration, spécialité "avant-guerre". Lui et ses hommes de l'Atelier La Belle Époque, en Charente, n'aiment rien tant que lorsqu'il manque une pièce et qu'il faut refondre une pipe d'admission, une culasse, ou même un bloc-moteur. Pour eux qui abordent la Bugatti ou la Lorraine-Dietrich sans sourciller, la Juva est une aimable plaisanterie : "C'est la première fois que j'en touche une ! C'est un 4 cylindres 3 paliers, sans ➤

Malgré une petite triche (faisceau 12 volts, ampoules modernes), on n'y voit goutte... Des longue-portée ont bien été installés mais si on les allume, le solde est négatif pour la batterie.





Séduit par l'aventure, un artisan horloger, Baierlein, a offert ces deux chronos géants mécaniques.



① Tout ce qui est visible de la préparation: ablation de la roue de secours extérieure!
② Sécurité et confort façon 1938 : le volant à branches souples. ③ Pas très moderne, déjà, à l'époque, le 1000 cm³ "latéral" ne prodigue que 23 chevaux.



**"LA TÉLÉMÉTRIE
FONCTIONNE PARFAITEMENT.
LA COMMUNICATION
ENTRE LE STAND ET
LE PILOTE S'OPÈRE PAR LE
SYSTÈME SOPHISTIQUE DU
POUCE EN L'AIR."**

Patrice Coutant, préparateur





**“CEUX-LÀ, QUE
JE NE LES ENTENDE
PAS SE PLAINDRE DU
80 KM/H SUR
DÉPARTEMENTALES !”**

Laurent Lacoste,
notre photographe



❶ Pour l'allègement, il n'y a pas eu beaucoup de moquette à supprimer ni d'insonorisant à gratter... ❷ Luxe : il y a une montre ! Notez le repérage soigné des commandes, déjà ancien mais pas d'époque, car le Dymo n'était pas inventé.



L'endurance, liée à la lenteur,
c'est quelque chose !

Progression lente, dans un
décor grandiose : l'anneau en
béton de Montlhéry.

Il en a vu des records,
et c'est même pour ça qu'il
est relevé, pour ceux
qui auraient l'idée
de rouler vite...





Toutes les 2'30 au début (le moteur est en rodage !) puis toutes les 2 minutes, le pilote passe devant ses supporters. Une fois la nuit venue et les rillettes épuisées, il y aura moins de monde...



❶



❷

❶ Igor Biétry aurait eu l'idée de cette chasse au record en premier, mais pour le suivre dans l'aventure, il fallait que les autres aussi aient un grain... d'enthousiasme. ❷ Conscientieux, je teste l'ergonomie du poste de travail des recordmen. Mon avis : avec la visibilité étroite, les voies étroites, les pneus étroits, un tonneau est largement possible. D'autant que les freins sont à câbles, et les suspensions bondissantes.

beaucoup de prétention. On s'est juste autorisé un carbu un peu plus gros. Côté tenue de route, à 95, vous n'avez pas envie d'aller plus vite."

UNITÉ DE LIEU

La monture, ils l'avaient, l'énergie, ils l'avaient, et à la fois la foi, de celles qui soulèvent les montagnes et qui retroussent les virages. Il manquait l'essentiel, le bocal. Il aura suffi d'un coup de téléphone à Paris Auto Events, pour que les gens qui s'occupent de cette merveilleuse pièce du patrimoine automobile, l'anneau de vitesse de Montlhéry, offrent leur aide et l'irremplaçable décor raccord avec le record. Il faut une ligne droite infinie, c'est le principe même de l'autodrome et c'est d'ailleurs en ces lieux que le record d'alors eut lieu.

QUATRE QUARTS, ET LA CRÈME

La même voiture, le même circuit, les mêmes difficultés à rester éveillé... La même approche ? Pas du tout. L'esprit de sérieux s'est envolé avec les années. En 1938, les employés de Renault étaient là pour la cause et organisaient sérieusement la PROpagande PROpice à PROMouvoir la PROduction : des pros. Aujourd'hui, si nos quatre lascars post-modernes

viennent rouvrir ce tiroir inconnu de l'histoire de Renault et de l'automobile en général, c'est pour le revisiter en archéologues de la passion, en explorateurs des mémoires, en dilettantes forcenés.

Ils étaient même prêts à cotiser pour leur Joséphine mais ils ont osé solliciter, via les réseaux sociaux et des sites amis, un petit coup de main de passionnés qui, sait-on jamais, pouvaient trouver l'histoire évocatrice, pittoresque, distrayante, une initiative à encourager. Ce ne fut pas le Téléthon mais au bout du compte, les frais étaient épongés et un petit excédent restait dans la tirelire. Nos quatre juvaquatrists n'allaient pas thésauriser ; en bons tontons rouleurs, ils ont inévitablement pensé aux *Tontons flingueurs* et donc à Lino Ventura : le rab de subsides est parti à la fondation Perce-Neige, que celui-ci avait fondée.

ILS L'ONT FAIT !

"On a tous dans le cœur un morceau de fer à user", disent Souchon et Voulzy : eh bien voilà comment il faut s'y prendre. Une piste, un pied droit, de la patience... En un peu plus d'un jour et deux nuits, nos camarades recordmen n'en sont pas venus à bout, ni du record de l'époque. Mais qui sait ce qu'ils préparent ? ■

“Laissez les pilotes se battre!”

À l'aube du Grand Prix de France, sur le circuit Paul Ricard (24 juin), le dernier pilote français vainqueur en F1 (Monaco 1996!) a offert à *L'Auto-Journal* son regard acéré sur ce sport qui le passionne toujours.

Par François Dauré

L'Auto-Journal : Le choix du circuit Paul Ricard pour le Grand Prix de France était-il le meilleur ?

Olivier Panis : Je suis un peu partial parce que mon histoire personnelle est liée à ce circuit. J'y ai commencé ma carrière de pilote, j'y ai remporté le Volant Elf, j'ai vécu pendant quatre ans sur la ligne droite du Mistral, en somme, c'est ma deuxième maison.

Ensuite, en termes de qualité et de sécurité, c'est un des plus beaux circuits au monde, à mon sens. Donc il était logique que le Grand Prix se réinstalle là.

L'AJ : Son tracé, aujourd'hui, n'est finalement pas éloigné de celui du siècle dernier...

O. P. : Un travail de dingue a été effectué, mais le côté très sympa, c'est que les organisateurs ont conservé l'essentiel du tracé originel. La différence principale vient du fait qu'en 1989-90, on utilisait la version courte, de 3,8 km, alors que, cette année, les pilotes vont rouler sur le grand circuit de 5,8 km.

L'AJ : Quels sont les endroits clés ?

O. P. : La courbe de Signes, qui va se passer à fond, j'imagine, avec les F1 actuelles. Juste après, le double droite du Beausset, très, très exigeant et rapide, qui arrache bien la tête maintenant ! Ensuite, après la ligne droite des stands, au fond du circuit, il y a une chicane sur laquelle on entre vite et qui doit offrir des possibilités de dépassement. Les virages sont, pour la plupart, tellement rapides que les meilleures chances de doubler se trouveront surtout sur les deux lignes droites, avec le DRS.

L'AJ : Justement, les F1 actuelles ont souvent des difficultés à se dépasser. L'aéro a-t-elle trop d'importance ?

O. P. : Difficile de trouver la solution. Déjà, je n'aime pas le système DRS. Il rend les dépassements artificiels et, pour moi, ce n'est pas l'esprit de la course. Le constat aujourd'hui est que

OLIVIER PANIS BIO EXPRESS

- Né le 2 septembre 1966 à Lyon.
- Champion de Formule Renault en 1989.
- Champion de F3000 en 1993.
- 158 Grands Prix en F1 (avec Ligier, Prost, BAR et Toyota) de 1994 à 2004.
- Vainqueur du GP de Monaco en 1996.

les circuits où ça dépasse beaucoup, comme Shanghai ou Bakou, comportent une grande ligne droite qui commande un gros freinage pour un virage lent. Et je ne crois pas que réduire l'aéro sur les voitures changerait grand-chose au problème.

L'AJ : Un autre paramètre est devenu primordial en course, la gestion des pneus...

O. P. : J'ai connu la F1 à une époque où elle consistait en un sprint permanent, avec pneus neufs, ravitaillements et à fond tout le temps ! Aujourd'hui, la gestion des pneus a pris une telle importance que les pilotes ne peuvent plus attaquer à fond. Cela dit, le revêtement du Castellet a été totalement refait et la dégradation des gomme est nettement plus faible. Adapter les circuits aux F1, c'est une autre politique. Je suis de l'ancienne génération et ça ne me parle pas beaucoup. Comme le halo, qui est très moche à mon goût. Mais cela peut très bien convenir à la génération actuelle.

L'AJ : Les pilotes sont-ils bridés à ce point ?

O. P. : Ah oui ! Les pneus, mais aussi les pénalités pour changement de moteur, de boîte de vitesses, pour la moindre touchette en course, le permis à points, tout cela est nul ! Laissons les pilotes se battre comme ils savent le faire ! Exemple très concret : mon dépassement sur Irvine à Monaco, en 1996, serait probablement pénalisé aujourd'hui et je n'aurais jamais gagné ce Grand Prix. Tout cela ne va pas dans le sens du spectacle et de l'intérêt du public.

L'AJ : Quelques mots sur les pilotes français...

O. P. : Esteban Ocon a un super talent et j'aime beaucoup sa personnalité. Mais l'an dernier, il me semble qu'il s'est un peu égaré et qu'il parlait trop. En plus, ce n'est pas l'Esteban que je connais. Pour durer en F1, il faut savoir, parfois, se taire et laver son linge sale en famille.

L'AJ : Pierre Gasly, brillant à Bahreïn et à Monaco...

O. P. : Je connais bien Pierre aussi. C'est vraiment un très bon gamin et il réalise des choses superbes avec la Toro Rosso. Comme Esteban, son avenir se prépare aujourd'hui. Il doit se concentrer sur ce qui est important, la course, et ne pas s'ajouter de pression supplémentaire au Grand Prix de France.

L'AJ : En revanche, Romain Grosjean a connu un début d'année dramatique...

O. P. : Romain n'est pas celui dont je suis le plus proche, ni celui que je connais le mieux des trois. Mais quelle pointe de vitesse exceptionnelle



Monaco, 19 mai 1996. Le jour de gloire d'Olivier Panis, vainqueur d'un Grand Prix rocambolesque devant David Coulthard (à gauche), dernière victoire d'un pilote français en F1 à ce jour.

sur un tour ! Et il sait se battre en course. Peut-être aurait-il besoin de quelqu'un à ses côtés qui l'aide à se recentrer sur ses priorités.

L'AJ : Et le "quatrième mousquetaire", Charles Leclerc ?

O. P. : Il m'impressionne vraiment ! Même si l'équipe Sauber progresse avec Fred Vasseur (le directeur), elle se situe un cran en dessous du milieu de peloton et les performances de ce jeune pilote m'épatent ! S'il continue à évoluer de la même façon, il entrera sans tarder dans un top team et il sera un champion en puissance.

L'AJ : Il leur faudra quand même du temps pour bousculer les Hamilton, Vettel, Alonso...

O. P. : Hamilton est l'homme à battre aujourd'hui, il est phénoménal et sa personnalité a apporté un vent nouveau à la F1. Vettel est un grand champion, on ne reviendra pas là-dessus. Et puis j'adore Alonso, son côté combattant jusqu'au bout, mais aussi parce qu'il montre toute sa passion pour le sport automobile en courant dans des disciplines différentes en même temps. J'aime beaucoup Ricciardo également, parce qu'il est brillant et audacieux, mais aussi pour sa joie de vivre. J'en ai marre de voir des pilotes qui font tout le temps la gueule ! Quand on pratique ce sport à ce niveau, on doit avoir la banane tous les jours ! ■



GP DE FRANCE PRATIQUE. DU 22 AU 24 JUIN

Au moment où nous écrivons ces lignes, quelques places sont encore disponibles. Pour savoir si, par chance, il en reste au 21 juin, allez sur le site www.gpfrance.com. Vous y trouverez aussi toutes les informations sur les accès au circuit, les transports, les parkings et les possibilités d'hébergement.

Sinon, le Grand Prix de France sera diffusé à la télévision sur les chaînes Canal+ (en crypté), sur TF1 et TMC. Canal+. Vendredi : essais libres 1 (12h-13h30) et 2 (16h-17h30) sur Canal+ Sport. Samedi : essais libres 3 (13h-14h, sur Canal+ Sport) et qualifications (16h-17h). Dimanche : 15h15 la grille, 16h10 la course. Groupe TF1. Samedi : qualifications (16h-17h) sur TMC. Dimanche : 15h50, la grille, 16h10, la course sur TF1.

Le circuit Paul Ricard, avec ses zones de dégagement distinctives, striées en bleu et rouge, qui en font une des pistes les plus sûres au monde.



*C'était en
mars 1975
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/I/h:
4,63/1,73/1,36 m

Poids: 1305 kg

Puissance:
112 ch DIN
à 5500 tr/mn

1000 m d.a.: 37,6 s

V. max.:
179,8 km/h

Consommation
à 90 km/h:
8,85 l/100 km



Avec son avant caréné taillé en pointe, la nouvelle berline Citroën fend la bise et avance un remarquable... CX!

LA CITROËN CX 2200 À L'ESSAI

Courant 1975, alors que l'iconique DS 23 est sur le point de se retirer, la nouvelle CX, ici en version 2200, pointe le bout de son capot pour prendre la relève. Les progrès sont tangibles mais, déjà, André Costa dénonce une autophobie peu propice à l'épanouissement d'une telle routière...

Par **André Costa** (1975) / **Thomas Riaud** (2018)

Extraits...

■ "Bien que les pouvoirs publics soient quand même plus ou moins conscients de la catastrophe économique nationale qui résulterait de l'écroulement de l'industrie automobile française, ils manifestent une incompréhensible indulgence à l'égard des manipulateurs de l'opinion dont les coupables divagations entretiennent le présent état de crise."

■ "Comme si les récentes et massives augmentations de carburant ne suffisaient pas, comme si les difficultés économiques nées des exigences nouvelles des pays producteurs de pétrole n'étaient pas suffisantes, on continue à traiter les automobilistes comme des assassins en puissance, à les menacer des pires sévices

judiciaires, à truquer les statistiques et à nous préparer pour demain des générations d'hyper-maladroits complexés au volant."

■ "Jamais aussi peu d'individus malfaisants et égoïstes n'auront nui à une telle multitude – producteurs et consommateurs – avec, comme seule justification, un souci purement égocentrique de leur promotion sociale."

■ "Quoi qu'il en soit, Citroën nous présente quand même sa CX « seconde génération », au moment même où bien des marques s'interrogent sur l'opportunité de concevoir encore des modèles valables sur le plan de la sécurité et de l'agrément de conduite."



Originalité garantie avec cette "lunule" qui intègre des compteurs "pèse-personne" et des satellites aux extrémités. Toute l'audace Citroën!

“ J’ai fait la connaissance avec la CX 2000 à l’automne dernier et voici qu’à l’orée du printemps 1975 apparaît sa version « fortifiée », la 2200. ”

↑ Ses qualités

BONNE TENUE DE ROUTE

“Moins lourde de l’avant que la DS et donc nettement plus agile, la CX est partout à son aise : en ligne droite, en courbe, en virage, sur bons ou mauvais revêtements, que la route soit sèche ou non.”

FREINAGE PUISSANT

“Même avec la vitesse et la nervosité améliorées, le freinage est satisfaisant et l’adhérence des XVS sur route mouillée améliore encore les résultats.”

SUSPENSION ET SIÈGES CONFORTABLES

“Je pense que le bilan général de la suspension est très positif et digne d’une voiture beaucoup plus coûteuse encore.”

↓ Ses défauts

PORTIÈRES ARRIÈRE MAL DESSINÉES ET S’OUVRANT INSUFFISAMMENT

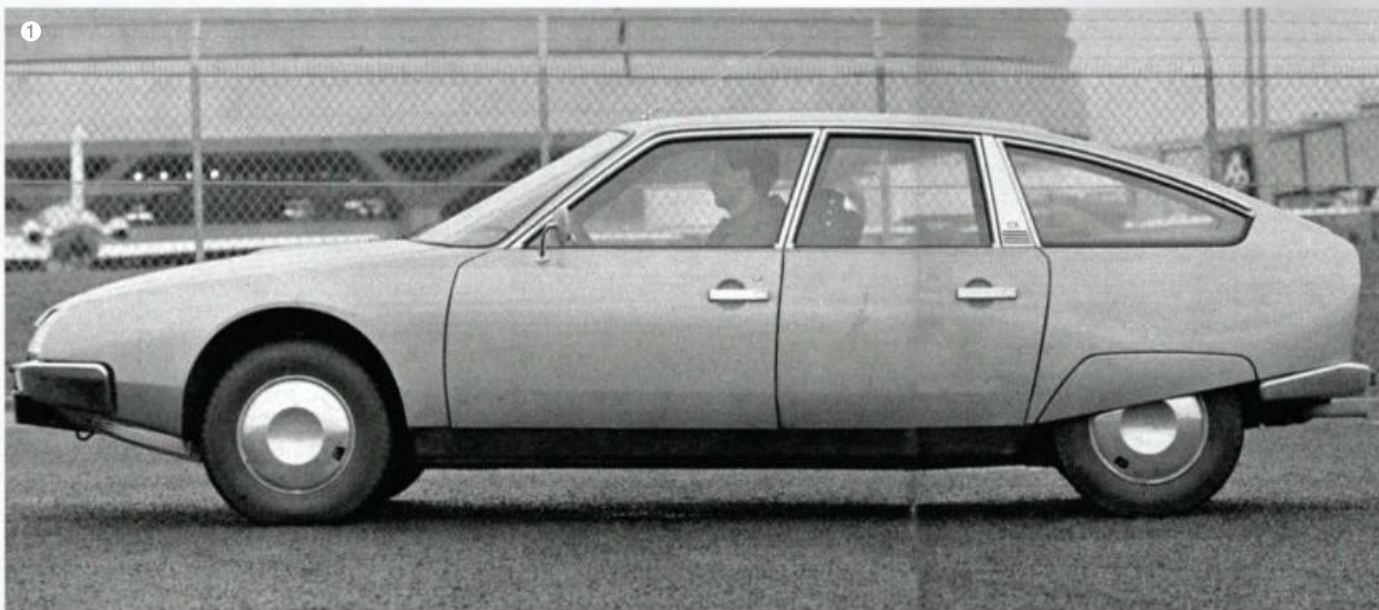
“Ce que Citroën sait si bien concevoir, espérons que Peugeot saura lui apprendre à le vendre avec profit, ce qu’une alliance des performances, de la sécurité, du confort et de la sobriété devrait a priori assurer. Mais, quand même, ces portières, ouvrez-les, nom d’un gros bonhomme !”

TABEAU DE BORD SE REFLÉTANT DANS LE PARE-BRISE

“Le soleil bas de l’hiver ne m’a pas permis de vérifier la disposition des reflets du tableau de bord dans le pare-brise, mais il est possible que le matériau soit maintenant plus mat.”

VIDE-POCHES DU TABEAU DE BORD PEU PRATIQUE

“Je trouve regrettable que les appuie-tête soient en option et aussi que les portières et boîte à gants continuent à s’entrebâiller de la sorte.”



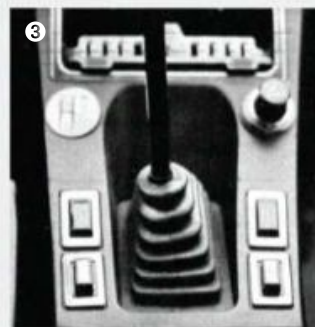
❶ Sans cloner la DS, la CX signée par Robert Opron s’inscrit dans la continuité de celle-ci et porte haut l’avant-garde chère à Citroën. L’auto, fabriquée à 1,2 million d’exemplaires à Aulnay-sous-Bois, sera vendue jusqu’en 1991.

❷ Les places sont très confortables, mais l’accès est compliqué en raison de portes mal dessinées, notamment à l’arrière.

❸ Afin d’optimiser l’ergonomie, le siège conducteur est réglable en hauteur au moyen de cette tirette.



“ Il est réconfortant de constater qu’une voiture française puisse être une étoile, sans pour autant posséder le nombre de branches « réglementaires. ”



❶ Un emplacement pour des haut-parleurs est prévu dans les portes arrière. ❷ Raffinement suprême : une jauge pneumatique s'actionne depuis le tableau de bord pour vérifier le niveau d'huile ! ❸ Les commandes des vitres électriques avant sont placées en bas de la console, à côté du levier de vitesses. ❹ Ce 4 cylindres de 2175 cm³ est alimenté par un carburateur double corps Weber. Il délivre 112 ch à 5500 tr/mn. ❺ Il y a un peu de SM dans la lampe du plafonnier... ❻ La 2200 a droit, comme signes distinctifs, à des enjoliveurs spécifiques et à cet embout d'échappement chromé.



Extraits...

■ "Sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la CX 2200 a atteint avec son conducteur seul à bord 179,8 km/h et cela en dépit d'un vent soufflant par rafales parfois violentes (7 m/s). Il est donc possible de dépasser nettement 180 km/h en ligne droite et la vitesse maxi de 179 km/h annoncée par le constructeur correspond à une réalité minimale."

■ "Par rapport à la CX 2000, disons que les progrès sont relativement nets : 4,2 km/h, 8 dixièmes de seconde aux 400 mètres et 1,2 s aux 1 000 mètres dans les mêmes conditions."

■ "En rapprochant les chiffres obtenus par des modèles concurrents, disons que la 504 à injection est dominée, que la R16 TX l'est également en matière de vitesse et de nervosité."

■ "En dehors des chiffres, je pense qu'il convient de reconnaître à la 2200 un rapport consommation/performance très favorable, ces dernières étant aptes à satisfaire la clientèle habituée aux voitures européennes de grande série les plus puissantes, cela sans tenir compte des qualités routières dont on parlera plus loin."

■ "Certains propriétaires de DS 23 faisaient grise mine à la 2000 au vu de ses performances. La CX 2200 répond à ces objections et le bilan général de la voiture est plus satisfaisant encore – prix mis à part – puisque la consommation est demeurée quasi comparable."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

L'analyse d'André Costa sur la manière dont l'État traite l'automobiliste français est hélas sous la réalité que l'on connaît désormais ! Il est tout de même paradoxal que, plus les technologies progressent, et plus les limitations de vitesse baissent ! Ce matraquage n'a hélas pas été sans conséquences chez Citroën jusqu'à la disparition des modèles les plus haut de gamme. Héritière directe de la CX, la C6 restera comme le dernier spécimen. Depuis quelques années, le groupe tente un retour sur ce terrain avec la marque DS.

La vie de vos autos

Cette rubrique est la vôtre. Tous les 15 jours, *L'Auto-Journal* présente les voitures de ses lecteurs. L'occasion de partager votre expérience d'automobiliste: les joies, les déceptions, les surprises... **Tous les événements vécus avec votre voiture ont leur place ici !**

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ PORSCHE

"Je suis possesseur d'une Porsche 911 (997 phase 1) de 2006. Parisien, je suis allé passer un week-end en Normandie, à Cabourg, fin avril. J'ai eu un incident avec ma voiture, stationnée dehors: alarme qui se déclenche sans raison, problème avec les feux arrière. Il venait de pleuvoir deux jours sans discontinuer. Je suis allé chez Porsche Caen. Ils ont gardé ma voiture trois jours, passé plusieurs heures à chercher, et trouvé la cause: une infiltration d'eau dans deux calculateurs électroniques. Ils les ont séchés et ne m'ont rien facturé. Bravo à l'équipe et plus particulièrement Alexandre, qui se reconnaîtra."

Jean-Marc Dordogne

Alain Dembinski nous parle de sa **Renault Twingo 90 Intens EDC**

**ACHETÉE NEUVE EN OCTOBRE 2016
22 000 km PARCOURUS**



"C'est une excellente petite voiture en ville, notamment grâce à la boîte de vitesses robotisée et au rayon de braquage, et sur route – mais attention en cas de vent fort: elle me rappelle les R8 et Dauphine que j'ai eues. Et cette Twingo est un régal dans les petites routes de montagne (j'habite en Haute-Provence). Elle offre un bon confort et sa finition est parfaite. Elle consomme 6,5 l/100 km en moyenne et la première révision m'a coûté 300 €."

Olivier Dupé nous parle de sa **Mazda MX-5 1.5 Sélection**

"Moteur, châssis, boîte: cette auto est un concentré de plaisir! La visibilité est excellente... capote ouverte."



"L'âme de cette voiture est ce petit bijou de 1.5 atmosphérique; il se renforce entre 3 et 4000 tours, devient très costaud à 5000, pour partir dans une montée en régime fulgurante jusqu'à 7500 tours et plus, et là ça pousse vraiment fort: on n'est pas loin d'une « vraie » GTI. Elle avale quand même le 0 à 100 en 8 secondes. Ce sont des sensations oubliées, avec les moteurs turbo qui vous offrent le gaz à tous les étages, mais qui gommant du coup un peu les sensations! Pour pinailler, je critiquerais l'étagement de la boîte, trop long en 3^e et en 6^e; mais c'est tellement fun de manier le petit levier de vitesses ultra-précis! La partie châssis n'est pas en reste, elle est joueuse et

maniable, je pourrais dire que le train avant n'est pas aussi incisif que celui de mon ex-Clio RS Cup, mais ce serait pinailler. Cette auto a une cote d'amour extraordinaire, j'ai déjà discuté avec des propriétaires de sportives du genre rouge et beaucoup plus chères, qui revenaient sur leurs pas pour la voir, sans parler du salut aux autres MX-5 sur la route. Enfin, il y a 15 jours, j'ai traversé la Bretagne sous un gros crachin, continu, décapoté: pas une goutte dans l'habitacle. Et la balade peut déboucher sur un week-end à deux, le coffre le permet sans problème, il faut juste utiliser des sacs souples. Côté défauts, l'absence de seuil de porte, et le GPS moyen."

**ACHETÉE NEUVE EN MARS 2017. 11 000 km PARCOURUS
CONSO. MOYENNE: 6,8 l/100 km. SON ENTRETIEN: révision à 213 €**



aj L'avis de Brice Perrin

Au fil des générations, la MX-5 a su perpétuer les gènes qui ont fait son succès: poids contenu, gabarit réduit, comportement sportif et enjoué, position de conduite au ras de la route. Peu de sportives offrent autant de plaisir et de charme à ce tarif. Un vrai jouet pour adultes!

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

Opel Insignia ou Renault Talisman?

Dans l'un des derniers configurateurs de L'AJ, vous avez porté votre choix sur l'Insignia 1.5 turbo 165 ch Elite automatique. Ce véhicule étant susceptible de m'intéresser tout comme la Talisman TCe 200 Estate, qu'en est-il de la consommation de ce véhicule et du confort, par rapport à la Renault? D'avance, merci. **J.R.**

Dans notre base de données, les versions que nous avons mesurées ne sont pas tout à fait comparables. Sachez qu'une berline Renault Talisman TCe 200 consomme 8,6 l/100 km en moyenne pour un 1 000 m d.a. réalisé en 29,3 s (la version Estate devrait consommer entre 0,2 et 0,4 l/100 km de plus). En ce qui concerne l'Insignia, nous n'avons que les chiffres d'une version 1.5 Turbo boîte manuelle berline. Celle-ci se montre plus frugale que la Renault (7,5 l/100 km), un peu moins performante aussi (30,7 s sur le 1 000 m d.a.). À finition, carrosserie et boîte de vitesses équivalentes, je pense que les prestations des deux voitures seraient assez proches. En revanche, côté confort, l'avantage va assez clairement à la française.



ARNAUD SAUNIER

Renault Talisman

La Golf par rapport aux familiales?

J'ai trouvé votre article sur le confort des voitures très intéressant. J'hésite entre acheter une compacte et une familiale justement à cause de ce critère. Serait-il possible de savoir si le meilleur modèle compact, la Golf selon vos mesures, surpasse certaines berlines, et comment elle se situe par rapport au podium des familiales, par exemple? **J.C.**

Comme nous le précisons dans cet article, la Volkswagen Golf ne peut prétendre à la plus haute marche du podium que lorsqu'elle est équipée de jantes de 17 pouces et de l'essieu arrière multibras, ce qui exclut les modèles les moins puissants. En la comparant à des berlines de catégorie supérieure, la Golf (avec l'amortissement piloté) ne trusterait sans doute pas les premières places mais se situerait sans problème dans la bonne moyenne, juste après les "premium allemands", type Mercedes Classe C et BMW Série 3.



T. ANTOINE/ACE TEAM

Volkswagen Golf

Mercedes GLC Coupé 220 d, un bon choix ?

J'envisage d'acheter le Mercedes GLC Coupé via un mandataire. Je m'oriente vers la motorisation 220 d car, dans la majorité des propositions, ce modèle se trouve en diesel. Malgré le fait que nous roulons très peu (5 à 8000 km/an), pensez-vous que ce choix soit judicieux? L'Air body Control est-il selon vous l'option indispensable vu vos recommandations dans L'Auto-Journal? **T.G.**

C'est un bon choix, en effet. Malgré l'orientation des ventes de voitures neuves qui voit la part de marché du diesel diminuer, la catégorie des SUV familiaux privilégie encore grandement les motorisations diesel. Outre le fait que cette version reste très agréable à conduire, elle devrait être recherchée en occasion, et donc facile à revendre. Quant à l'option Active Body Control, si elle permet d'obtenir un excellent rapport agrément/confort, je ne pense pas qu'elle soit indispensable.



CHRISTIAN MARTIN

Mercedes GLC Coupé

VOLKSWAGEN POLO

La Polo n'est pas la plus délurée des citadines, mais c'est assurément l'une des plus sérieuses. À l'heure du choix, cette vertu peut faire la différence...

Par **Pascal Richard** Photos **Tibo**

Apparue au second semestre 2017, cette 6^e génération de Polo n'a pas renversé la table en matière de style. Par rapport au modèle précédent, la silhouette s'est un peu adoucie... et allongée, puisque la Polo millésime 2017 mesure 7 cm de plus que la précédente.

Les principales modifications touchent la face avant mais aussi, et même surtout, la partie technique puisque la plate-forme et les motorisations utilisées sont inédites. Le contenu technologique a également été revu à la hausse avec l'arrivée de nombreuses aides à la conduite.

La gamme, comme toujours chez Volkswagen, est très exhaustive, avec pas moins de six motorisations (en attendant l'arrivée du 1.5 TSI) et cinq niveaux de finitions (+ la GTI). Au final, la Polo propose une trentaine de déclinaisons; découvrons maintenant la meilleure.



Sur le plan esthétique, la Polo millésime 2017 évolue peu et reste très sage. En revanche, techniquement, les changements sont nombreux.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Trendline	Confortline	Carat	R-Line	Carat Exclusive	GTI	Malus écologique
Diesel	1.6 TDI 80 ch	18 140 €	20 420 €	—	—	—	—	0 €
	1.6 TDI 95 ch	—	20 880 €	22 890 €	22 890 €	24 400 €	—	0 €
	1.6 TDI 95 ch DSG7	—	22 500 €	24 510 €	24 510 €	26 020 €	—	0 €
Essence	1.0 TSI 65 ch	14 430 €	16 710 €	—	—	—	—	0 €
	1.0 TSI 95 ch	15 750 €	♥ 18 030 €	♥ 20 040 €	20 040 €	21 550 €	—	0 €
	1.0 TSI 95 ch DSG7	—	♥ 19 650 €	♥ 21 660 €	21 660 €	23 170 €	—	0 €
	1.0 TSI 115 ch	—	—	♥ 20 800 €	20 800 €	22 310 €	—	0 €
	1.0 TSI 115 ch DSG7	—	—	♥ 22 420 €	22 420 €	23 930 €	—	0 €
	2.0 TSI 200 ch DSG6	—	—	—	—	—	28 920 €	540 €



❶ À bord, l'ambiance est sérieuse, mais la Polo a fait des efforts pour réchauffer un peu l'ambiance. La finition s'avère soignée. ❷ La tenue de route de la Polo mêle avec talent sérénité et agilité. L'amortissement se montre efficace.



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Toutes les versions diesel et essence (jusqu'à la 1.0 TSI 95 ch) sont équipées d'une boîte de vitesses à 5 rapports. La 1.0 TSI 115 ch a droit à une 6^e vitesse. Dans tous les cas, l'étagement ne pose pas de problème. La commande, pour sa part, se montre à la fois douce et précise.

♥ AUTOMATIQUE

Ici, c'est bien sûr la DSG qui tient la vedette. Montée de série sur la GTI (DSG6), elle est proposée en option (1 620 €) sur les versions 1.6 TDI 95 ch, 1.0 TSI 95 ch et 1.0 TSI 115 ch. Dans ces cas, il s'agit de la DSG7. Sans surprise, l'agrément de conduite en est réellement amélioré.

L/I/h/empattement: 4,05/1,75/1,46/2,55 m

MOTEURS DIESEL	1.6 TDI 80 ch*	1.6 TDI 95 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	80 à 4750	95 à 4500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1500	250 à 1500
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	175	185
Accélération 0-100 km/h (s)	12,9	11,2
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	NC
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	3,7	3,7

MOTEURS ESSENCE	1.0 TSI 65 ch*	♥ 1.0 TSI 95 ch	♥ 1.0 TSI 115 ch	2.0 TSI 200 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	65 à 5500	95 à 5500	115 à 5500	200 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	95 à 3000	175 à 2000	200 à 2000	320 à 1500
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	164	181 (179)	190	237*
Accélération 0-100 km/h (s)	15,5	11 (11,7)	9,8	6,8
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	12 (11,6 en D)	10	5,8
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	4,7	6,4 (7,1)	6,4	8,1

* Données constructeur. () Figurent les données de la version DSG.

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 TDI 80 ch

Ce petit diesel propose des prestations modestes. Du coup, il ne sera pas forcément à l'aise sur les longs parcours, et pour les petits, mieux vaut penser à l'essence.

1.6 TDI 95 ch

Plus d'allonge pour cette version qui aura davantage sa place que la précédente loin des centres-ville. Sauf que, vu l'écart de prix avec les versions essence (2 850 €), il faut vraiment rouler beaucoup pour rentabiliser l'achat.

ESSENCE

1.0 TSI 65 ch

Ce petit 3 cylindres est avant tout taillé pour la ville, et encore, il ne faudra pas vous attendre à des miracles en matière de vitalité. Toutefois, en finition d'entrée de gamme, le tarif (moins de 15 000 €) est un argument recevable!

♥ 1.0 TSI 95 ch

Même moteur que précédemment, mais cette fois, il reçoit le renfort d'un turbo, ce qui change forcément la donne en ce qui concerne les performances et l'agrément de conduite. Avec ce moteur, la Polo propose une bonne polyvalence d'utilisation.

♥ 1.0 TSI 115 ch

Avec 20 ch de plus, les chronos sont forcément plus flatteurs, mais au quotidien, on ne peut pas dire qu'en matière de plaisir de conduite, cette variante creuse un écart monstrueux avec la précédente. Cela dit, la différence de prix est raisonnable (760 €) et la consommation pas plus élevée.

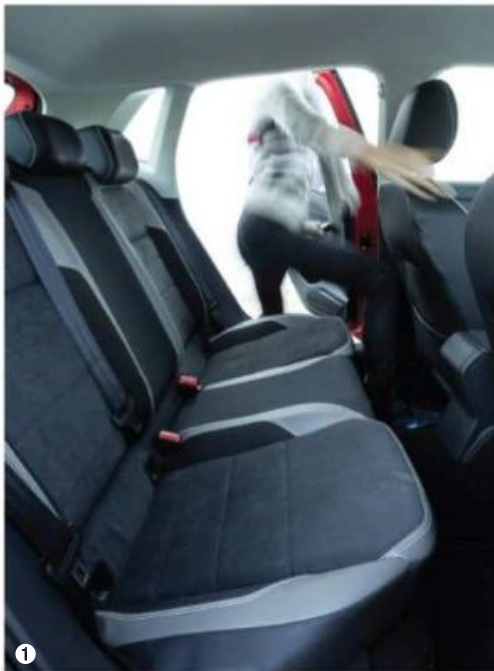
2.0 TSI 200 ch

Ce bloc ne concerne que la version GTI; il ne manque pas d'arguments et permet à la Polo de revendiquer des performances de haut niveau.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, allumage automatique des phares, connexion Bluetooth, détecteur de fatigue, ensemble audio avec écran tactile de 6,5 pouces + lecteur de cartes SD, freinage d'urgence autonome avec détection des piétons, ordinateur de bord, prise USB compatible iPod/iPhone, régulateur-limiteur de vitesse, siège conducteur réglable en hauteur, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Trendline	Confortline	Carat	R-Line	Carat Exclusive	GTI
Aide au stationnement semi-automatique	–	♥ 600 €	♥ 200 €	200 €	♥ 200 €	♥ 200 €
Banquette arrière fractionnable	–	série	série	série	série	série
Caméra de recul	–	300 €	300 €	300 €	série	300 €
Climatisation manuelle/automatique	535 € / –	♥ série / 445 €	– / série	– / série	– / série	– / série
Radars de stationnement AV/AR	–	400 €	série	série	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	600 €	600 €	600 €	600 €	série	série
Toit ouvrant panoramique en verre	–	♥ 1 000 €	♥ 1 000 €	♥ 1 000 €	♥ 1 000 €	♥ 1 000 €



❶ À l'avant comme à l'arrière, la Polo se révèle accueillante. L'espace au niveau des jambes (24 cm) est supérieur à la moyenne de la catégorie. ❷ Le nouvel ensemble multimédia doté d'un écran tactile de 8 pouces (à partir de Confortline) propose un grand confort de lecture et un accès aux différentes fonctions très intuitif. ❸ Le coffre (388 dm³) est plutôt généreux. Son seuil de chargement (68 cm) est assez bas. La banquette fractionnable apparaît à partir de la finition Confortline. ❹ Comme nombre de citadines, la Polo ne fait pas beaucoup d'efforts pour protéger sa carrosserie. ❺ La commande de boîte de vitesses ne pose pas l'ombre d'un problème, mais la DSG reste le meilleur choix possible.



LES FINITIONS

TRENDLINE

En entrée de gamme, la Polo ne fait pas dans le spectaculaire au niveau de la présentation, et ce n'est pas la sellerie Noir Titane qui va égayer l'habitacle. De série, on trouve déjà quelques aides à la conduite telles que le détecteur de fatigue ou le freinage d'urgence autonome avec détection des piétons.

♥ CONFORTLINE

Passer de Trendline à Confortline revient à 2 280 €. Cette somme permet de bénéficier d'une présentation un peu plus soignée (inserts chromés, plaquage gris sur la planche de bord, jantes alliage) et d'une dotation plus généreuse incluant, en plus des points figurant dans notre tableau, un ensemble audio avec un écran tactile de 8 pouces, des vitres arrière électriques, etc. La finition progresse avec un revêtement moussé sur la planche de bord.

♥ CARAT/R-LINE

Ces deux finitions sont proposées au même tarif et revendiquent plus ou moins la même panoplie d'équipement. En revanche, côté présentation, chacun suit sa voie. Luxe et confort pour la Carat (sellerie velours, sièges avant chauffants...). La R-Line est plus sportive (jantes de 17 pouces, sièges Sport, bas de caisse et spoiler spécifiques). L'effort financier est de 2 010 € par rapport à la Confortline.

CARAT EXCLUSIVE

La plus luxueuse des exécutions propose une dotation complète (instrumentation digitale, régulateur adaptatif, recharge du portable par induction...). Ces petites douceurs impliquent un surcoût de 1 510 €.

GTI

Proche de la R-Line, la GTI ajoute quelques petits plus indispensables sur une sportive tels que le différentiel autobloquant électronique ou encore le châssis sport.

Sur la Polo, Volkswagen a mis l'accent sur les moteurs essence, un choix parfaitement justifié pour une citadine.



LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ AIDES À LA CONDUITE

(DE 165 À 600 €)

Cette 6^e génération de Polo propose un contenu technologique intéressant. Ainsi, en plus du détecteur de fatigue et du freinage d'urgence autonome avec détection des piétons montés de série sur l'ensemble de la gamme, on trouve le détecteur d'angle mort, facturé 330 €. Il impose, sur la finition Confortline (la première à pouvoir le recevoir), le montage du pack City (650 €). Les radars de stationnement AV/AR sont de série à partir de la finition Carat et en option sur Confortline (400 €). Ces dernières peuvent être complétées par le Park Assist, qui prend en charge les manœuvres de stationnement (400 € sur Confortline, 200 € sur les autres, non disponible sur Trendline). Une caméra de recul (300 €) est également disponible. Enfin, en cas de situation d'urgence, le Pre Safe Assist, qui fonctionne à partir des données de l'ESP, permet d'optimiser la sécurité passive (blocage des ceintures, fermeture des ouvrants). Ce système est facturé 165 € sur toute la gamme.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

(détecteur d'angle mort)

♥ PACK CONFORT (850 €)

Si vous ne souhaitez pas dépenser les

2 280 € nécessaires pour passer de la finition Trendline à la finition Confortline, vous pouvez opter pour le pack Confort, qui enrichit la dotation d'équipement de la Trendline de la climatisation manuelle, des vitres arrière électriques, des sièges avant réglables en hauteur, de la banquette fractionnable, du volant/pommeau de levier de boîte de vitesses garnis de cuir et des coques de rétro/poignées de portes couleur caisse. Au final, la Trendline devient "presque" une Confortline avec, à la clé, une économie de 1 430 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

EN VRAC

(DE 170 À 400 €)

Pour améliorer le confort, l'esthétique ou l'esprit pratique de votre Polo, Volkswagen propose le démarrage et l'ouverture des portes sans clé (400 € sur Confortline, Carat et R-Line, de série sur Carat Exclusive et GTI), un accoudoir central avant avec rangement (170 € sur Trendline et Confortline, de série sur les autres), le pack Toit Noir qui regroupe le toit peint en noir bien sûr mais aussi les vitres et la lunette arrière surteintées et les coques de rétroviseurs noirs. Ce pack est facturé 330 € sur toutes les finitions (non disponible sur Trendline).

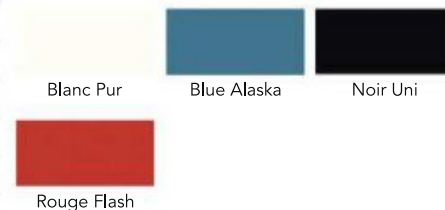
NOTRE CHOIX 1.0 TSI 115 ch DSG7 Carat

Prix : 22 420 € – Malus écologique : 0 €

Encore une fois, la Polo nous rend une copie soignée. Côté moteur, notre préférence va vers le 1.0 TSI 115 ch. Pas plus gourmand que le TSI 95 ch et guère plus coûteux (760 €), il propose un meilleur agrément de conduite. Ceci dit, si vous ne faites que de la ville, le 95 ch fera l'affaire. Côté finition, c'est la Carat qui s'impose, mais la Confortline ne démerite pas. Enfin, pour la transmission, si vos finances vous le permettent, la DSG constitue un plus.

LES TEINTES

Peintures unies 260 €



Peintures métallisées 530 €



Peintures nacrées 530 €



LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Trendline.

Jantes alliage de série sur Confortline.



Jantes alliage de série sur Carat.

Jantes alliage de série sur R-Line.



Jantes alliage de série sur GTI.

Jantes alliage en option (590 €) sur Confortline.

MERCEDES GLE

Le GLE a remplacé en 2015 le ML, figure emblématique des tout-terrains Mercedes. Il s'agit d'une version plus sophistiquée, mais toujours très fiable. Par **Pascal Serres**

Répondant aux codes plus en rondeur des SUV modernes, le GLE propose une ligne plus douce que le ML. La finition intérieure est de bonne facture et les éléments de la planche de bord sont très bien assemblés. L'habitacle est accueillant et offre une bonne habitabilité à ses occupants. Seul le passager assis au centre de la banquette devra composer avec l'encombrant tunnel de servitude. Malgré les dimensions imposantes de l'engin, l'agrément de conduite est d'un très bon niveau et, même pour les versions équipées de jantes de grandes dimensions, le GLE s'avère agréable à vivre et toujours très confortable. Même constat positif sur les consommations qui sont, au regard du poids des mécaniques utilisées, très raisonnables. Le principal regret concerne le coût d'entretien et des pièces détachées.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
400	333	9,5	Un moteur agréable et volontaire, capable de répondre correctement à tous les usages.
450 - 43 AMG	367 - 390	10	Des versions V6 au caractère affirmé, capables de performances appréciables.
500	455	12	Un V8 qui garantit un immense plaisir de conduite.
63 AMG - AMGS	557 - 585	12,5	Des versions exclusives et ultra-performantes mais quasi inexistantes en occasion.
500 e	333 + 116 (élec.)	3,3	Très intéressante en ville, cette version est assez chère à l'achat et encore rare en occasion.
250 d	204	8	Un bon diesel qui s'adapte à toutes les situations pour un coût presque raisonnable.
350 d	258	9	Plus gourmand, ce 6 cylindres est aussi plus sympa à conduire, mais son budget d'utilisation est conséquent.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 60 000 €

Hybride : à partir de 65 000 €

Diesel : à partir de 44 000 €

Génération : actuelle (1^{re})

Commercialisation : depuis 2015

Restylage : aucun

Carrosserie : SUV et SUV Coupé

Modèles en circulation : 12 500



LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

Aucune panne immobilisante recensée.

AUTRES DÉFAILLANCES

HABITACLE

Dégradation du cuir, notamment sur le volant (fissure et/ou craquelures). Le volant est remplacé mais le problème peut réapparaître. Sur le reste de la sellerie, le cuir, de couleur claire, peut se décolorer.

ÉCHAPPEMENT

Sur les versions diesel, bruit et claquements sous le véhicule, provenant du filtre à particules. L'injecteur d'AdBlue peut être en cause (pas de solution).

LES RAPPELS

MAJEURS

AIRBAG (NOVEMBRE 2017)

Sur les GLE construits de mai 2016 à août 2016, le mauvais collage du pare-brise pourrait empêcher l'airbag passager de se déployer correctement.

AIRBAG (AVRIL 2017)

Erreur de paramétrage suite à la mise à jour du calculateur d'airbag pouvant causer le déclenchement du mauvais airbag en cas d'accident ou ne pas prendre en compte le bouclage d'une ceinture de sécurité. En outre, l'unité de commande pourrait être encodée avec une valeur de vitesse maximale inexacte et/ou divers systèmes d'assistance à la conduite peuvent ne pas fonctionner. Cela concerne les modèles mis à jour en décembre 2016.

SUSPENSION (MARS 2017)

Le bras de suspension supérieur peut ne pas avoir été correctement vissé sur la fusée, ce qui pourrait affecter la direction (GLE fabriqués en janvier 2016).

ESSIEUX (FÉVRIER 2017)

Sur les GLE du début de production, risque de mauvais montage des vis de fixation des essieux avant

et arrière, ce qui pourrait entraîner la rupture des autres vis de l'essieu concerné.

AIRBAG (FÉVRIER 2017)

En raison d'un mauvais fonctionnement du système de détection de présence du passager, l'airbag concerné peut ne pas se déployer en cas d'accident (GLE fabriqués jusqu'en septembre 2016).

APPUÏE-TÊTE (SEPTEMBRE 2016)

Sur les GLE fabriquées entre novembre 2014 et juillet 2015, un dysfonctionnement du mécanisme de verrouillage des appuie-tête arrière pourrait entraîner des blessures en cas de choc.

CEINTURE DE SÉCURITÉ (JUILLET 2016)

Sur les GLE construits jusqu'en septembre 2015, la ceinture de sécurité arrière droite peut se détacher en raison d'un mauvais serrage de ses fixations.

ALIMENTATION EN CARBURANT (MARS 2016)

Risque de fuite de carburant sur les GLE de 2015 (joint de pompe à carburant défectueux).

& MINEURS

PAS DE RAPPELS MINEURS



NOTRE CHOIX 250 d 4MATIC SPORTLINE

de 2015

1^{er} prix prospecté : **46 000 €**
31 700 km



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	204 ch à 3800 tr/mn
Couple maxi	480 Nm à 1600 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2143 cm ³ / 12 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis

Diamètre de braquage	11,8 m
Pneumatiques	255/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,82/1,94/1,80/2,92 m
Poids/tractable freiné	2150/2950 kg

Performances

1000 m d. a.	30,8 s
0 à 100 km	9,2 s
90-130 km/h en Drive	6,3 s
Vitesse maxi	201 km/h
Freinage à 90/130 km/h	34/69 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	156/153 cm
Volume de coffre	542 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 1 250 €	Carte grise** : 399,60 €
----------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,5/7,8/7,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	1163 km/93 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	780 €	Kit de distribution chaîne	
Amortisseurs AR	500 €	Embrayage	BVA
Disques AV	380 €	FAP	650 €
Disques AR	290 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	190 €	Feu AV	650 €
Plaquettes AR	150 €	Feu AR	250 €
Filtre à air	55 €	Boudier AV	500 €
Filtre à huile	22 €	Boudier AR	550 €

■ 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

Le GLE affiche un excellent niveau de fiabilité et les gros pépins sont vraiment très rares. Toutes les mécaniques sont du même acabit et aucune ne réserve de mauvaise surprise.



Aramisauto.com

**30 MARQUES ET 2000 MODÈLES
NEUFS ET D'OCCASION RECONDITIONNÉS**

jusqu'à -30%*

Satisfait ou 100% remboursé

15 jours ou 1 000 km**

Financement sur-mesure



29 AGENCES EN FRANCE |



ARAMISAUTO.COM

LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MITO			
1.4 MPI 78 ch Edizione	5	M	300 15 490
0.9 TwinAir 105 ch Imola	5	0	20 930
1.4 TB MultiAir 140 ch Imola TCT	7	M	90 24 430
Veloce TCT	9	M	90 26 380
1.3 JTDm 95 ch Edizione	4	0	19 390
Surcoût Imola: Edizione + 4 340 €			

GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	M	1 490 22 390
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	M	173 24 890
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	30 200
Veloce TCT	14	M	3 473 36 000
1.6 JTDm 120 ch	6	0	25 190
2.0 JTDm 150 ch	7	0	27 190
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	9	0	33 100
Surcoût Super: "base" + 2 060 €			
Surcoût Lusso: Super + 2 850 €			

GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	860 37 290
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M	2 010 54 790
Quadrifoglio Auto.	40	M	10 500 83 290
2.2 Diesel 136 ch	7	0	31 190
2.2 Diesel 150 ch	7	0	33 190
2.2 Diesel 180 ch Super	9	0	39 890
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	11	M	60 51 990
Surcoût Super: "base" + 4 300 €			
Surcoût Sport: Super + 4 700 €			
Surcoût Lusso: Sport + 500 €			

STELVIO			
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M	4 253 43 900
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M	4 253 51 900
Quadrifoglio Auto. Q4	41	M	10 500 91 400
2.2 Diesel 150 ch Auto.	8	M	90 39 500
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10	M	90 41 900
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11	M	173 49 800
Surcoût Super: "base" + 4 000 €			
Surcoût Lusso: Super + 5 300 €			
Surcoût Sport Edition: Super + 4 900 €			

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

ALPINE

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

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage AMR Coupé	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



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

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

A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 800 €			

Q2			
1.0 TFSI 116 ch	6	0	25 420
1.4 TFSI COD 150 ch	8	M	90 27 460
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11	M	953 33 880
1.6 TDI 116	5	0	27 050
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	M	113 33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	M	210 35 510
Surcoût 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 CoD 150 ch	8	0	29 020
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M	140 33 240
S3 Quattro S tronic	19	M	2 153 54 930
RS3 Quattro S tronic	29	M	10 500 62 900
1.6 TDI 116 ch	6	0	28 510
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 570
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	8	M	90 36 930
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)			
Berline - 550 € à -1 400 €			
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 60 760
1.6 TDI 116 ch	5	0	33 450
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 490
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M	300 41 830
Surcoût Sport: "base" + 2 600 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 600 €			

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 TDI 184 ch	9	M	60 41 220
Surcoût S line: "base" + 4 500 €			
Surcoût: coupé + 3 000 €			
TT ROADSTER			
Q3			
1.4 TFSI 125 ch	7	M	473 30 960
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	M	173 32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M	2 300 38 940
RS Quattro S tronic	23	M	3 113 63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	M	10 500 66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 930
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	32 710
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	M	173 34 910
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M	410 40 160
Surcoût Ambiente: "base" + 2 950 €			
Surcoût S line: Ambiente + 2 600 €			
Surcoût Ambition Luxe: S line + 2 400 €			

A4			
1.4 TFSI 150 ch	8	M	73 31 970
2.0 TFSI Ultra 190 ch S tronic	10	0	37 680
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro Ultra S tronic	15	M	1 260 48 310
S4 Quattro Tiptronic	24	M	6 300 71 930
2.0 TDI 122 ch	6	0	33 410
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 480
2.0 TDI 190 ch S tronic	10	0	40 770
2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic	10	0	40 970
3.0 TDI 218 ch Design Quattro S tronic	12	0	50 980
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	M	540 54 560
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 600 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 100 €			

A4 AVANT (BREAK)			
RS 4 Avant Tiptronic	34	M	10 500 92 000
Surcoût: berline + 1 700 €			
A4 ALLROAD QUATTRO			
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	M	1 873 51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	M	210 48 460
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	M	210 50 270
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	M	773 53 830
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	M	953 57 410
Surcoût Design Luxe: Design + 5 350 €			
A5 COUPÉ			
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	M	90 39 760
2.0 TFSI 190 ch	11	M	173 41 320
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M	410 47 550
RS 5 Tiptronic	24	M	6 300 76 920
RS 5 Tiptronic	34	M	10 500 95 000
2.0 TDI 150 ch	7	0	39 830
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 680
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 915
3.0 TDI 218 ch Quattro S tronic	12	0	51 830
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	17	M	773 55 390
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €			
Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €			

A5 SPORTBACK			
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	M	90 39 760
2.0 TFSI 190 ch	10	M	253 41 320
2.0 TFSI 252 S tronic	15	M	690 47 550
S5 Tiptronic	24	M	6 300 76 920
2.0 TDI 150 ch	7	0	39 830
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 680
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 915
3.0 TDI 218 Quattro S tronic	12	0	51 830
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	16	M	353 55 390
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €			
Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €			

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

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 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7	0	41 460
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10	0	46 160
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12	0	50 520
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tr.	16	M	410 56 790
3.0 BITDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	M	3 853 67 050
Surcoût S line: Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Design: S line + 0 €			
Surcoût Avus: Ambition Luxe + 5 300 €			
A6 AVANT (BREAK)			
RS6 Quattro Tiptronic	47	M	10 500 126 450
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	M	10 500 135 160
Surcoût: berline + 1 400 € à + 2 600 €			
A6 ALLROAD QUATTRO			
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	M	1 613 57 700
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	M	1 613 60 020
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	M	2 153 63 390
3.0 BITDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	M	6 810 73 650
Surcoût Ambition Luxe: Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Avus: Ambition Luxe + 4 300 €			

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

NOUVELLE A8

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

Q7			
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	M	1 490 62 930
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	M	2 153 67 380
SQ7 TDI Tiptronic	32	M	10 500 109 960
e-tron	13	0	84 510
Surcoût S line: "base" + 4 400 € à + 6 900 €			
Surcoût Ambition Luxe: S line + 900 €			
Surcoût Avus: Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 5 500 € à 6 100 €			

R8			
V10 S tronic	45	M	10 500 171 300
V10 Plus S tronic	49	M	10 500 204 130
R8 SPYDER			
Surcoût: coupé + 14 400 €			

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Flying Spur V8	NC	M	10 500 185 280
Flying Spur W12	NC	M	10 500 200 880
Continental GT V8	NC	M	10 500 176 040
Continental GT	NC	M	10 500 195 120
Continental GT V8 Convertible	NC	M	10 500 193 680
Continental GT Convertible	52	M	10 500 214 680
Bentayga W12	NC	M	10 500 210 240
Bentayga Diesel	NC	NC	175 800
Mulsanne	NC	M	10 500 289 688

BMW

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE i3			

Surcoût Lounge: Première + 1 250 € à + 2 150 €			
Surcoût Sport: Lounge + 3 300 € à + 3 950 €			
Surcoût Luxury: Sport + 1 350 € à + 1 400 €			
Surcoût M Sport: Sport + 2 450 € à + 2 850 €			
NOUVELLE SÉRIE 2 GRAN TOURER			
Surcoût: Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €			
X1			
sDrive18i Lounge	7	0	32 400
sDrive20i Lounge DKG	11	M	300 39 650
sDrive25i Lounge Auto.	13	M	1 740 44 450
sDrive16d Première	6	0	32 350
sDrive18d Lounge	7	0	36 200
sDrive20d Lounge Auto.	10	M	60 41 600
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	140 45 950
Surcoût Lounge: Première + 1 600 €			
Surcoût Sport: Lounge + 4 350 €			
Surcoût xLine: Sport + 450 €			
Surcoût M Sport: xLine + 1 700 € à + 3 300 €			
NOUVEAU X2			
sDrive20i Première	NC	NC	39 700
xDrive20d Première	NC	NC	43 600
xDrive25d Première	NC	NC	46 000
Surcoût Lounge: Première + 1 450 €			
Surcoût M Sport: Lounge + 6 700 €			
Surcoût M Sport X: M Sport + 0 €			
SÉRIE 3 BERLINE			
318i Lounge	7	0	34 700
320i Lounge	10	M	210 38 150
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	860 48 700
340i Lounge Plus	21	M	6 810 49 700
M3	32	M	10 500 86 500
M3 Pack Compétition	34	M	10 500 93 200
330e Lounge	8	0	46 850
316d Lounge	6	0	34 700
318d Lounge	7	0	37 300
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	40 750
320d Lounge	10	0	40 750
330d Lounge Auto.	12	M	253 49 800
335d xDrive Lounge Auto.	20	M	1 373 56 600
Surcoût Sport: Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury: Sport + 5 650 €			
Surcoût M Sport: Sport + 3 250 €			
SÉRIE 3 TOURING (BREAK)			
Surcoût: berline + 1 350 € à + 1 650 €			
SÉRIE 3 GRAN TURISMO			
320i Lounge Auto.	10	M	410 42 700
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	1 613 50 200
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	5 810 56 900
318d Lounge	8	0	39 800
320d Lounge	10	M	50 43 250
330d Lounge Auto.	15	M	1 260 52 400
335d xDrive Lounge Auto.	20	M	2 010 58 500
Surcoût Sport: Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury: Sport + 5 350 €			
Surcoût M Sport: Sport + 3 450 €			
SÉRIE 4 COUPÉ			
420i Lounge	10	M	540 41 650
430i Lounge	15	M	1 373 46 300
440i Lounge	20	M	6 810 52 350
M4	32	M	10 500 87 900
M4 Pack Compétition	34	M	10 500 94 700
420d Lounge	10	0	43 650
430d Lounge Auto.	15	M	253 53 050
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	1 373 59 250
Surcoût Sport: Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury: Sport + 5 850 €			
Surcoût M Sport: Sport + 4 850 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
Surcoût: coupé + 0 €			
SÉRIE 4 CABRIOLET			
Surcoût: coupé + 6 900 € à + 9 650 €			
NOUVEAU X3			
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	4 673 47 700
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	4 890 53 400
M40i Auto.	25	M	10 500 75 250
sDrive18d Première	8	M	540 41 900
sDrive20d Lounge Auto.	10	M	410 51 900
xDrive25d xLine Auto.	13	M	1 613 55 550
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 153 58 400
Surcoût Lounge: Première + 2 750 €			
Surcoût xLine: Lounge + 5 650 €			
Surcoût Luxury: xLine + 3 500 €			
Surcoût M Sport: xLine + 2 400 €			
X4			
xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	M	4 460 58 550
M40i Auto.	25	M	10 500 71 100
sDrive20d Lounge Plus	10	M	613 53 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	M	2 153 62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	3 473 66 450
Surcoût xLine: Lounge Plus + 4 300 €			
Surcoût M Sport: Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €			
NOUVELLE SÉRIE 5			
520i Lounge Auto.	10	M	90 48 950
530i Lounge Auto.	14	M	140 56 150
540i Lounge Auto.	22	M	2 153 62 950
M550i xDrive Auto.	35	M	10 500 92 900

Auto.	52	M	10 500	126 500
530e Lounge	13	0	57 300	
520d Lounge	10	0	47 550	
520d EfficientDynamics Auto.	10	0	50 350	
530d Lounge	15	0	60 400	
540d Lounge xDrive Auto.	20	M	860	68 050
M550d xDrive Auto.	28	M	2 940	90 050
Surcoût Sport: Lounge + 4 400 € à + 4 800 €				
Surcoût Luxury: Sport + 850 € à + 3 250 €				
Surcoût M Sport: Lounge + 450 € à + 1 950 €				
NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût: berline + 1 600 € à + 2 600 €				
NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
630i Lounge Auto.	16	M	1 260	64 450
640i Lounge Auto.	23	M	3 853	71 500
630d Lounge Auto.	16	M	253	68 700
640d Lounge xDrive Auto.	20	M	2 773	76 700
Surcoût Sport: Lounge + 4 550 €				
Surcoût Luxury: Sport + 600 €				
Surcoût M Sport: Lounge + 4 400 €				
SÉRIE 6 GRAN COUPÉ				
640i Lounge Plus Auto.	21	M	7 340	89 600
650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 500	103 350
M6 DKG	47	M	10 500	144 850
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 500	153 750
640d Lounge Plus Auto.	20	M	1 373	92 250
Surcoût Exclusive: Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €				
Surcoût M Sport: Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €				
SÉRIE 6 CABRIOLET				
Surcoût: Gran Coupé + 5 150 € à + 7 950 €				
X5				
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 500	72 450
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	M	10 500	88 450
M Auto.	49	M	10 500	130 600
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 750	
sDrive25d Lounge Auto.	13	M	953	57 350
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	3 290	70 550
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	M	3 473	75 750
M50d Auto.	26	M	7 073	99 400
Surcoût Lounge Plus: Lounge + 6 450 €				
Surcoût xLine: Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €				
Surcoût Exclusive: xLine + 5 000 € à + 5 900 €				
Surcoût M Sport: xLine + 500 € à + 3 400 €				
X6				
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 500	76 200
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34	M	10 500	92 200
M Auto.	49	M	10 500	138 500
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	3 473	74 300
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	4 73	79 500
M50d Auto.	26	M	7 340	104 300
Surcoût Exclusive: Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €				
Surcoût M Sport: Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €				
SÉRIE 7				
740i Auto.	21	M	2 940	94 550
750i xDrive Auto.	34	M	10 500	111 650
M760 Li xDrive Auto.	54	M	10 500	188 250
740e	13	0	96 800	
725d Auto.	13	0	85 450	
730d Auto.	15	0	89 800	
740d xDrive Auto.	20	M	253	100 250
750d xDrive Auto.	28	M	2 153	111 650
Surcoût Exclusive: "base" + 13 000 €				
Surcoût M Sport: Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €				
NOUVELLE i8				
Hybride rechargeable	11	0	141 950	
NOUVELLE i8 ROADSTER				
Hybride rechargeable	11	0	156 950	
CITROËN				
TYPE	CV	B/M*	PRX	
C-ZERO				
C-Zero Confort	1	B	6 000	26 900
E-MEHARI				
Soft Top	1	B	6 000	25 500
C1 (3 PORTES)				
1.0 VTi 72 ch Live	4	0	10 450	
Surcoût Feel: Live + 1 800 €				
Surcoût Shine: Feel + 1 400 €				
C1 (5 PORTES)				
Surcoût: 3 portes + 500 €				
Surcoût Urban Ride: Shine + 300 €				
Surcoût Elle: Shine + 800 €				
C3				
1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	12 950	
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750	
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	16 900	
1.6 BlueHDi 75 Live	4	0	15 550	
1.6 BlueHDi 100 Feel	5	0	18 300	
Surcoût Feel: Live + 1 550 €				
Surcoût Shine: Feel + 1 800 €				
NOUVEAU C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 950	
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	19 250	
1.2 PureTech 130 ch Shine	7	0	22 650	
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	18 950	

1.6 BlueHDi 120 ch Feel	6	0	21 950
Surcoût Feel: Live + 1 800 €			
Surcoût Sunshine: Feel + 1 000 €			
Surcoût Shine: Feel + 2 200 €			
C-ELYSEE			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	16 750
NOUVELLE C4 CACTUS			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	16 950
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	18 500
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	21 150
1.6 BlueHDi 100 Live	5	0	20 800
Surcoût Feel: Live + 1 600 €			
Surcoût Shine: Feel + 2 300 €			
C4 SPACETOUREUR			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	25 950
1.6 THP 165 ch Feel Auto.	9	M	300 30 900
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6	0	27 800
1.6 BlueHDi 150 ch Feel	7	0	31 600
2.0 BlueHDi 160 Feel Auto.	9	M	90 33 850
Surcoût Rip Curl: Live + 1 550 €			
Surcoût Feel: Live + 2 150 €			
Surcoût Shine: Feel + 2 800 € à + 2 950 €			
GRAND C4 SPACETOUREUR			
Surcoût: C4 Picasso + 1 200 €			
BERLINGO MULTISPACE			
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	21 550
1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4	0	21 550
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	22 250
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6	0	24 400
E-Berlingo Taille M Feel	1	B	6 000 30 100
Surcoût XTR: Feel + 700 €			
Surcoût Shine: Feel + 1 800 € à + 3 000 €			
DACIA			
RRG			
Vivez votre mobilité			
RRG Paris			
Ventes de véhicules Neufs et Occasions			
Tel : 01 86 65 49 45			
www.renaultparis.fr			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SANDERO			
1.0 ScE 75	4	0	7 990
0.9 Tce 90 ch Ambiance	5	0	10 500
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 450
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	13 150
Surcoût Lauréate: Ambiance + 1 100 €			
SANDERO STEPWAY			
0.9 Tce 90	5	0	12 720
1.5 dCi 90	5	0	14 270
Surcoût Advance: "base" + 200 €			
LOGAN			
1.0 ScE 75	4	0	7 790
0.9 Tce 90 ch Ambiance	5	0	10 300
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 250
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 950
Surcoût Lauréate: Ambiance + 1 100 €			
LOGAN MCV			
1.0 ScE 75	1	M	50 8 990
0.9 Tce 90 Silverline	5	0	12 050
1.5 dCi 75 Silverline	4	0	13 000
1.5 dCi 90 Silverline	4	0	13

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	1 740 17 090
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	15 290
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4	0	18 290
1.6 MultiJet 120 ch Pop			
Surcoût Pop : "base" + 1 500 €			
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €			

NOUVELLE TIPO 5 PORTES

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

NOUVELLE TIPO STATION WAGON

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €			
------------------------------	--	--	--

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

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

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

Surcoût "base" : Scorpion + 3 000 €

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

DOBLO			
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	M	90 20 490
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	90 20 990

Surcoût Trekking : Lounge + 1 000 €			
-------------------------------------	--	--	--

DOBLO MAXI			
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	300 21 790

FORD

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

NOUVELLE KA+			
1.2 70 ch Essential	4	0	10 350
1.2 85 ch Ultimate	5	0	12 050
1.5 TDCi 96 ch Ultimate	5	0	14 050

Surcoût White Edition/Black Edition : Ultimate + 600 €

NOUVELLE KA+ ACTIVE			
1.2 85 ch	5	M	253 13 750
1.5 TDCi 95 ch	5	0	15 750

NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)			
1.1 70 ch Essential	5	0	13 950
1.1 85 ch Essential	5	0	14 900
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	16 900
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line	6	0	19 000
ST Pack	11	M	690 23 200
1.5 TDCi 85 ch Essential	4	0	17 300
1.5 TDCi 120 ch ST-Line	6	0	20 700

Surcoût Trend : Essential + 800 €

Surcoût ST-Line : Trend + 1 300 €

Surcoût Titanium : ST-Line + 0 €

Surcoût Vignale : Titanium + 1 450 €

Surcoût ST Plus : ST Pack + 1 400 €

NOUVELLE FIESTA (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 portes + 600 €			

NOUVELLE FORD FIESTA ACTIVE			
1.0 EcoBoost 85 ch	NC	0	17 900
1.0 EcoBoost 100 ch Pack	NC	0	19 600
1.0 EcoBoost 125 ch Pack	NC	0	20 400
1.0 EcoBoost 140 ch Plus	NC	0	22 100
1.5 TDCi 85 ch	NC	0	19 600
1.5 TDCi 120 ch Pack	NC	0	22 100

Surcoût Pack : "base" + 1 200 €			
Surcoût Plus : Pack + 1 200 €			

NOUVEL ECOSPORT			
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7	0	18 900
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	0	24 000
1.5 TDCi 100 ch Trend	5	0	20 900
1.5 TDCi EcoBlue 125 ch Executive 4x4	7	M	113 26 200

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

Surcoût ST-Line : Executive + 1 300 €

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

Surcoût ST-Line : Titanium + 750 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 150 €			

NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 950 €			

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

2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	30 700
2.0 TDCi 170 ch Titanium X PowerShift	8	M	253 34 900

Surcoût Titanium : Trend + 2 300 €

Surcoût Titanium X : Titanium + 1 700 €

GRAND C-MAX			
Surcoût : C-MAX + 1 300 €			

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

Surcoût Titanium : Trend + 3 050 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 900 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €			

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

Surcoût Titanium : Trend + 3 050 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 900 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €			

MONDEO SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			

S-MAX			
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	M	253 38 900
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M	253 40 400
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch ST-Line PowerShift	12	M	1 490 45 200

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 600 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €			

GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	2 153 40 750
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	M	300 38 550
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	M	300 40 050
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M	300 43 750
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	1 490 46 950

Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €			
------------------------------------	--	--	--

EDGE			
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M	2 153 46 300
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift	12	M	2 153 49 800

Surcoût ST-Line : Titanium + 3 400 €			
Surcoût Vignale : Sport + 3 300 €			

NOUVELLE MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost	19	M	10 500 39 900
GT	36	M	10 500 46 900

NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût : Fastback + 4 000 €			

TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M	50 13 600
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	14 600
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	5	0	15 100

Surcoût Trend : Ambiente + 750 €			
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €			
Surcoût Titanium : Trend + 1 200 €			

TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	M	253 20 905
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	5	M	90 21 405
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M	90 22 005
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	23 405

Surcoût Trend : Ambiente + 1 400 €			
Surcoût Titanium : Trend + 2 100 €			

GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcoût : "court" + 600 €			

HONDA

91 LINAS			
2 avenue Etienne Bugatti			01 69 80 72 80

91 VILLEBON SUR YVETTE			
47 avenue du Général de Gaulle			01 69 31 55 00

www.honda-monthery.com			
------------------------	--	--	--

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

NOUVELLE JAZZ			
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 900
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	M	473 19 940

Surcoût X-Road Elegance : Elegance + 1 380 €			
Surcoût Executive : Elegance + 1 400 €			
Surcoût X-Road Executive : Executive + 1 380 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 1 600 €			
Surcoût X-Road Exclusive : Exclusive + 1 380 €			

CIVIC (5 PORTES)			
1.0 i-VTEC Elegance	6	0	23 190
1.5 i-VTEC Sport	10	M	410 27 590
Type-R GT	21	M	7 890 39 880
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	24 590

Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 2 600 €			
Surcoût Exclusive Premium : Exclusive + 1 000 €			
Surcoût Sport Plus : Sport + 2 000 €			
Surcoût Prestige : Sport Plus + 1 000 €			

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

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

HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	300 22 280
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	24 650

Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €			
Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €			
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 1 700 €			

CR-V			
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	M	5 810 30 320
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6	0	28 610
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	M	300 36 790

Surcoût Elegance : Comfort + 2 700 €			
Surcoût Executive Navi : Elegance Navi + 2 250 € à + 6 800 €			
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 2 100 €			
Surcoût Innova : Exclusive Navi + 3 740 €			

NSX			
3.5	41	M	10 500 197 500

HYUNDAI

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

i10			
1.0 66 ch Initia	4	0	10 950
1.2 87 ch Intuitive	5	0	12 900

Surcoût Intuitive : Initia + 1 350 €			
Surcoût Edition #Mondial : Intuitive + 250 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 000 €			

i20 (5 PORTES)			
1.0 T-GDi 120 ch Creative	6	0	20 390
1.4 CRDi 90 ch Creative	4	0	21 540

i20 COUPE			
1.2 84 ch Intuitive	5	0	15 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	0	16 050
1.0 T-GDi 120 ch Creative	6	0	20 390

Surco

Surcôt R-Sport: Prestige + 4 300 € à + 4 350 €			
Surcôt S: R-Sport + 9 898 €			
NOUVEL P-SPACE			
EV400 S	NC		6 000 78 380
Surcôt SE: S + 7 970 €			
Surcôt HSE: SE + 6 010 €			

XJ			
3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto.	NC		10 500 94 800
XJR 575 Auto.	NC		10 500 14 210
3.0 D 300 ch Luxe Auto.	NC		2 153 85 270
Surcôt Luxe Premium: Luxe + 4 780 €			
Surcôt Portfolio: Luxe Premium + 6 730 € à + 7 490 €			
Surcôt Autobiography: Portfolio + 22 570 € à + 22 660 €			

JEEP			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 EtorQ Evo 110 ch Sport	6		1 153 19 100
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8		1 050 22 750
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0 21 800
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7		173 23 700
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8		540 31 050
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10		2 453 34 000
Surcôt Longitude: Sport + 2 150 €			
Surcôt Limited: Longitude + 4 200 €			

NOUVEAU COMPASS			
1.4 MultiAir 140 ch Sport	8		1 373 24 950
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0 27 250
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8		860 32 950
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9		2 010 40 750
Surcôt Longitude: Sport + 2 500 €			
Surcôt Limited: Longitude + 3 500 €			

WRANGLER (2 PORTES)			
3.6 284 ch Sahara Auto.	20		10 500 40 000
2.8 CRD Sport Auto.	13		10 500 33 400
Surcôt Sahara: Sport + 7 100 €			
Surcôt Rubicon: Sahara + 2 000 €			

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
Surcôt: Wrangler + 2 500 €			

CHEROKEE			
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8		953 36 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude	10		2 153 42 650
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12		2 153 47 450
Surcôt Overland: Limited + 3 500 €			

GRAND CHEROKEE			
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27		10 500 68 900
SRT Auto.	39		10 500 84 900
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16		10 290 57 400
Surcôt Trailhawk: Limited + 7 000 €			
Surcôt Overland: Trailhawk + 4 500 €			
Surcôt Summit: Overland + 4 000 €			

KIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO			
1.0 67 Motion	4		0 11 000
1.2 84 GT Line	4		0 15 200
Surcôt Active: Motion + 1 500 €			
Surcôt GT Line: Active + 2 100 €			
Surcôt 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
Surcôt Active: Motion + 1 700 €			
Surcôt Premium: Active + 3 400 €			

NOUVEAU STONIC			
1.4 100 ch Motion	5		113 17 190
1.0 T-GDI 120 ch Active	6		0 20 290
1.6 CRDI 110 ch Active	6		0 22 490
Surcôt Active: Motion + 2 000 €			
Surcôt Premium: Active + 2 500 €			

SOUL			
1.6 GDI 132 ch Active	7		2 010 20 600
Sport DCT	12		3 290 27 600
1.6 CRDI 136 ch Active	7		173 23 100
Surcôt Premium: Active + 3 000 €			

SOUL EV			
EV	1		6 000 36 400
Surcôt 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		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		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
Surcôt GT Line: Active + 1 700 €			
Surcôt GT Line Pack Premium: GT Line + 1 000 €			

CEE'D SW (BREAK)			
Surcôt: 5 portes + 1 100 €			

CARENS			
1.6 GDI 135 ch Motion	7		1 373 22 490
1.7 CRDI 115 ch Motion	6		113 24 690
1.7 CRDI 141 ch Active	7		0 28 490

Surcôt Active: Motion + 3 200 €			
Surcôt Premium: Motion + 2 600 €			

NIRO			
Motion	5		0 27 450
Rechargeable Active	4		0 36 550

Surcôt Active: Motion + 2 000 €			
Surcôt Design: Active + 2 000 €			
Surcôt Premium: Active + 2 000 €			

SPORTAGE			
1.6 GDI 132 ch Motion	7		1 873 23 090
1.7 CRDI 115 ch Motion	6		0 25 090
2.0 CRDI 136 ch GT Line	7		173 32 990
1.7 CRDI 141 Active DCT	7		253 30 990

Surcôt Active: Motion + 3 900 €			
Surcôt GT Line: Active + 2 000 €			
Surcôt GT Line Pack Premium: GT Line + 3 000 €			
Surcôt Premium: GT Line Pack Premium + 0 €			

OPTIMA			
Hybride Rechargeable Premium			0 39 990
1.7 CRDI 141 ch Premium	7		0 32 990

Surcôt GT Line: Premium + 6 000 €			
Surcôt Ultimate: Premium + 6 000 €			

OPTIMA SW			
Surcôt: berline + 1 500 €			
GT Auto.	7		10 500 42 990

NOUVEAU SORENTO			
2.2 CRDI 200 ch Active	11		2 153 41 000
Surcôt GT-Line: Active + 6 000 €			
Surcôt GT-Line Ultimate: GT-Line + 6 000 €			

NOUVELE STINGER			
2.0 T-GDI 255 ch GT Line Pack Premium	16		10 500 49 800
GT	27		10 500 59 900
2.2 CRDI 200 ch GT Line	11		1 873 44 400
Surcôt GT Line Premium: GT Line + 3 900 €			

LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC		10 500 180 000
Huracán LP 610-4	NC		10 500 203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	NC		10 500 223 740
Aventador LP 700-4	NC		10 500 324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	NC		10 500 360 000
Aventador LP 750-4 Supervelocce	NC		10 500 396 600
Aventador LP 750-4 Supervelocce Road.	NC		10 500 432 960
Urus 4.0 650 ch	NC		NC 205 715

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPE			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15		5 113 45 150
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC		7 073 63 650
2.2 eD4 150 ch Pure	9		0 36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12		113 40 800
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC		2 773 53 200
Surcôt SE: Pure + 3 900 €			
Surcôt SE Dynamic: SE + 4 600 €			
Surcôt HSE: SE Dynamic + 3 850 €			
Surcôt HSE Dynamic: HSE + 2 600 €			
Surcôt Autobiography: HSE Dynamic + 6 000 €			

EVOQUE CABRIOLET			
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16		10 500 58 850
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9		2 153 49 550
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11		2 153 57 850
Surcôt SE Dynamic: Pure + 5 100 €			
Surcôt HSE Dynamic: SE Dynamic + 5 850 €			

DISCOVERY			
2.0 Si4 300 ch S	NC		10 500 55 500
3.0 Si6 340 ch SE	NC		10 500 62 700
2.0 TD4 180 ch S	NC		4 673 52 800
2.0 SD4 240 ch S	NC		5 810 56 700
3.0 TD6 258 ch SE	NC		10 500 61 700
Surcôt SE: S + 3 000 €			
Surcôt HSE: SE + 8 700 € à + 8 800 €			
Surcôt HSE Luxury: HSE + 6 600 €			

DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15		9 660 41 800
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC		10 500 53 500
2.0 eD4 150 ch Pure	8		73 34 700
2.0 TD4 180 ch Pure	10		540 39 400
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC		6 053 51 900
Surcôt SE: Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Surcôt HSE: SE + 5 600 €			
Surcôt HSE Luxury: HSE + 6 200 €			

NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	NC		7 073 57 500
P380 Auto.	NC		10 500 68 300
D180 Auto.	NC		1 260 57 500
D240 Auto.	NC		2 940 61 700
D300 Auto.	NC		5 573 67 600
Surcôt R-Dynamic: "base" + 3 400 €			
Surcôt S: R-Dynamic + 3 800 €			
Surcôt R-Dynamic S: S + 3 400 €			
Surcôt SE: R-Dynamic S + 1 700 €			
Surcôt R-Dynamic SE: SE + 3 400 €			

Surcôt HSE: R-Dynamic SE + 4 800 €			
Surcôt R-Dynamic HSE: HSE + 3 400 €			
RANGE ROVER SPORT			
2.0 Si4 300 ch S	NC		10 500 66 700
3.0 Supercharged 340 ch HSE	NC		10 500 79 800
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43		10 500 99 000
SVR	NC		10 500 134 000
P400e SE	NC		0 88 500
2.0 SD4 240 ch S	NC		4 890 65 100
3.0 TDV6 258 ch S	14		9 660 69 700
3.0 SDV6 306 ch SE	19		10 500 76 900
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24		10 500 95 300
Surcôt SE: S + 4 000 €			
Surcôt HSE: SE + 6 000 €			
Surcôt HSE Dynamic: HSE + 2 500 € à + 2 900 €			
Surcôt Autobiography Dynamic: HSE Dyn. + 12 800 € à + 13 200 €			

NOUVEAU RANGE ROVER			
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	NC		10 500 124 900
P400e Vogue	NC		0 122 100
3.0 TDV6 258 ch HSE	NC		9 660 100 800
4.4 SDV8 339 ch Vogue	NC		10 500 118 800
SV Autobiography Dynamic	NC		10 500 177 100
Surcôt Vogue: HSE + 9 100 €			
Surcôt Autobiography: Vogue + 17 500 €			
Surcôt SV Autobiography Dynamic: Autobiography + 33 300 €			

LEXUS	
-------	--

220 d Inspiration	NC	0	41 450
Surcoult Inspiration: Intuition + 2 000 €			
Surcoult Sensation : Inspiration + 2 500 €			
Surcoult Fascination : Sensation + 3 300 €			

NOUVELLE CLASSE C

180 Avantgarde Line Auto.	NC	M	1 153	38 800
200 Avantgarde Line Auto.	NC	M	690	44 800
43 AMG 4Matic Auto.	NC	M	10 500	71 700
200 d Avantgarde Line Auto.	NC	0	44 800	
220 d Avantgarde Line Auto.	NC	0	48 300	

Surcoult AMG Line: Avantgarde Line + 1 700 €

NOUVELLE CLASSE C BREAK

Surcoult: berline + 1 200 €

NOUVELLE CLASSE C COUPÉ

200 Avantgarde Line Auto.	NC	M	1 050	45 200
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	10 500	73 200
220 d Avantgarde Line Auto.	NC	M	53	48 700

Surcoult AMG Line: Avantgarde Line + 2 100 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoult: coupé + 7 800 €

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	

Surcoult Executive: "base" + 4 700 €

Surcoult Sportline : Executive + 3 000 €

Surcoult Fascination : Sportline + 3 500 €

GLC

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

Surcoult Executive: "base" + 4 700 €

Surcoult Sportline : Executive + 1 550 €

Surcoult Fascination : Sportline + 5 000 €

NOUVEAU GLC COUPÉ

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

Surcoult Sportline : Executive + 3 200 €

Surcoult Fascination : Sportline + 5 000 €

CLASSE E

200	10	M	410	49 100
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	M	10 500	134 500
200 d Auto.	7	0	46 850	
220 d Auto.	10	0	50 950	
400 d Executive 4Matic Auto.	15	M	1 613	70 750

Surcoult Executive: "base" + 4 600 €

Surcoult Sportline : Executive + 2 150 €

Surcoult Fascination : Sportline + 7 250 €

CLASSE E BREAK

Surcoult: berline + 2 800 €

CLASSE E ALL-TERRAIN

220 d 4Matic Auto.	11	M	773	64 200
--------------------	----	---	-----	--------

CLASSE E COUPÉ

200 Executive Auto.	10	M	953	54 650
300 Executive Auto.	15	M	2 300	59 400
220 d Executive Auto.	10	0	56 500	

Surcoult Sportline : Executive + 6 300 €

Surcoult Fascination : Sportline + 6 400 €

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcoult: 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

Surcoult AMG Line+ : Executive + 9 200 €

CLASSE S

450 Executive 4Matic Auto.	25	M	3 853	103 850
560 Fascination 4Matic Auto.	36	M	10 500	126 550
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	M	10 500	187 750
65 AMG Limousine Auto.	57	M	10 500	239 750
650 Maybach Auto.	36	M	10 500	216 950
350 d Executive Auto.	17	M	613	93 250
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	1 873	100 450

Surcoult Fascination : Executive + 9 000 €

Surcoult Maybach : Fascination + 40 500 €

NOUVELLE CLASSE S COUPÉ

63 AMG 4Matic+	53	M	10 500	196 300
65 AMG	57	M	10 500	256 600

NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET

560 Executive	36	M	10 500	159 000
65 AMG Auto.	53	M	10 500	272 600

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

NOUVELLE AMG GT ROADSTER

GT	NC	M	10 500	139 400
GT C	NC	M	10 500	171 200

NOUVEAU CLASSE G

500 Style Line Auto.	NC	M	10 500	110 700
63 AMG Auto.	NC	M	10 500	164 500

GLE

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

Surcoult Executive: "base" + 5 300 €

Surcoult Sportline : Executive + 6 500 €

Surcoult Fascination : Sportline + 3 200 €

GLE COUPÉ

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

Surcoult Executive: "base" + 6 100 €

Surcoult Sportline : Executive + 6 200 €

Surcoult Fascination : Sportline + 4 100 €

GLS

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

Surcoult Executive: "base" + 7 000 €

CITAN TOURER LONG

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

Surcoult Plus: Pure + 2 886 €

Surcoult Prime : Plus + 3 918 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG

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

MINI

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

NOUVELLE MINI 5 PORTES

Surcoult: 3 portes + 900 €

NOUVELLE MINI CABRIO

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

CLUBMAN

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

COUNTRYMAN

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

MITSUBISHI

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

NOUVELLE SPACE STAR

1.0 Mivec 71 ch In	4	0	10 990
1.2 Mivec 80 ch Invite	4	0	13 990

ASX

1.6 Mivec 115 ch Invite	6	M	353	22 490
-------------------------	---	---	-----	--------

Surcoult Intense : Invite + 2 500 €

NOUVEL ECLIPSE CROSS

1.5 Mivec 163 ch Invite	9	M	2 453	24 990
-------------------------	---	---	-------	--------

Surcoult Intense: Invite + 3 000 €

Surcoult Intstyle : Intense + 5 000 €

OUTLANDER

PHEV Intense	5	0	39 900	
--------------	---	---	--------	--

Surcoult Intense Style : Intense + 4 000 €

Surcoult Intstyle : Intense Style + 7 000 €

NISSAN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MICRA			
1.0 71 Visia	4	0	13 600
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5	0	15 500
1.5 dCi 90 Visia Pack	5	0	17 700
Surcoult Visia Pack: Visia + 1 000 €			
Surcoult Acenta : Visia Pack + 1 400 €			
Surcoult N-Connecta : Acenta + 1 600 €			
Surcoult Tekna : N-Connecta + 1 100 €			
Surcoult Bose Personal Edition : Tekna + 1 860 €			

JUKE

1.6 94 ch Visia	7	M	860	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	M	210	19 700
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	M	953	20 600
1.5 dCi 110 ch Visia Pack	6	0	20 050	
Surcoult Visia Pack: Visia + 1 400 €				
Surcoult Acenta : Visia Pack + 1 800 €				
Surcoult N-Connecta : Acenta + 1 700 €				
Surcoult Tekna : N-Connecta + 2 100 €				

NOUVELLE LEAF

Visia	5	B	6 000	33 900
Surcoult Acenta : Visia + 1 400 €				
Surcoult N-Connecta : Acenta + 1 800 €				
Surcoult Tekna : N-Connecta + 1 800 €				

PULSAR

1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	21 590	
1.5 dCi 110 ch Acenta	5	0	24 090	

Surcoult N-Connecta : Acenta + 1 500 €

NOUVEAU QASHQAI

1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	M	60	23 400
1.6 DIG-T 163 ch Acenta	9	M	540	28 000
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	25 600	
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	30 000	

1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 500
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	25 000
Surcôt Allure : Active + 2 300 €			
Surcôt GT Line : Allure + 1 200 €			

NOUVELLE 308			
1.2 PureTech 110 ch Access	5	0	20 650
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 500
1.6 THP 225 ch GT Auto.	13	M	473 34 650
GTI by Peugeot Sport	16	M	953 38 700
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	22 800
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	26 500
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	30 150
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9	0	35 950

Surcôt Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €
Surcôt Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €
Surcôt GT Line : Allure + 2 100 €

NOUVELLE 308 SW			
Surcôt : berline + 850 € à + 950 €			

3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 300
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	253 34 450
1.6 BlueHDi 120 ch Active Auto.	6	0	32 200
1.5 BlueHDi 130 ch Active	0	0	31 100
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	35 650
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	90 41 050

Surcôt Active : Access + 2 100 €
Surcôt Allure : Active + 2 750 €
Surcôt Crossway : Allure + 1 700 €
Surcôt GT Line : Crossway + 400 €
Surcôt GT : GT Line + 1 650 €

5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 100
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	473 36 450
1.6 BlueHDi 120 ch Active Auto.	6	0	34 200
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	33 100
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	37 650
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	90 43 050

Surcôt Active : Access + 3 300 €
Surcôt Allure : Active + 2 750 €
Surcôt GT Line : Allure + 2 100 €
Surcôt GT : GT Line + 1 650 €

NOUVELLE 508			
1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	M	73 34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	353 46 000
1.6 BlueHDi 130 ch Active	6	0	32 300
2.0 BlueHDi 150 Allure Auto.	9	0	38 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	M	73 43 300

Surcôt Allure : Active + 3 000 €
Surcôt GT Line : Allure + 2 400 €
Surcôt GT : GT Line + 4 350 €
Surcôt First Edition : GT + 2 350 € + 2 750 €

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

Surcôt Outdoor : Active + 2 450 €
Surcôt Allure : Active + 2 000 €

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M	5 810 55 040
S	24	M	10 290 67 790
GTS	25	M	10 500 78 830

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

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

Surcôt : coupé + 13 200 €

PANAMERA			
3.0	22	M	6 553 93 407
4S	33	M	10 500 118 007
Turbo	46	M	10 500 159 047
4 E-Hybrid	31	0	1 111 902
Turbo S E-Hybrid	43	0	1 189 062

Surcôt : berline + 2 880 € à + 5 040 €

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

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

RENAULT

 RRG Paris
Ventes de véhicules
Neufs et Occasions

Tel : 01 86 65 49 45

www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 Scé 70 ch Life	4	0	11 400
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 900
GT	6	0	17 400

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

ZOE			
R75 Life	1	B	6 000 32 600
R90 Zen	1	B	6 000 34 000
R110 Intens	1	B	6 000 35 100

Surcôt Intens : Zen + 800 €
Surcôt 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

Surcôt Trend : Life + 800 €
Surcôt Zen : Life + 1 800 €
Surcôt Intens : Zen + 1 950 €

Surcôt Initiale Paris : Intens + 3 350 €
Surcôt R.S. 18 : R.S. Trophy + 1 000 €

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

CAPTUR			
0.9 Energy TCe 90 ch Life	5	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

Surcôt Zen : Life + 1 900 €
Surcôt Intens : Zen + 2 100 €
Surcôt S-Edition : Intens + 1 000 €
Surcôt Initiale Paris : Intens + 3 400 €

MÉGANE			
1.2 Energy TCe 100 ch Life	5	M	50 19 700
1.3 Energy TCe 115 ch Life	6	0	20 700
1.3 Energy TCe 140 ch Zen	7	0	24 500
1.3 Energy TCe 160 ch Intens	8	0	28 000
1.6 Energy TCe 205 ch GT EDC	11	M	540 32 800
R.S. EDC	17	M	3 113 39 400
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 800
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	24 100
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	27 300
1.6 Energy dCi 165 ch Intens EDC	8	M	53 32 200

Surcôt Zen : Life + 2 000 €
Surcôt Intens : Zen + 2 300 €
Surcôt GT : Intens + 2 700 €

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

SCÉNIC			
1.3 Energy TCe 115 ch Life	6	M	60 25 000
1.3 Energy TCe 140 ch Zen	7	M	60 28 300
1.3 Energy TCe 160 ch Intens	9	M	60 31 900
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	26 000
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	27 000
1.5 dCi 110 ch Hybrid Assist Intens	5	0	32 700
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7	0	30 400
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	36 200

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

NOUVEAU GRAND SCÉNIC			
Surcôt : Scénic + 600 €			

KADJAR			
1.2 Energy TCe 130 ch Life	7	M	140 24 900
1.6 Energy TCe 165 ch Intens	9	M	953 31 200
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	27 000
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7	0	30 400

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

TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	M	173 32 700
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	M	300 36 800

1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 900
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	32 200
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 500

Surcôt Zen : Life + 2 000 €
Surcôt Limited : Zen + 400 €
Surcôt Intens : Zen + 2 800 €
Surcôt Initiale Paris : Intens + 5 300 €

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

NOUVEAU KOLEOS			
1.6 Energy dCi 130 Life	7	M	50 30 800
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10	M	1 050 36 700

Surcôt Zen : Life + 2 100 €
Surcôt Intens : Zen + 3 100 €
Surcôt Initiale Paris : Intens + 4 100 €

ESPACE			
1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC	11	M	2 610 41 100
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	36 400
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	M	50 41 600

Surcôt Intens : Zen + 3 800 €
Surcôt Initiale Paris : Intens + 4 000 €

KANGOO			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M	1 050 20 350
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	20 350
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	21 150
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	23 000

Surcôt Zen : Life + 1 350 €
Surcôt Extrem : Zen + 850 €
Surcôt Intens : Extrem + 400 €

GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 750
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 700

Surcôt Intens : Zen + 850 €

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	9 895

Mii (5 PORTES)			
Surcôt : 3 portes + 500 €			

NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	16 700
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	17 450
1.5 TSI Evo 150 ch FR	8	0	21 170
1.6 TDI 80 ch Référence	4	0	16 905
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	17 880
1.6 TDI 115 ch Style	6	0	20 200

Surcôt Style : Référence + 1 820 €
Surcôt Urban : Style + 605 €
Surcôt Xcellence : Style + 1 070 €
Surcôt FR : Xcellence + 1 380 €

NOUVEL ARONA			
1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5	0	16 500
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	19 665
1.5 TSI EVO ACT 150 ch FR	8	0	24 095
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	19 100
1.6 TDI 115 ch Style	6	0	22 265

Surcôt Style : Référence + 2 445 €
Surcôt Xcellence : Style + 2 350 €
Surcôt FR : Xcellence + 880 €

TOLEDO			
1.0 TSI 110 ch Premium	5	0	22 665

LEON			
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style DSG	6	0	24 940
1.4 EcoTSI ACT 150 ch Xcellence	8	0	27 640
1.8 TSI 180 ch Xcellence	10	M	860 28 095
Cupra	19	M	3 660 35 895
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	23 160
2.0 TDI 150 ch Xcellence	8	0	29 905
2.0 TDI 184 ch Xcellence	10	0	31 060

Surcôt Style : Référence + 2 535 € à + 2 810 €
Surcôt FR : Xcellence + 0 €

LEON ST (BREAK)			
Surcôt : 5 portes + 1 150 €			

LEON X-PERIENCE (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	M	2 610 33 410
2.0 TDI 150 ch DSG 4Drive	8	M	540 34 485
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10	M	953 36 255

ATECA			
1.0 TSI 115 ch Référence	6	M	50 21 990
1.4 EcoTSI ACT 150 ch Style	6	M	73 27 150
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	3 853 35 430
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	26 055
2.0 TDI 150 ch Style 4Drive	8	M	253 33 085
2.0 TDI 190 ch Xcellence 4Drive DSG	10	M	613 38 635

Surcôt Style : Référence + 3 080 €
Surcôt Xcellence : Style + 2 810 € à + 2 985 €
Surcôt FR : Xcellence + 0 €

FORTWO CABRIO

Surcôt : Coupé + 3 300 €

FORFOUR

1.0 71 ch Pure	4	0	11 890
0.9 90 ch Passion	4	0	15 150
Brabus	5	0	20 850
Electric Drive Pure	NC	B	6 000 23 850
Surcôt Passion : Pure + 1 300 € à + 2 175 €			
Surcôt Perfect : Passion + 125 €			
Surcôt Prime : Passion + 2 150 €			
Surcôt Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €			

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-XGi Urban+	7	M	2 153 17 740
160 e-XDi Urban+	6	0	19 740
Surcôt Sport Bi-ton Safety Pack : Urban+ + 3 500 €			
Surcôt Luxury Safety Pack : Luxury + 1 450 €			
TIVOLI XLV			
160 e-XDi Sport Bi-ton Safety Pack	6	M	53 24 640
KORANDO			
220 e-XDi Pack Sport	10	M	953 25 990
RODIUS			
220 e-XDi	11	M	10 500 30 690

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE IMPREZA			
1.6 114 ch Access Lineartronic	6	M	1 050 23 990
Surcôt Premium : Access + 1 500 €			
Surcôt Luxury : Premium + 3 000 €			
NOUVELLE XV			
1.6i 114 ch Premium GPS Lineartronic	6	M	1 613 27 990
2.0i 150 ch Exclusive Lineartronic	9	M	3 113 31 990
Surcôt Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
WRX STI			
S Aileron	21	M	10 500 44 990
Surcôt S Club Aileron : S Aileron + 5 000 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Premium Eyesight Lineartronic	8	M	4 050 31 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	M	10 500 44 990
2.0D 147 ch	8	M	2 010 31 990
Surcôt Premium : "base" + 3 000 €			
Surcôt Luxury : Premium + 3 000 €			
Surcôt Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcôt Exclusive : Luxury + 1 000 €			
Surcôt Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			
LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Premium Eyesight Lineartronic	10	M	4 890 32 990
Surcôt Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcôt Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			
OUTBACK			
2.5i 173 ch Premium Eyesight Lineartronic	10	M	4 253 38 990
2.0D 150 ch Premium	9	M	1 613 41 990
Surcôt Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcôt Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch	12	M	9 050 32 990

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CÉLÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Advantage	4	0	8 990
1.0 VT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Surcôt Privilege : Advantage + 1 700 €			
Surcôt Pack : Privilege + 800 €			
IGNIS			
1.2 Dualjet Advantage	5	0	12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540
Surcôt Privilege : Advantage + 1 150 €			
Surcôt Pack : Privilege + 1 600 €			
NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Advantage	4	0	13 390
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 840
1.0 Boosterjet Privilege	5	0	15 840
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	18 040
Sport	NC	NC	20 750
Surcôt Privilege : Advantage + 1 250 €			
BALENO			
1.2 Dualjet Privilege	4	0	14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490
Surcôt Pack : Privilege + 1 700 €			
JIMNY			
1.3 VVT JX	6	M	3 113 13 860
Surcôt JX : JX + 1 750 €			
VITARA			
1.6 VT 120 ch Advantage	6	M	73 17 590
S	7	M	53 22 990
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	21 790
Surcôt Privilege : Advantage + 1 900 €			
Surcôt Pack : Privilege + 1 900 €			
S-CROSS			
1.0 Boosterjet Advantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7	M	50 25 390

1.6 DDIS 120 ch Privilege 6 0 23 990
 Surcôt Privilege : Advantage + 2 400 €
 Surcôt Style : Privilege + 4 300 €

TESLA

TYPE	MODEL S	CV	B/M*	PRIX
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
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			
1.0 VT-i 72 ch x	4	0	11 150
Surcôt x-play : x + 1920 €			
Surcôt x-cite : x-play + 1 000 €			
AYGO (5 PORTES)			
Surcôt : 3 portes + 400 €			
Surcôt x-trend : x-cite + 0 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 VT-i 69 ch Active	4	0	14 150
Surcôt France : Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
1.5 VT-i 110 ch France	6	0	16 800
100h France	5	0	19 650
Surcôt : 3 portes + 600 €			
Surcôt Design : France + 1 200 €			
Surcôt Cayan Edition : Design + 800 €			
C-HR			
1.2 Turbo 116 ch Active	7	M	613 23 400
122h Dynamic	6	0	29 000
Surcôt Dynamic : Active + 3 000 €			
Surcôt Graphic : Dynamic + 3 000 €			
Surcôt Distinctive : Graphic + 0 €			
AURIS (5 PORTES)			
1.2 Turbo 116 ch Design	6	M	113 24 250
136h Tendence	4	0	26 200
Surcôt Design : Tendence + 850 €			
Surcôt Collection : Design + 1 250 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcôt : berline 5 p + 1 100 €			
PRIUS			
Dynamic	4	0	30 800
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3	0	39 300
Surcôt Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 000 €			
Surcôt Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €			
Surcôt Solar : Dynamic Pack Premium + 1 200 €			
PRIUS +			
136h Active	4	0	33 000
Surcôt Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcôt SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcôt Lounge : SkyView + 2 550 €			
RAV4			
2.0 VVT-i 151 ch Active AWD	9	M	3 113 31 000
Hybride Tendence	9	0	34 600
2.0 D-4D 143 ch Active	7	M	73 30 000
Surcôt Dynamic Edition : Active + 1 300 € à + 2 400 €			
Surcôt Black Edition : Dynamic Edition + 1 300 €			
Surcôt Lounge : Dynamic Edition + 4 900 € à + 5 000 €			
NOUVEAU LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	M	10 500 37 400
Surcôt Life : Le Cap + 5 100 €			
Surcôt Légende : Life + 3 100 €			
Surcôt Lounge : Légende + 4 400 €			
NOUVEAU LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcôt : 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €			
Surcôt Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €			
GT86			
2.0 200 ch	12	M	9 050 32 490
VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 500
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 470
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	14 020
GTI	6	0	16 790
Surcôt Move up! : Take up! + 2 490 €			
Surcôt Connect : Move up! + 0 €			
Surcôt High up! : Move up! + 2 080 €			
UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	B	6 000 27 860
Surcôt : 3 portes + 500 €			
CROSS UP!			
1.0 TSI 90	5	0	16 830
NOUVELLE POLO			
1.0 65 ch Trendline	4	0	14 430
1.0 TSI 95 ch Trendline	5	0	15 750
1.0 TSI 115 ch Carat	6	0	20 800
GTI DSG	11	M	540 28 920
1.6 TDI 80 Trendline	4	0	18 140
1.6 TDI 95 Confortline	5	0	20 880
Surcôt Confortline : Trendline + 2 280 €			

Surcôt Carat : Confortline + 2 010 €
 Surcôt R-Line : Carat + 0 €
 Surcôt Carat Exclusive : R-Line + 1 510 €

NOUVEAU T-ROC

1.0 TSI 115 ch	6	0	21 990
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	50 26 200
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	2 773 33 890
2.0 TDI 150 ch Lounge 4Motion DSG	8	M	473 33 220
Surcôt Lounge : "base" + 2 310 €			
Surcôt Carat : Lounge + 2 610 €			
Surcôt Carat Exclusive : Carat + 2 760 €			

GOLF VII (3 PORTES)

1.0 TSI 85 ch Trendline	5	0	19 090
1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	21 880
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	25 980
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	29 850
GTI Performance	14	M	2 010 36 700
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	25 120
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 210

Surcôt Connect : Trendline + 1 770 €
 Surcôt Confortline : Trendline + 2 220 €
 Surcôt Carat : Confortline + 2 400 €

GOLF VII (5 PORTES)

e-Golf	4	B	6 000 39 560
--------	---	---	--------------

Surcôt : berline 3 p. + 850 €
 Surcôt Carat Exclusive : Carat + 3 950 €

GOLF VII SW (BREAK)

1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	23 730
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	27 830
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	31 700
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	26 970
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	32 060

Surcôt Connect : Trendline + 1 770 €
 Surcôt Confortline : Trendline + 2 220 €
 Surcôt Carat : Confortline + 2 400 €

GOLF ALLTRACK

2.0 TDI 150 ch DSG	8	M	540 38 600
--------------------	---	---	------------

NOUVELLE GOLF SPORTSVAN

1.0 TSI 85 ch Trendline	5	0	21 990
1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	24 130
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	28 130
1.5 TSI EVO 150 ch Carat DSG	8	0	34 500
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	27 540
2.0 TDI 150 ch Confortline DSG	8	0	34 810

Surcôt Confortline : Trendline + 2 500 €
 Surcôt Carat : Confortline + 2 800 €

COCCINELLE

1.4 TSI 150 ch Ultimate DSG	8	M	410 33 990
2.0 TSI 220 ch Ultimate DSG	13	M	2 773 37 490

COCCINELLE CABRIOLET

Surcôt : Coccinelle + 3 680 € à + 4 200 €			
---	--	--	--

TOURAN

1.4 TSI 150 ch Confortline	8	M	410 29 560
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	27 830
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	32 720

Surcôt Confortline : Trendline + 3 170 €
 Surcôt Connect : Confortline + 50 €
 Surcôt Carat : Confortline + 2 520 €
 Surcôt R-Line : Carat + 700 €

TIGUAN

1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	NC	NC	33 700
2.0 TSI 180 ch Carat 4Motion DSG	11	M	6 300 42 450
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M	73 33 310
2.0 TDI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	2 153 45 640

Surcôt Confortline : Trendline + 3 090 € à + 5 110 €
 Surcôt Connect : Confortline + 150 €
 Surcôt Carat : Confortline + 3 470 €
 Surcôt Carat Exclusive : Carat + 2 500 € à + 3 510 €

NOUVEAU TIGUAN ALLSPACE

Surcôt : Tiguan + 3 240 € à + 3 900 €			
---------------------------------------	--	--	--

PASSAT

1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8	0	31 540
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	34 730
2.0 TDI 190 ch Carat 4Motion DSG	10	M	540 45 080

Surcôt Connect : Confortline + 990 €
 Surcôt Carat : Confortline + 5 260 €
 Surcôt Carat Exclusive : Carat + 2 950 €

PASSAT SW (BREAK)

2.0 TFSI 220 ch DSG	13	M	4 460 45 510
2.0 TDI 190 ch DSG	11	M	860 45 850
2.0 TDI BiTurbo 240 ch DSG	14	M	2 300 49 450

Surcôt berline : + 1

23 JUIN 2018

**HÔTEL NATIONAL
DES INVALIDES**

ma Famille...

... ma Force



**JOURNÉE NATIONALE
DES BLESSÉS
DE L'ARMÉE DE TERRE**



#BLSDay



#AvecNosBlessés





Ne passez pas à côté
de l'Audi de vos rêves.

**Journées
All
Access**

Du 16 juin au 7 juillet.
Pendant les Journées All Access, profitez
de tous les avantages exclusifs.

**Taux
1,9%**

Offre financement
Taux 1,9% TAEG fixe
de 36 à 60 mois*



Offre accessoires
100€ offerts
pour 400€ d'achats*



Offre entretien
2 ans d'entretien
offerts*

Audi Occasion :plus

Entrez dans l'univers Audi.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus
chez votre distributeur labellisé et sur bauerparis.fr

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

*Voir conditions dans une des adresses Audi Bauer Paris. Crédit Auto éligible sur véhicules labellisés Audi Occasion :plus, du 16 juin au 7 juillet 2018 dans le réseau participant, sous réserve d'acceptation par Volkswagen Bank et après expiration du délai légal de rétractation. Exemple pour 17000€ sur 60 mois : TAEG fixe par an de 1,9%, remboursez 296,76€ par mois, montant total dû 17805,60€. Offre de crédit liée à une vente réservée aux particuliers valable chez tous les Distributeurs Audi Occasion :plus présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital social : 318279200€ - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.oriass.fr) et après expiration du délai légal de rétractation - Apport minimum obligatoire : 10% du prix d'achat TTC - Financement minimum : 2500€. Taux débiteur fixe : 1,244%. Coût total du crédit : 805,60€ dont 255€ de frais de dossier (1,5% du montant financé). Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank.

Volkswagen Group France S.A. - RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Gamme Audi A1 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,7 - 5,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 97 - 123.

www.bauerparis.fr

NOUVEAU

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marguilliers
95700 Roissy-en-France
01 85 74 30 00

Audi Bauer Paris Nanterre
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00



NOUVEAU VOLVO XC40

IMAGINÉ SELON VOUS



VOITURE DE L'ANNÉE 2018

La voiture de l'année est une récompense internationale attribuée par un panel de journalistes automobiles en Europe.
Nouveau Volvo XC40 : Consommation Euromix (L/100 km) : 5,0-7,1 · CO₂ rejeté (g/km) : 131-164.

VOLVOCARS.FR

ABVV AUTOMOBILES

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

GROUPE DUFFORT

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

S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

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

THE 7



BAYERISCHE MOTOREN WERKE

Découvrez ce chef d'oeuvre BMW lors d'un essai personnalisé.

NEUBAUER Mirabeau

71, avenue de Versailles
75016 Paris
Tél. 01 46 47 00 00

NEUBAUER Le Chesnay

46-48, rue Moxouris
78150 Le Chesnay
Tél. 01 84 73 20 12

NEUBAUER Chambourcy

33, route de Mantes
78240 Chambourcy
Tél. 01 85 47 03 06

PAJEAN Plaisir

141, rue des Pêchers
78370 Plaisir
Tél. 01 30 05 70 90

NEUBAUER
DISTRIBUTEUR

The 7 = La BMW Série 7.
Consommations en cycle mixte de la BMW Série 7 : 2 à 12,8 l/100 km. CO₂ : 45 à 294 g/km selon la norme européenne NEDC et NEDC Corréée.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-Le Bretonneux.

Boîtes de vitesses toutes marques

Huile de boîte incluse
avec chaque commande!



OFFRE SPÉCIALE ! Transport gratuit !

Tél: 07 71 86 20 44

1 rue Louis Armand, 77330 Ozoir-La-Ferrière

boitesdevitesses.fr



Déoclim. C'est pur, c'est sain, c'est différent.

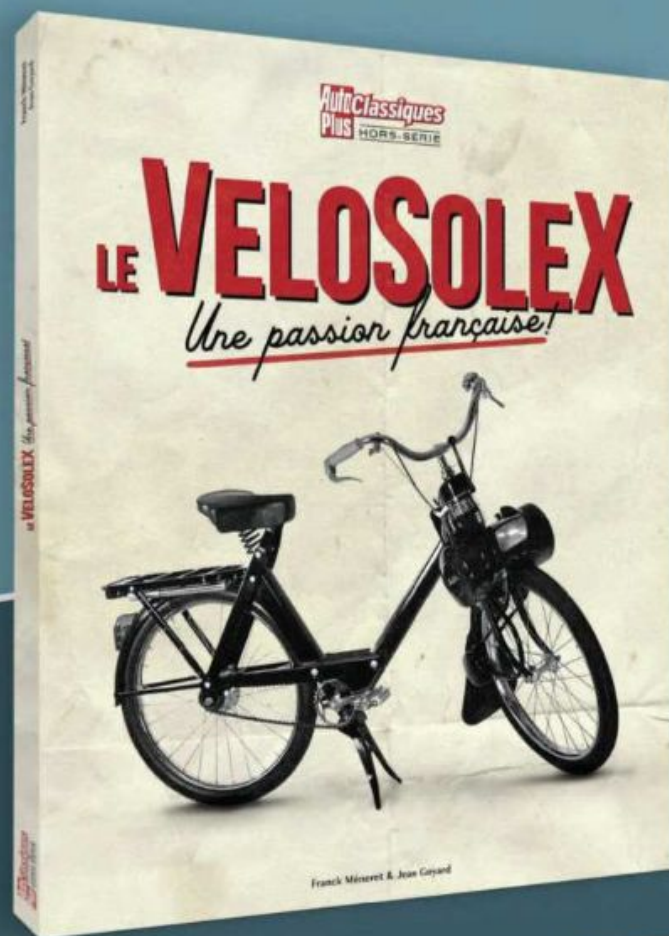


Lors du remplacement
du filtre d'habitacle
(pollen), exigez
un nettoyage
de votre circuit
de climatisation
avec DÉOCLIM
de LIQUI MOLY.

LIQUI MOLY, UNE TECHNOLOGIE DE POINTE POUR DES ROUTES PLUS BELLES, ET DES MOTEURS EN HARMONIE AVEC LA NATURE

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

L'épopée d'une légende française!



Depuis 1940, une « bicyclette qui roule toute seule » a laissé son empreinte sur les routes et dans la mémoire de plusieurs générations : Le VéloSoleX.

À travers ce hors-série, retrouvez la saga de cette figure emblématique des deux-roues, qui fait partie du patrimoine culturel et industriel français.



En vente
ACTUELLEMENT

★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS



Ancien Moderne

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



**NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ**

**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

**05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR**

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1013

du 19 juillet 2018

DS 7 Crossback

Que vaut le SUV haut de gamme DS?
Réponse après avoir parcouru plus
de 10 000 km à son bord, en direction du
nord de l'Allemagne et de l'Autriche.



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM



FABIAN KIRCHBAUER

BMW X4

Après le X3, c'est au tour du X4 de pointer le bout de son nez. Mais, chez lui, ce sont surtout profil et comportement plus dynamiques que nous avons particulièrement appréciés.



TBO

Peugeot 508

Impressionnés par les premiers essais des versions 2.0 BlueHDi 160 ch et 1.6 PureTech 225 ch (voir pp. 50 et 58), nous avons décidé de confronter la nouvelle 508 2.0 BlueHDi 180 ch à l'une de ses plus sérieuses rivales: l'Audi A5 Sportback 2.0 TDI 190.

Et aussi... En kiosque

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE



ACTUELLEMENT

Ne ratez pas le numéro
SPÉCIAL SALON 2019
4 000 modèles, 404 pages

Toutes les marques, tous les modèles, tous les prix et les équipements, c'est le menu de notre traditionnel numéro Spécial Salon. Vous trouverez également un tour du monde des petits constructeurs et un point sur les nouveautés à venir. Le Salon 2019 sera en vente dès le 5 juillet au prix de 6,99 €.

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 Meur (53 07)

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

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

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

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

A collaboré à ce numéro: Danielle Molson

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion: Christophe Ruet

Abonnements: Catherine Grimaud (directrice marketing direct), Agnès Tran (chef de produit)

Ventes au numéro: Christophe Chantrel (directeur des ventes), Philippe Merrien (responsable marché)

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52.

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54), Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

Trafic: Stéphane Durand (53 12)

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53),

Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service prépresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-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: 0323 K 82833

Dépôt légal: juin 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 (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).





RENAULT
La vie, avec passion

Vous allez être fier de votre occasion.



Renault OCCASIONS

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

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

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

*Source Argus® juin 2017 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2016. (1) Pour 1 € en plus du montant d'achat du véhicule. Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2018 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession. (2) Entretien de 36 mois ou 60 000 km, au 1^{er} des 2 termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €, Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 329 892 368 RCS Bobigny. (3) Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac SA, établissement de crédit et intermédiaire d'assurances au capital de 560 956 000 €, - siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny - N°ORIAS : 07 004 966 - www.orias.fr, auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles, société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126. MMA IARD, société anonyme au capital de 537 052 368 € - RCS Le Mans 440 048 882. Sièges sociaux : 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon 72030 Le Mans Cedex 9 - entreprises régies par le code des assurances. Dénominées ensemble MMA, assureur de la garantie mécanique.

Renault recommande **elf**

renault-occasions.fr

Cédric Perrier Getty Images



C'est quand qu'on
s'arrête pas?



CITROËN C4 SPACETOURER LE CONFORT EN GRAND



15 aides à la conduite*
2 modèles : en 5 et 7 places*
3 sièges arrière indépendants de même largeur
Nouvelle boîte de vitesses automatique 8 rapport (EAT8)*
Volume de coffre jusqu'à 704 l avec
seuil de chargement bas*
Hayon mains libres*

REPRISE
+ 6 000 €⁽¹⁾

INSPIRED
BY YOU

CITROËN préfère TOTAL. (1) 6 000 € TTC pour l'achat d'un Citroën C4 SpaceTourer ou Grand C4 SpaceTourer neuf, composés d'une remise de 3 000 € sur le tarif Citroën conseillé au 01/06/18 et d'une aide reprise Citroën de 3 000 €, sous condition de reprise et ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule. Cette valeur est calculée en fonction du cours de l'Argus®, selon les conditions générales de l'Argus® disponibles sur largus.fr, déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels et des éventuels frais de remise en état standard. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable jusqu'au 30/06/18 dans le réseau Citroën participant. *Équipement de série, en option ou non disponible selon version.

CONSUMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE CITROËN C4 SPACETOURER ET GRAND C4 SPACETOURER :
DE 3,8 À 5,8 L/100 KM ET DE 100 À 134 G/KM.

avis clients
★★★★★
CITROËN ADVISOR
citroen.fr