

l'auto-journal

RENAULT
MUSKANEnfin un
SUV coupé
français!SPÉCIAL NOUVEAUTÉS
FRANÇAISES

+ Le calendrier des 20 prochaines nouveautés

ESSAI LONGUE DURÉE

DS 7 CROSSBACK

Il faut rouler loin et
longtemps pour prendre
la mesure de cet engin
atypique. Alors, conquis?

FACE-A-FACE

PEUGEOT 508 /
AUDI A5 SPORTBACKLa nouvelle berline Peugeot
fait-elle le poids face à Audi?

PEUGEOT 2008 II



DS 3 CROSSBACK



1ERS ESSAIS

FORD
FOCUSÀ fond sur
la techno!

BMW X4

Sportif avant tout!



ROAD TRIP ALPINE A110

Sur piste ou sur petites
routes, elle est parfaite.
Mais pour voyager?



MINI COUNTRYMAN. ÉDITION OAKWOOD.

Inclus dans l'édition : Feux LED directionnels. Toit ouvrant panoramique. GPS avec écran tactile 6,5". Jantes 18". Coffre électrique. Radars de stationnement avant et arrière avec Système de manœuvres automatiques.

À PARTIR DE 380€/MOIS.* LLD 36 MOIS. SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.



Exemple pour un MINI COUNTRYMAN ÉDITION OAKWOOD 102 CH. *Loyer arrondi à l'€ supérieur. LLD sur 36 mois et pour 30 000 km avec entretien (hors pièces d'usure) et extension de garantie. 36 loyers linéaires : 379,99 €/mois. Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un MINI COUNTRYMAN ÉDITION OAKWOOD 102 CH jusqu'au 30/09/2018 dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances : ORIAS n°07 008 883 (www.orias.fr). Consommation cycle mixte : 6,0 l/100 km. CO₂ : 137 g/km selon norme européenne NEDC corrélée. Modèle présenté : MINI COUNTRYMAN ÉDITION OAKWOOD 192 CH au prix de 599,99 €/mois. Consommation cycle mixte selon norme NEDC corrélée : 6,5 l/100 km. CO₂ : 149 g/km.



Alpine A110/P. 70



Ford Focus/P. 54



Neuville vs Ogier/P. 86



Renault Muskan/P. 20



DS 7 Crossback/P. 38

SOMMAIRE

Découvrir

8 Spécial France

Citroën C5 Aircross vs Renault Kadjar, DS X E-Tense, Renault Muskan

22 Le calendrier des nouveautés françaises

Comprendre

28 Femmes au volant: moins de morts au tournant?

Conduire

38 **DS 7 Crossback** 2.0 BlueHDI50 **BMW X4** xDrive30i54 **Ford Focus** 1.0 EcoBoost62 **Peugeot 508** 2.0 BlueHDI/**Audi A5 Sportback** 2.0 TDI70 **Alpine A110**76 Les Experts: **BMW X2** xDrive20d79 Dernier essai: **Jeep Wrangler**

Vibrer

80 Reportage: Au cœur du Tour de France dans une **2CV Cochonou** de la caravane86 Rallye: **Thierry Neuville**, le nouveau roi?88 Rétro: **Volkswagen Iltis**

Partager

92 La vie de vos autos

93 Le chef des essais vous répond

S'offrir

94 Configurateur: **Peugeot 308**98 Occasion: **Kia Sportage**

101 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves

109 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

Flyer multitudes Soldes été 2018 jeté en 4^e de couverture sur la diffusion abonnés France.

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec L'Auto-Journal Evasion & 4x4 n° 85.

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec Sport Auto n° 6785.



Peugeot 508/Audi A5 Sportback/P. 62



Au cœur de la caravane du Tour de France/P. 80



BMW X4/P. 50



Citroën C5 Aircross vs Renault Kadjar/P. 8

Amarok Aventura. Détrompez-vous, il a l'habitude de la montagne.



Faites-vous remarquer là où on ne vous attend pas :

Doté d'un moteur V6 TDI, l'Amarok Aventura est paré pour toutes les destinations. Maintenant, à vous de choisir laquelle. **Amarok. Accélérateur d'émotions.**



**Véhicules
Utilitaires**

Cycle mixte (l/100 km) : 8,4-8,9. Rejets de CO₂ (g/km) : 222-235.

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

Volkswagen Véhicules Utilitaires recommande Castrol EDGE Professional.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 60 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

EN BON PÈRE DE FAMILLE

Et voilà, les 80 km/h, nous y sommes! N'écouter que mon courage, moi aussi, j'ai décidé de tester la mesure pour de vrai. Sur les départementales bucoliques, désertes... et droites du sud de la Seine-et-Marne et du nord de l'Yonne. Une soixantaine de kilomètres à parcourir, pour rendre visite à un garagiste passionné. Verdict? À 80 compteur, malgré toutes mes bonnes résolutions, j'ai tenu 15 km. Pas (seulement) de ma faute, monsieur l'agent! À cause du camion, derrière. Il se rapprochait

dangereusement, et c'est lui qui allait me doubler si je ne me réveillais pas. Alors, je suis passé à 90 compteur, l'air de rien, pour reprendre un peu de distance avec le poids lourd. Qui ne m'en a pas laissé tant que ça, finalement. Son tachygraphe pro doit être plus exact que mon compteur. Au rond-point, une voiture s'engage devant moi. Elle prend aussi la direction de Sens. Une fourgonnette Renault Express beigeasse, hors d'âge. Rien à voir avec une sportive assoiffée de vitesse. Elle me distance tranquillement. À l'horizon, toujours rien. Ni intersection, ni habitation, ni trafic. Rien que l'herbe qui verdoie, le goudron qui défile – très – lentement, un sentiment d'ennui, de gâchis. Je me cale sur la vitesse de la vieille Renault. Mon compteur marque 105, cela doit correspondre à un bon 95 réel. Devenu hors la loi, j'ai pourtant le net sentiment de rouler très calmement, avec une marge de sécurité considérable étant donné les conditions de circulation. Une vitesse de bon père de famille, qui permet d'avancer sans prendre de risques. Depuis des années, chacun constate d'ailleurs que, sur belle route dégagée, le trafic se cale naturellement autour de 100 km/h. Comme la loi le permet en Allemagne, en Angleterre, ou dans d'autres pays d'Europe dont les politiques de sécurité routière ne sont pas nécessairement ennemies du bon sens. Mais *dura lex sed lex*, comme disaient les Romains, qui n'avaient pourtant pas de radars mobiles. Si je maintiens cette allure, je suis officiellement un criminel, avec son cortège de PV et de retraits de points de permis. J'ai levé le pied, laissant la Renault Express faire honneur à son nom. Pour cette fois.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre comparatif du DS 7 Crossback face à l'Audi Q5, vous mettez encore et toujours en avant les performances. Alors qu'aujourd'hui, on parle de plus en plus de voitures propres. Vous vantez les qualités du moteur Audi, qui pollue énormément (162 g/km) alors que la DS 7, plus légère, dotée d'un moteur plus petit, avec des performances raisonnables, affiche une pollution maîtrisée et une consommation moindre. Franchement, la mécanique DS 7 n'est-elle pas à la hauteur, comme vous le soulignez?

Auguste Mairot

Les performances ne font pas tout de l'agrément d'une voiture. Mais elles y participent et permettent des comparaisons rationnelles. À ce niveau de gamme, avec des motorisations essence, cette dimension plaisir ne peut être écartée. Ce qui nous a surpris, surtout, c'est l'importance de l'écart chiffré, alors que, sur le papier, ces deux autos auraient dû être plus proches. Quant à "l'énorme" pollution dont vous parlez, n'exagérons rien : 162 g/km pour un moteur essence de 252 ch, cela reste très raisonnable.

À 80 km/h, je vais consommer et polluer plus. Car impossible d'accrocher la 6^e. C'est trop bas en régime, le moteur souffre et a du mal à reprendre. Pourtant, j'ai un gros diesel coupleux. Je vais être obligé de rester en 5^e, la 6^e ne me servant plus que sur les voies à 110 km/h et les autoroutes.

J.-J. R.

A priori, vous pouvez rester en 6^e sur un filet de gaz à 80 km/h, quitte à descendre à 1 000 tr/mn. Mais le moindre faux plat vous obligera effectivement à rétrograder.

**ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ**



UNE IDÉE... (BREAK DE) CHASSE L'AUTRE

Floris de Raadt a toujours aimé les breaks de chasse. Il en a possédé beaucoup, tout en rêvant depuis ses jeunes années d'une Aston Martin DB5 Shooting Brake. *"Le problème, c'est que sa cote a toujours grimpé plus rapidement que mes revenus"*, regrette-t-il. Jusqu'au jour où il a trouvé de quoi se consoler: *"J'ai vu un corbillard sur base de Tesla sur le site de RemetzCar. Je me suis dit que s'ils savaient faire ça, ils seraient capables de faire un break de chasse."* Deux ans plus tard,

le résultat, sur base de Model S P85, est sous vos yeux. Superbement réalisée, cette Tesla dessinée par Niels van Roij Design rend, par sa teinte, ses chromes et son concept, un bel hommage aux breaks de chasse anglais. *"Mais pas de V8! C'est une voiture électrique: il est temps de penser à nos enfants et petits-enfants"*, confie Floris avec un sourire malicieux, avant de repartir, ravi, au volant de cet engin aussi unique que désirable. Bravo pour la démarche!



Le lièvre *et la* *tortue*



En repartant d'une base existante, Renault a pu rapidement proposer son premier SUV compact et en a récolté les fruits. Citroën a, pour sa part, préféré attendre et observer le marché avant de dévoiler son modèle. En espérant que son C5 Aircross n'arrive pas trop tard...

Par Florian Chopin Photos Christian Martin

CITROËN C5 AIRCROSS



LES INFOS CLÉS

À partir de 26 000 €*

Commercialisation :
novembre 2018

*Estimation

A

yant approché le C5 Aircross version européenne très tôt avant sa présentation, fin mai dernier, *L'Auto-Journal* a pu se faire une idée du potentiel du SUV Citroën, notamment face à son cousin technique et rival commercial, le 3008 de Peugeot (voir *L'AJ* n° 1010). Ayant réussi, à nos yeux, à devancer d'une courte tête

le ténor du marché français, le nouveau venu ne devrait donc faire qu'une bouchée du Renault Kadjar. Mais les amateurs de sport savent qu'une victoire face au premier du classement n'équivaut pas à être le meilleur et à battre tous les autres... Même si, sur le papier, la partie semble déjà jouée, le Kadjar dispose d'atouts non négligeables qu'il compte bien faire valoir.



RENAULT KADJAR



LES INFOS CLÉS

À partir de 24 900 €

Commercialisation :
depuis 2015



CITROËN C5 AIRCROSS

La planche de bord du C5 Aircross évoque la robustesse. Tous les plastiques ne sont toutefois pas exempts de critique.

STYLE

C'est le critère le plus subjectif qui soit. Il suffit de ne pas apprécier les lignes d'un modèle pour ne pas avoir envie de monter à bord. Et inversement... Toutefois, nos deux protagonistes du jour jouent sur un registre assez commun : les rondeurs. Contrairement au Peugeot 3008 II qui marque son originalité par ses lignes tendues et ses arêtes vives, les C5 Aircross et Kadjar mettent en avant des galbes généreux, avec des rendus assez différents. Ainsi, alors que le SUV Renault tente de se faire plus gros qu'il n'est en gonflant ses ailes, le C5 Aircross se veut massif et entend donner une impression de robustesse. De fait, mis l'un à côté de l'autre, nos deux modèles n'offrent pas du tout la même posture. Malgré quelques cm supplémentaires (+ 5 cm en longueur et + 6 cm en hauteur), le Citroën semble, en effet, pouvoir avaler le Renault... De plus, par sa ligne de caisse haute et son capot moteur plus horizontal, le C5 Aircross coche toutes les cases du monde du SUV, quand le Kadjar se veut plus passe-partout.

Un constat que l'on peut faire pour les intérieurs. Autant le Kadjar semble vouloir se faire le plus discret possible – et on le comprend –, autant le C5 Aircross en met plein la vue. Mais dans une approche toute différente de celle de son cousin de chez Peugeot. L'agencement est imposant, no-

On craque pour SON LOOK

Outre l'attrait de la nouveauté, le C5 Aircross propose un look plus original, bien dans la lignée des C3 et C3 Aircross.

Son intérieur est spécifique alors qu'il reprend des éléments de la banque d'organes PSA.

Toutes les versions bénéficient des feux arrière de type 3D LED. Le troisième feu de stop est discrètement intégré sous le béquet.

tamment avec ces larges ouïes d'aération encadrant l'écran tactile du système d'infodivertissement (8 pouces, pas plus).

Le tout est soutenu par une console massive dont on peut regretter qu'elle utilise des plas-

tiques trop durs, notamment au contact des

jambes. Si les deux autos proposent des qualités de matériaux assez similaires, l'ensemble est bien mieux présenté chez Citroën. Mais l'aspect esthétique ne fait pas tout, à l'usage, les mobiliers plus durs ont tendance à grincer, c'est ce qu'il se passait dans notre Kadjar (qui avait à peine 6 000 km). À bord de ce dernier, malgré les logos et les éléments spécifiques à la marque (écran R-Link et commodos), l'ambiance fait assez peu Renault. L'habitacle dégage une impression surannée (esthétique du levier de la boîte de vitesses EDC7) et certains éléments (manette d'ouverture de la trappe à carburant) trahissent ses origines Nissan.

Notre choix : Citroën C5 Aircross

Citroën montre qu'il est possible de proposer un SUV aux lignes arrondies et peu agressives, tout en offrant un intérieur cosu.

À ses côtés, le Kadjar apparaît un peu frêle.

tamment avec ces larges ouïes d'aération encadrant l'écran tactile du système d'infodivertissement (8 pouces, pas plus).

Le tout est soutenu par une console massive dont on peut regretter qu'elle utilise des plas-

tiques trop durs, notamment au contact des

jambes. Si les deux autos proposent des qualités de matériaux assez similaires, l'ensemble est bien mieux présenté chez Citroën. Mais l'aspect esthétique ne fait pas tout, à l'usage, les mobiliers plus durs ont tendance à grincer, c'est ce qu'il se passait dans notre Kadjar (qui avait à peine 6 000 km). À bord de ce dernier, malgré les logos et les éléments spécifiques à la marque (écran R-Link et commodos), l'ambiance fait assez peu Renault. L'habitacle dégage une impression surannée (esthétique du levier de la boîte de vitesses EDC7) et certains éléments (manette d'ouverture de la trappe à carburant) trahissent ses origines Nissan.

Notre choix : Citroën C5 Aircross

Citroën montre qu'il est possible de proposer un SUV aux lignes arrondies et peu agressives, tout en offrant un intérieur cosu.

À ses côtés, le Kadjar apparaît un peu frêle.

Le Kadjar se singularise des autres Renault en intégrant les feux de jour en forme de crosse directement dans les projecteurs.



RENAULT KADJAR



Le restylage est imminent (voir p. 14). Il y avait urgence tant la planche de bord semble aujourd'hui désuète.

**BALLONPROOF,
AGITATIONPROOF,
TIR DUFILS DES VOISINS PROOF,
MARSEILLAISE AU KLAXON PROOF,
MAUVAIS PERDANT EN COLÈRE PROOF,
JEMONTESURLETOITPOURCHANTERPROOF...**



Tiguan.
À l'épreuve des supporters.



Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons 832 277 370

Offre valable du 1^{er} juillet au 31 août 2018.

(1) Jusqu'à 6 000 € de reprise composée de l'offre de reprise Volkswagen allant jusqu'à 5 000 € sur la gamme Tiguan + 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale. * Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine non cumulable avec toute autre offre en cours, dans le réseau Volkswagen participant, dans la limite des stocks disponibles, sur une sélection de véhicules, pour l'achat d'un Tiguan entre le 01/07/2018 et le 31/08/2018 et immatriculation avant le 31/12/2018, sous condition de reprise (voir conditions détaillées sur volkswagen.fr) et sous réserve de bénéficier de la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur www.service-public.fr).

Cycle mixte de la gamme Tiguan (l/100 km) : 4,7 à 7,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 123 à 166.

Valeurs au 15/06/2018 susceptibles d'évolution à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.



CITROËN C5 AIRCROSS

On craque pour
**LA BANQUETTE
ARRIÈRE SURÉLEVÉE**

Les places arrière du C5 Aircross sont légèrement surélevées, ainsi voyager sur la place centrale offre une belle vision de la route.

Malgré ses sièges arrière indépendants et coulissants, le C5 Aircross ne parvient pas à dominer clairement le Kadjar en matière d'habitabilité.

La banquette arrière coulisse sur 15 cm. La capacité de chargement passe alors de 615 dm³ à plus de 750 dm³.

HABITABILITÉ / MODULARITÉ

Sur le papier, le C5 Aircross ne doit faire qu'une bouchée du Kadjar : en plus de sa longueur supérieure, son empattement affiche 8 cm de mieux. De quoi annoncer une habitabilité royale aux places arrière. De plus, la version européenne dispose de trois sièges indépendants et coulissants sur 15 cm. Une première sur le marché des SUV compacts 5 places. C'est sûr, Citroën va mettre Renault à genoux.

À bord du nouveau venu, l'espace est correct certes, mais pas aussi spectaculaire que ce que nous avons pu avoir dans la version chinoise commercialisée depuis l'automne 2017. Mètre en main, nos mesureurs ont vérifié. Verdict : le Kadjar propose plus d'aisance aux genoux avec, en prime, des assises plus longues. Pas de quoi faire vaciller le C5 Aircross qui se récupère grâce à une largeur aux coudes supérieure à l'arrière : les contre-portes ont été redessinées et creusées en raison de l'intégration des trois sièges identiques. Par ailleurs, la place centrale est désormais la plus enviable avec l'absence de tunnel de servitude. Quant au confort, il se matérialise par des assises plus moelleuses et surtout la possibilité d'incliner les dossiers. Ajoutez à cela un volume de coffre bien plus conséquent, même lorsque les sièges sont reculés au maximum. À noter que



Si les sièges conservent un certain moelleux, ils disposent aussi de maintiens renforcés au niveau de l'assise comme du dossier.



seul le Kadjar dispose d'un système permettant de rabattre aisément le dossier des sièges depuis le coffre.

Concernant les autres cotes, le Kadjar tient la dragée haute à son rival du jour qui ne tire finalement que peu parti de sa hauteur supérieure. Notre C5 Aircross dispose d'un toit panoramique ouvrant, tandis que le SUV Renault adopte un système fixe.

Notre choix : Citroën C5 Aircross

Le Kadjar défend chèrement sa peau et propose une belle habitabilité. Mais le C5 Aircross conserve la main grâce à sa modularité.

Habitabilité	Citroën C5 Aircross	Renault Kadjar
L/l/h/emp. (en m)	4,50/1,84/1,67/2,73	4,45/1,84/1,61/2,65
Largeur aux coudes AV/AR (en cm)	149/149	150/147
Garde au toit AV/AR (en cm)	98/92	96/93
Espace entre sièges mini/maxi (en cm)	10/24	28
Longueur assise AR (en cm)	45	47
Volume du coffre mini/maxi (en dm ³)	615/755	520
Seuil de chargement (en cm)	75	74

RENAULT KADJAR



En termes de confort, le Kadjar n'a pas de leçons à recevoir. Sa banquette, à l'assise plus longue, reste très accueillante.



Située sur le côté du coffre, cette tirette permet de rabattre automatiquement le dossier de banquette.



Par rapport à celui du C5 Aircross, le coffre du Kadjar manque d'arguments. Ainsi, son volume est inférieur (520 dm³).

On craque pour LA SUSPENSION CITROËN

L'innovation est dans les gènes de Citroën. Mais il n'est pas facile de mettre en avant un système invisible, d'où le choix malin de l'installer de série dès l'entrée de gamme.

Face au C5 Aircross et à son système Grip Control, le Kadjar peut avancer une véritable transmission intégrale.



CITROËN C5 AIRCROSS



L'instrumentation 100% numérique est paramétrable à volonté. La lisibilité des informations n'est pas extraordinaire.



Au centre de la planche de bord, la dalle tactile de 8 pouces permet de gérer l'ensemble des fonctions de bord. Les raccourcis sont bien disposés.



S'il est compatible, votre smartphone se recharge automatiquement par induction, posé sur la console.

TECHNOLOGIE

Soyons francs, le Kadjar n'est clairement pas le modèle le plus technologique du moment. Son système d'infodivertissement R-Link 2 est surtout un regroupement d'applications (TomTom pour la navigation, Coyote pour l'assistant de conduite...) et il se matérialise par un petit écran tactile de 7 pouces. Dans cette version Intens (haut de gamme), il dispose d'optiques à LED, du détecteur d'angle mort, de l'assistance au stationnement semi-automatique ou encore de la reconnaissance des panneaux de signalisation, de l'alerte de changement de file involontaire et de la commutation automatique des feux de route. Mais rien que du standard en 2018 à ce niveau de prix. Clairement, Citroën met la barre un cran au-dessus. Son SUV propose une boîte automatique à 8 rapports de dernière génération (sans câble); un écran tactile de 8 pouces (ce n'est pas beaucoup plus grand que celui du Renault) offrant une interface aux couleurs de la marque; une instrumentation 100 % numérique et entièrement paramétrable (même si nous aurions apprécié un mode avec des compteurs ronds pour une meilleure lisibilité de toutes les infos). La recharge par induction du téléphone est au programme, tout comme le régulateur adaptatif pouvant être couplé au maintien dans la voie de circulation ainsi que la ConnectedCam (merci pour l'anglicisme...) permettant de conserver les images de la route (toujours pratique en cas d'accrochage). Mais le vrai plus de ce C5 Aircross n'est pas visible : ses suspensions à double butée hydraulique. Le système permet de mieux amortir les moindres irrégularités de la route, et ce, quelle que soit la vitesse de passage. En association avec les nouveaux

RENAULT KADJAR



Par sa taille mais aussi par la qualité de sa dalle, l'écran tactile est aujourd'hui dépassé. Certaines fonctions comme l'avertisseur de radar sont encore très utiles.



L'équipement de série du Kadjar n'impressionne guère. Face au très technologique C5 Aircross, les sièges chauffants du Renault ne font pas franchement le poids.

sièges confort (pas sur les premiers niveaux de finition), elles font de ce SUV une auto agréable pour les passagers.

Notre choix : Citroën C5 Aircross

La palme revient forcément au véhicule le plus moderne, le Citroën, qui coche toutes les cases indispensables du moment.

MÉCANIQUE

Mettons de côté l'offre hybride rechargeable du C5 Aircross qui n'arrivera pas avant fin 2019, au mieux, pour nous concentrer sur les motorisations conventionnelles. Chez Renault, l'offre est en pleine modernisation avec l'arrivée de l'essence 1.3 TCe et la mise à jour (pour des questions d'homologation) du 1.5 dCi. Le Kadjar n'en dispose pas, mais cela ne saurait tarder (voir encadré). Il doit, en attendant, se contenter d'une offre limitée à quatre blocs : deux essence (1.2 TCe 130 ch et 1.6 TCe 165 ch) et deux diesels (1.5 dCi 110 et 1.6 dCi 130 ch). La boîte à double embrayage est au programme des deux versions les moins puissantes. Le 1.6 dCi peut, quant à lui, être associé à une boîte CVT (X-Tronic) d'origine Nissan. L'offre n'est pas plus pléthorique chez Citroën : le catalogue du C5 Aircross affiche également deux essence (1.2 PureTech 130 ch et 1.6 PureTech 180 ch) et deux diesels (1.5 BlueHDi 130 ch et 2.0 BlueHDi 180 ch). Ces blocs répondent, d'ores et déjà, aux nouvelles normes antipollution et surtout, ils peuvent tous être associés (de série ou en option) à la boîte automatique à 8 rapports.

Au rayon transmission, les 4 roues motrices peuvent apparaître comme un atout sur certains marchés (Chine, Russie...). Or nos deux SUV compacts du jour ont des vocations internationales. Pourtant, le Citroën, comme tous ses cousins de chez PSA, fait l'impasse sur ce système, préférant

On craque pour LES AIDES À LA CONDUITE

Une transmission 4x4 n'est rien sans de bons pneus. Le duo Grip Control et HADC a fait ses preuves sur le Peugeot 3008, toujours avec les pneus adéquats, et sans l'alourdir.

le Grip Control, une sorte d'ESP évolué, ainsi que le HADC, une gestion ingénieuse du contrôle de la vitesse en descente (jusqu'à 3 km/h). Le Kadjar propose également l'Extended Grip (moins évolué que le système de PSA), mais il peut aussi disposer d'une version 4x4, certes sur une seule version (1.6 dCi).

Notre choix : égalité

Les moteurs Citroën sont certes plus puissants et plus modernes, mais le SUV Renault verra son offre mise à jour à la rentrée. De plus sa transmission intégrale est un atout commercial à l'international.



Kadjar restylé pour la rentrée

Si le style évolue peu, la présentation intérieure se rapproche des autres produits

Renault. Au centre de la console, la tablette tactile s'élargit. Selon les versions, elle se positionne de manière horizontale ou verticale. L'autre nouveauté se trouve sous le capot avec l'apparition du 1.3 TCe dans ses versions 130 et 160 ch ainsi que l'évolution du 1.5 Blue dCi (115 ch), déjà annoncée sur le Dacia Duster.



VAINQUEUR Citroën C5 Aircross

La victoire du C5 Aircross était, certes, annoncée d'entrée, mais le Kadjar a chèrement défendu sa peau, notamment au rayon habitabilité. En revanche, il gagnerait à proposer un esprit plus Renault. En face, le Citroën coche les bonnes cases : un style séduisant, une présentation originale, des idées intéressantes. Espérons pour lui que la qualité relative de certains plastiques ne débouche pas sur les mêmes problèmes acoustiques aperçus sur le Kadjar.



reddot award 2018
winner



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

Nouvelle
Arona Style.
Do your thing.

À partir de
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 31/08/2018 pour toute commande d'une nouvelle SEAT Arona Style 1.0 EcoTSI 95 ch passée avant le 31/08/2018 et livrée avant le 31/08/2018, dans la limite des stocks disponibles. 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 832 277 370.

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.



Du rêve À LA RÉALITÉ

Exclusif
AJ

DS X E-Tense



LES INFOS CLÉS

Châssis de Formule E

Moteur

100 % électrique

Voiture autonome au
design asymétrique

DS FRANCE



ERIC PIERMONT/AFP



Nous avons même imaginé que tout pouvait être asymétrique, jusqu'aux roues...

Thierry Metroz,
responsable du style de DS Automobiles

En attendant de découvrir son nouveau SUV, prévu pour le Mondial de l'Auto, DS propose un concept car évoquant sa vision de l'automobile pour 2035. Entre conduite autonome et plaisir de conduire, le constructeur a décidé de... ne pas choisir. Par **Florian Chopin** Photos **Christian Martin**

“**N**ous avons réalisé ce concept en moins de trois mois”, plaisante Thierry Metroz, responsable du style de DS Automobiles. Entre la diffusion des premières images virtuelles de l'engin (mi-avril) et la présentation officielle de l'objet physique (mi-juillet), c'est effectivement le cas. Mais la réalité est tout autre. En effet, il est impossible de réaliser un tel objet en si peu de temps avec, en sus, autant de contraintes techniques et, surtout, un tel niveau dans la qualité de fabrication. “Le « go » pour la fabrication a été donné fin septembre”, révèle Tony Brigas, responsable projet concept car au sein de la jeune marque française. Certaines étapes ont toutefois été écartées, comme la réalisation de maquette en clay. Les équipes ont avant tout travaillé grâce à des casques de réalité virtuelle permettant de tourner autour d'un objet fictif. Thierry Metroz concède néanmoins qu'une maquette en polystyrène a été fabriquée, pour appréhender les proportions et pouvoir travailler à plusieurs autour d'un même objet.

Au rayon des challenges, les équipes de DS ne se sont, au départ, fixé aucune limite

L'objectif premier étant de proposer un véhicule pour 2035, donc autonome, mais avec lequel il est également possible de prendre du plaisir au volant. Les véhicules aussi aseptisés qu'un cabinet dentaire – type robot-taxi présentés dans les récents Salons internationaux –, très peu pour Thierry Metroz. L'idée d'un objet asymétrique apparaît rapidement et les designers libèrent leur imagination: “Nous avons même imaginé que tout →



Le travail sur le revêtement à base de plumes pour le cockpit passager a nécessité de multiples tests au préalable.



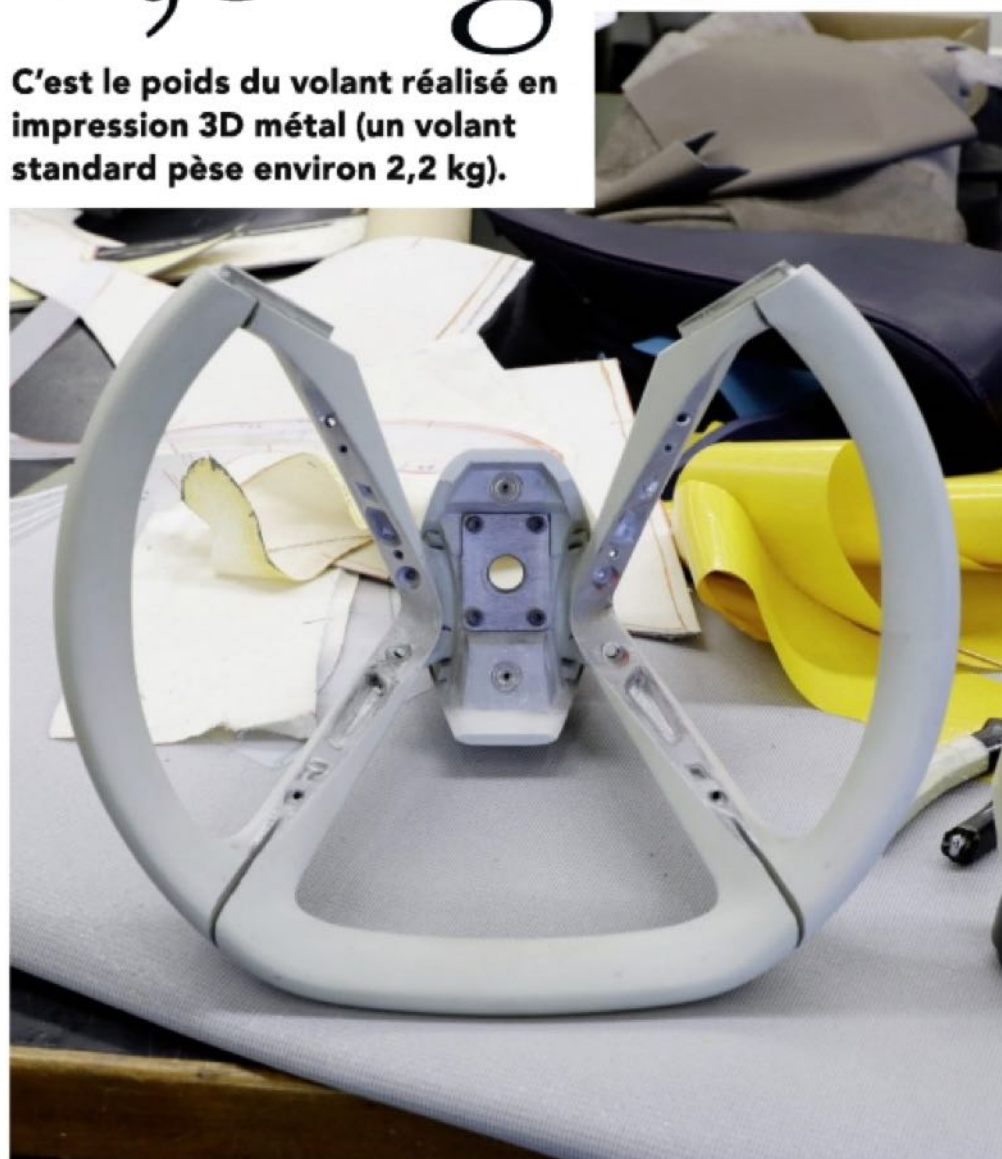
Il n'a pas fallu trois mois pour passer des premiers dessins à l'assemblage des derniers éléments.



Voiture autonome autant que pure sportive, les deux visages de ce concept sont clairement affirmés par le style dissymétrique.

4,6 kg

C'est le poids du volant réalisé en impression 3D métal (un volant standard pèse environ 2,2 kg).



846 C'est le nombre de triangles nécessaires, à l'avant et à l'arrière, pour dessiner la signature lumineuse.



1360 ch
(ou 1000 kW)

C'est la puissance délivrée par les moteurs électriques issus de la Formule E.

pouvait être asymétrique, jusqu'aux roues de différentes tailles et placées en losange. Mais l'auto devenait alors totalement inconduisible", avoue le chef du design DS. Les équipes se sont recentrées sur une carrosserie asymétrique offrant d'un côté un cockpit pour le pilote et de l'autre un cocon pour le passager. "Certains vont adhérer, d'autres vont rejeter l'idée d'asymétrie", explique Romain Saquet, designer extérieur de l'objet. Il est vrai que notre esprit a ses habitudes, et voir une calandre décentrée peut interpeller, voire choquer. Pour les rassurer, des éléments de style spécifiques à la marque DS ont été intégrés ici et là, comme l'aileron de requin cher à la DS 3 (et que l'on retrouvera sur la future DS 3 Crossback dévoilée à la mi-septembre), ou encore le monogramme associant le D et le S du logo pour former un X. Ce dernier élément est marquant sur le flanc et devrait se retrouver sur les futures productions de la marque (mais pas sur le prochain modèle en approche). Pour Thierry Metroz, cela montre "qu'un concept car nourrit les modèles en développement autant qu'il s'en nourrit".

Un concept car est un objet unique, et heureusement, car la mise en place des triangles pour la signature lumineuse ou encore celle des plumes pour tapisser l'intérieur de cocon s'est faite à la main et pièce par pièce. "Seul moyen de garantir une qualité de fabrication irréprochable", selon Tony Brigas. Si l'étude autour des effets de lumière se comprend aisément – "Il s'agit d'un véritable défi pour l'avenir automobile", d'après Thierry Metroz –, l'utilisation de plumes apparaît plus étrange. "Nous voulions intégrer un matériau à la fois léger et raffiné que personne n'avait jamais utilisé à bord d'une auto", explique Vincent Lobry, responsable couleurs



Même les sièges, par leur structure, rompent avec l'équilibre. Ce qui impose du 100% fait main.

Les deux nappes (blanche à l'avant, rouge à l'arrière) ont réclamé chacune l'association d'environ 1 300 LED.



GREG

et matières. L'effet est saisissant et convient parfaitement à l'image de rêve que véhicule un concept car.

La partie technique a été confiée à DS Performance, qui gère le développement de la Formule E. L'engin repose d'ailleurs sur le châssis de la monoplace et il en reprend batteries et moteurs électriques. Quelle place choisissez-vous ?



L'avis de **Florian Chopin** L'exercice peut paraître gratuit. Il n'en est rien. Son style iconoclaste cache des détails qui se retrouveront bientôt dans la rue et, surtout, il garantit un avenir dans lequel le plaisir de conduire est encore présent.



RENAULT
La vie, avec passion

VOUS ÊTES PRÊT-À-PARTIR? ELLE AUSSI.

Renault MEGANE LIMITED

DISPONIBLE DÈS MAINTENANT⁽¹⁾

AVEC REPRISE DE VOTRE VÉHICULE

+ 4 000 €⁽²⁾



© SHUTTERSTOCK

TOUS NOS VÉHICULES DISPONIBLES SUR RENAULT.FR

(1) Dans la limite des stocks disponibles sur toute la gamme Renault MEGANE. (2) 4 000 € ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule roulant. Nous calculons cette valeur sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. Rendez-vous en ligne sur notre site www.cote.renault.fr pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. L'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. Voir conditions générales disponibles sur renault.fr et sur notre site www.cote.renault.fr. Offre non cumulable, réservée aux particuliers et valable dans le réseau Renault participant pour l'achat d'une Renault MEGANE neuve du 01/07/2018 au 31/08/2018. Gamme Renault MEGANE : consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,4/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 87/134. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande **elf**

[f](https://www.facebook.com/renault.fr) [t](https://twitter.com/renault.fr) renault.fr


**RENAULT
MUSKAN**

LES INFOS CLÉS

À partir de 27 000 €*

 Commercialisation
2019 (Russie)

*Estimation

Renault tente le coup

À l'occasion du prochain Salon de Moscou, Renault présentera un nouveau crossover sur le marché des SUV compacts. Selon nos informations, il devrait s'agir d'une silhouette inédite pour la marque : un SUV-coupé. Reste à savoir si le marché français sera concerné par ce nouveau concept. Par Florian Chopin

Depuis plusieurs semaines, un prototype Renault circule dans le sud de l'Espagne. Sa silhouette étrange est un mélange entre une berline surélevée (type Volvo S60 Cross Country) et un SUV-coupé (type BMW X4). Il semblerait en effet que la marque envisage de s'aventurer sur ce segment de niche pour les marchés comme la Russie ou la Chine. Mais si ce véhicule, connu en interne sous le code LJC, sera bel et bien labellisé Renault, sa base technique sera celle de la gamme Global Access (appellation officielle de Renault pour désigner son offre à bas coût). La marque développe une nouvelle plate-forme CMF-B, qui sera scindée en deux versions : l'une, baptisée High Spec., est destinée aux modèles urbains Renault vendus en Europe (Clio V, Captur II) et l'autre, Access Spec., qui nous concerne aujourd'hui. Elle sera adoptée par les futures Dacia, dont le prochain Duster, mais aussi par les modèles Renault dérivant de nos Dacia. Ces derniers afficheront désormais des looks spécifiques. Et cela commencera par ce SUV-coupé, commercialisé dès l'an prochain en Russie et révélé au Salon de Moscou (du 29 août au 9 septembre), dont le nom n'a pas encore été dévoilé mais qui pourrait reprendre l'appellation Muskan,

déposée par Renault. L'engin disposera d'une transmission intégrale, des moteurs de dernières générations Renault (1.3 TCe et 1.5 Blue dCi), de la boîte EDC, mais les aides à la conduite les plus modernes ne seront pas adaptées. Gamme Access oblige.

Renault ne sera pas le seul français à s'intéresser à ce genre de carrosserie. Chez Citroën, lors de la recherche du style de la future C4 (projet C41, prévu pour 2021), diverses esquisses autour de déclinaisons SUV (projet C44) ont été présentées, dont une version dynamique avec une lunette arrière fortement inclinée. Si le projet n'a pas encore reçu de feu vert, rien n'indique qu'il a définitivement été abandonné...

Le SUV-coupé n'a qu'un intérêt : satisfaire l'ego de son propriétaire en véhiculant une image forte et virile. Ce n'est pas pour rien que la marque présente son concept en Russie...

Connu sous le nom de code interne LJC, ce SUV pourrait s'appeler Muskan, un nom déposé par Renault.

DU 2 JUILLET AU 4 AOÛT 2018

jusqu'à **80€**
OFFERTS
EN BONS D'ACHAT

pour l'achat de pneus*



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



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

*Offre valable du 2 juillet au 4 août 2018 pour l'achat de 2 ou 4 pneumatiques Eurotyre (tourisme et camionnette été) ou Semperit (tourisme, camionnette, 4x4 - été et hiver), montés et équilibrés dans un point de vente Eurotyre participant à l'opération. Bon d'achat TTC cessible, à valoir chez Eurotyre pour un achat futur de pneumatiques (tourisme, camionnette, 4x4 - été, hiver ou toute saison), de freinage, vidange ou révision. Voir modalités en magasin ou sur www.eurotyre.fr. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres opérations en cours. Photos non contractuelles. CONTICLUB SASU - RCS Compiègne 518 989 504.



7 Peugeot 308 III
2021



2 Citroën C5 III
2019



9 Renault Captur II
2020



10 Renault Mégane restylée
AUTOMNE
2019



6 Peugeot 2008 II
2020



PRINTEMPS
2019

5 Peugeot 208 II



ILLUSTRATIONS: JEAN-FRANÇOIS HUBERT

LE CALENDRIER DES NOUVEAUTÉS FRANÇAISES

ALPINE

AX110 2021

Le SUV Alpine jouera la carte de la légèreté, ce qui pourrait le priver de la transmission 4x4 mais pas des roues arrière directrices.

1 A410 (GT) 2022

Moteur avant pour cette GT, qui s'allongera sensiblement par rapport à l'A110 afin de conserver un profil élancé.

CITROËN

2 C5 III 2019

Si le style rappelle celui de la C6, le futur haut de gamme Citroën remplacera avant tout la C5.

C4 III 2021

Le C4 Cactus assure la transition. En 2021, retour au fondamentaux avec une classique berline compacte.

DS AUTOMOBILES

3 DS 3 Crossback 2018

Dévoilé dans le courant de l'année, le SUV urbain de DS sera proposé en version 100% électrique.

4 DS 8 2020

Le style de la berline DS est figé et il ne laisse personne indifférent. Elle reprend la base de la 508 chinoise.

DS 4 Crossback 2021

Le SUV compact DS reprendra la base technique du Peugeot 3008. Il devrait se distinguer avec des équipements exclusifs.



8 Renault Clio V **PRINTEMPS 2019**



3 DS 3 Crossback **2018**

4 DS 8 **2020**



1 Alpine A410 (GT) **2022**



Les quatre prochaines années s'annoncent prolifiques pour les marques françaises. D'Alpine à Renault, en passant par Citroën, DS et Peugeot, voici le programme des festivités. De quoi mettre en appétit! Par Florian Chopin et Guy L'Hospital

PEUGEOT

508 SW 2018

Il reprend le même empattement que la berline et se dote d'un profil élancé. Gamme moteurs identique.

5 208 II printemps 2019

La future 208 ne sera plus proposée qu'en 5 portes. Une motorisation électrique est au programme.

3008 restylé fin 2019

Intérieurement comme extérieurement, le style marqué du 3008 ne facilitera

pas le restylage, pourtant prévu dès l'année prochaine.

6 2008 II 2020

208 et 2008 partageront la même base technique mais le SUV, par son style, se rapprochera de son grand frère le 3008.

7 308 III 2021

Déjà très plaisante à conduire aujourd'hui, la 308 adoptera sur sa seconde génération, un essieu arrière multibras et un amortissement piloté.

RENAULT

Kadjar restylé 2018

Dévoilé à la rentrée, le Kadjar restylé adoptera l'écran tactile vertical.

Twingo restylée début 2019

Boucliers, projecteurs et feux arrière sont au programme du léger restylage de la Twingo.

8 Clio V printemps 2019

Le style sera proche de celui de l'actuelle Clio. Les changements seront plus notables à l'intérieur.

Kangoo 2019

Il optera pour la base technique

de la Clio mais conservera les portes latérales coulissantes.

9 Captur II 2020

Une banquette arrière coulissante sera présente pour cette deuxième génération de Captur.

Muskan 2020

Destiné aux marchés émergents, le Muskan inaugurera une nouvelle base pour les futures Dacia.

10 Mégane restylée automne 2019

Un système multimédia modernisé et de nouveaux moteurs, dont le 1.8 TCe 225 ch (GT), seront proposés.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Par **Daniel Carroux**

BMW

Série 8 Coupé Le nouveau coupé Série 8 est disponible à la commande. Cette superbe réalisation fait siens deux blocs estampillés Euro 6 D-Temp, un essence et un diesel, associés à la BVA8 Steptronic et chargés d'entraîner les quatre roues sans autre choix dans les deux cas. Dite 850i xDrive, la Série 8 Coupé

nourrie à l'essence accueille un V8 4.4 libérant 530 ch. Prix : 124 750 € sous la finition **M Performance**. Rajoutez 10 500 € pour le malus. Dite 840d xDrive, la Série 8 Coupé carburant au gazole adopte le 6 cylindres en ligne 3.0 de 320 ch. Prix : 99 700, 105 000 et 109 150 € sous les finitions **Série 8, M Sport** et **M Sport Technic**. Les malus varient entre 4 050 et 4 890 €.

BMW Série 8 Coupé



BMW

Citroën

Berlingo

Premier constat, le nouveau Berlingo intègre pour l'instant dans sa gamme une variante du diesel 1.5 BlueHDi réduite à 75 ch, chose interdite au Peugeot Rifter, son jumeau. Deuxième constat, le Berlingo revient moins cher que le Rifter à motorisation identique et niveau de finition comparable. À cet égard, les deux véhicules offrent les mêmes équipements de série au premier échelon de leurs gammes respectives – voir la gamme du Rifter détaillée dans *L'AJ* n° 1011. Les différences sont plus nettes aux échelons intermédiaires. En finition **Feel**, l'unité siglée Citroën donne accès aux trois sièges rabattables séparément en rang 2 (en finition haute GT Line sur le Rifter) et les airbumps propres à la marque aux chevrons ornent ses flancs. En contrepartie, la clim auto bizona lui est refusée à ce niveau de gamme (de série sur le Rifter Allure).

L'article fait son apparition sur la finition **Shine**, laquelle ajoute le toit panoramique, les arches de rangement latérales translucides et le coffre de pavillon arrière regroupés sous le label Modutop – le premier élément est en option sur le Rifter, les deux suivants sont réservés au Berlingo. Les jantes restent à 16 pouces – 17 pouces sur le Rifter GT Line. Pour le reste, la liste des options disponibles à l'unité sur le Berlingo est courte. Dans le lot, on retiendra les deux sièges escamotables en rang 3 – 700 € sur les deux premières, option gratuite sur la troisième étant donné que l'installation Modutop fait les frais de l'opération. À l'inverse, la liste des packs est longue. On en dénombre sept, et dans le lot, on retiendra le **Pack XTR**, lequel habille le Berlingo sur le mode SUV – sabots de protection avant/arrière et jantes de 17 pouces, notamment. Prix : 750 €.

Berlingo Taille XL

Dit Taille XL, le Berlingo long calque sa gamme sur celle du Berlingo court, alias Taille M. À un détail près : le dispositif Modutop lui est refusé en finition **Shine**. Ce faisant, l'écart de prix entre les deux carrosseries est de 1 000 € sur les deux premières finitions et de 400 € sur la troisième. Les options et les packs sont les mêmes de part et d'autre. Même remarque en ce qui concerne le malus de 53 € infligé au bloc essence.



Citroën Berlingo

WILLIAM CROZES

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Ess.	1.2 PureTech 110 ch BVM6	53 €	Live/Feel/Shine	21 950/23 550/25 550 €
Diesel	1.5 BlueHDi 75 ch BVM5	0 €	Live	21 850 €
	1.5 BlueHDi 100 ch BVM5	0 €	Live/Feel/Shine	23 100/24 700/26 700 €
	1.5 BlueHDi 130 ch BVM6	0 €	Feel/Shine	26 450/28 450 €
	1.5 BlueHDi 130 ch BVA8	0 €	Feel/Shine	28 150/30 150 €

→

LES RENCONTRES SUV

DU 1^{ER} JUILLET AU 31 AOÛT



GAMME SUV PEUGEOT
REPRISE ARGUS® + 3000 €*

GRIP CONTROL**

PEUGEOT i-Cockpit**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

* Soit 3000 € ajoutés à la valeur de reprise de votre véhicule, d'une puissance réelle inférieure ou égale à celle du véhicule neuf acheté. La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus® du jour de la reprise, applicable à la version du véhicule repris, ou le cas échéant à la moyenne du cours des versions les plus proches de celui-ci, ledit cours ou ladite moyenne étant ajusté en fonction du kilométrage, des éventuels frais de remise en état standard et déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un SUV 2008 neuf et en stock, passée entre le 01/07/2018 et le 31/08/2018 et livrée le mois de la commande, ou d'un SUV 3008 neuf hors Access ou 5008 neuf, passée entre le 01/07/2018 et le 31/08/2018 et livrée avant le 31/10/2018, dans le réseau PEUGEOT participant. Offre non valable pour les véhicules au prix PEUGEOT Webstore. ** De série, en option ou indisponible selon les versions.

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL. Consommations mixtes (en l/100 km) : 2008 : de 3,7 à 5,1. 3008 : de 4 à 6. Grand 5008 7 places : de 4 à 6,1. Émissions de CO₂ (en g/km) : 2008 : de 96 à 114. 3008 : de 105 à 136. Grand 5008 7 places : de 101 à 140.

Citroën

C3

Changement sous le capot de la C3. Elle abandonne le diesel 1.6 BlueHDI de 100 ch associé à la BVM5 au profit du diesel 1.5 BlueHDI développant la même puissance, certifié Euro 6 D-Temp et, pour sa part, associé à la BVM6. Prix : 18 400 et 20 250 € sous les finitions **Feel** et **Shine**.

C4 Cactus

Rebelote sous le capot de la C4 Cactus récemment remodelée. En la circonstance, le diesel 1.5 BlueHDI de 100 ch (Euro 6

D-Temp et BVM6) est facturé 20 800, 22 400 et 24 700 € sous les finitions **Live**, **Feel** et **Shine**.

C4 SpaceTourer

Le monospace C4 SpaceTourer (ex-Picasso) intègre la variante de 130 ch du diesel 1.5 BlueHDI dans son offre moteurs – Euro 6 D-Temp et BVM6 sans autre choix. Prix : 28 200, 30 350 et 33 300 € sous les finitions **Live**, **Feel** et **Shine**. Rajoutez 1 200 € pour le Grand C4 SpaceTourer pareillement motorisé. Pas de malus à déplorer dans les deux cas.



Citroën C4 Cactus

DUNCAN SNOW

THOMAS ANTOINE/ACE TEAM



Fiat 500

Fiat

500

Après le 4 cylindres essence 1.2 de 69 ch (voir *L'AJ* n° 1 010 dans la même rubrique), Fiat intègre un second bloc estampillé Euro 6 D-Temp dans l'offre moteurs de la 500. Il s'agit du bicylindre 0.9 TwinAir décliné sous sa variante de 85 ch et associé à la BVM5 sans autre choix pour l'instant. Prix : 17 190, 18 690, 17 690 et 19 190 € sous les finitions **Lounge**, **Club**, **S** et **S Plus**. Rajoutez 2 300 € pour le cabriolet 500C pareillement motorisé. Émissions de CO₂ et éventuels malus allant avec ne sont pas déterminés à cette heure.

Volkswagen

Touareg

Ouverture des commandes pour le nouveau Touareg. Il s'offre les services de deux variantes du diesel V6 3.0 TDI, respectivement portées à 231 et 286 ch. BVA8 et transmission 4x4 4Motion quel que soit le cas de figure. Voici les prix. Touareg V6 3.0 TDI de 231 ch : 56 100, 65 030, 67 580, 73 480 et 75 480 € sous les finitions **Touareg**, **Carat**, **R-Line**, **Carat Exclusive** et **R-Line Exclusive**. Rajoutez 5 430 € pour le Touareg V6 3.0 TDI de 286 ch, la finition d'entrée de gamme Touareg en moins. Malus inconnus à l'heure où nous parlons, les émissions de CO₂ n'étant toujours pas déterminées.



Volkswagen Touareg

MARTIN MEINERS



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



Le nouveau nom d'Eco-Emballages et Ecofolio

FEMMES AU VOLANT MOINS DE MORTS AU TOURNANT ?

ENCORE PEU PRÉSENTES EN SPORT AUTOMOBILE,
**LES FEMMES CONDUISENT AUJOURD'HUI PRESQUE AUTANT
QUE LES HOMMES. ET LES STATISTIQUES SUR LE SUJET SONT
IRRÉFUTABLES : LES CLICHÉS SUR LEUR CONDUITE NE SONT
PAS JUSTIFIÉS. CE SERAIT MÊME PLUTÔT L'INVERSE...**

Par Brice Perrin

Elles n'ont pas le sens de l'orientation, elles ne savent pas se garer, elles se maquillent en conduisant : que n'entend-on pas sur les femmes au volant ! Les préjugés sur les conductrices sont à la fois nombreux, anciens, tenaces et, pour l'immense majorité, totalement infondés. Non seulement les femmes ne sont pas plus mauvaises conductrices que les hommes, mais elles sont en outre souvent moins impliquées dans les accidents corporels et mortels. Elles commettent aussi beaucoup moins d'infractions, notamment les plus graves. Elles sont certes moins nombreuses à rouler que les hommes – et leur kilométrage annuel moyen demeure un peu inférieur –, mais certainement pas dans des proportions qui suffisent à expliquer un tel écart dans les données de l'accidentalité routière.

Comme le révèle une enquête réalisée en début d'année par Minute-Auto.fr, "88 % des conductrices utilisent leur voiture au quotidien". Et c'est le cas même dans les zones urbanisées : en Île-de-France (plus de 12 millions d'habitants), 35 % des femmes conduisent au quotidien, contre 41 % des hommes : la différence n'est donc pas flagrante.

PLUS DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

À l'échelle du pays, les femmes roulent un peu moins que les hommes : d'après une enquête publiée en 2012 par TNS, les utilisatrices principales d'une voiture parcourent en moyenne 11 200 km par an, contre 12 500 km pour leurs homologues masculins. Les trajets réalisés diffèrent également. Les professionnels de la route restent majoritairement

des hommes (c'est le cas pour les livreurs, taxis, VTC, mais pas pour les infirmier(e)s à domicile, par exemple), et l'Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) confirme que les trajets en voiture des hommes sont "en moyenne un peu plus longs que ceux des femmes". "L'écart est de + 1,4 km en moyenne pour l'ensemble des déplacements motorisés", précise le document. Cette même enquête indique toutefois que "les femmes réalisent un peu plus de déplacements quotidiens que les hommes, mais de plus faible distance". Par ailleurs, "les femmes se déplacent plus souvent que les hommes en voiture pour leurs déplacements quotidiens locaux". Les auteurs ajoutent que "lorsqu'une femme conduit, le nombre de personnes à bord du véhicule est plus élevé". L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) rappelle pour sa part que, "dans les accidents mortels pour



DAVID TAVEDOSIAN

lesquels le motif de déplacement des usagers est connu, les hommes comme les femmes sont tués deux fois sur trois sur un trajet « promenade - loisirs » (respectivement 68 % et 64 %). Inutile donc d'invoquer la nature des déplacements pour tenter d'expliquer la différence considérable entre les deux sexes dans l'accidentalité.

Si les femmes demeurent moins nombreuses que les hommes, en proportion, à posséder le permis, l'écart se réduit peu à peu : 91 % des hommes (dont 87 % conduisent régulièrement) et 76 % des femmes (dont 80 % conduisent régulièrement) possédaient le permis en 2008, contre respectivement 89 % et 65 % quinze ans plus tôt. Comme le résume le sociologue Yoann Demoli, « il a fallu attendre que la grande majorité des hommes aient pris le volant pour que les femmes puissent enfin s'en emparer ». L'ENTD souligne que « la géné-

ralisation de l'emploi féminin est l'une des causes de ce plus grand usage de l'automobile par les femmes ».

Depuis le début des années 1970, les femmes sont en moyenne aussi nombreuses que les hommes à obtenir chaque année le permis de conduire. Le dernier bilan officiel révèle que 407 000 femmes ont obtenu le permis B sur l'année 2016, contre près de 423 000 hommes. La différence est donc minime. En revanche, elles étaient plus de 765 000 à s'être présentées à l'examen du permis de conduire, contre 672 000 hommes. Leur taux de réussite fut donc de 53 %, contre 63 % pour les candidats masculins. Et le phénomène est identique pour les années 2015 et 2014. Le fait que le permis accueille davantage de candidates que de candidats s'explique par le plus faible nombre de titulaires du permis, notamment parmi la population âgée. Cela se traduit sur l'âge moyen des personnes

qui décrochent le précieux sésame rose : 23 ans pour les femmes et 21 ans pour les hommes. Mais les femmes ne sont pas pour autant moins à l'aise que les hommes une fois au volant. L'enquête de Minute-Auto.fr précise que seules « 26 % des conductrices craignent de tomber en panne » et que « 59 % savent changer une roue ».

DES DÉLITS ROUTIERS TRÈS MASCULINS

Le dernier bilan des infractions publié par l'ONISR est explicite : « La part des hommes prédomine avec près des deux tiers (67 %) des points retirés ». Pire encore, leur part « atteint 86 % concernant les permis invalidés pour solde nul ». La situation s'aggrave pour les jeunes conducteurs : les hommes représentent plus de... 90 % des permis probatoires annulés pour solde nul ! Enfin, les conducteurs masculins ➔

Des infractions majoritairement masculines



commettent plus d'infractions, toutes catégories confondues, notamment les plus graves, où ils se distinguent nettement : ils sont responsables de 94,5 % des infractions de 5^e catégorie et de plus de 88 % des délits routiers. Les condamnations pour blessures ou homicides involontaires concernent là encore des hommes dans trois cas sur quatre, et neuf fois sur dix en cas de circonstances aggravantes.

MOINS VICTIMES ET MOINS COUPABLES

Le bilan de l'ONISR précise qu'«entre 2010 et 2016, il est néanmoins observé un développement des comportements infractionnistes chez les femmes. Sur cette période, le nombre de points retirés augmente en valeur relative davantage chez ces dernières que chez les hommes». Mais cette récente dégradation ne doit pas faire oublier qu'elles sont à l'origine de beaucoup moins d'accrochages que les conducteurs masculins. Enfin, d'après le bilan des infractions, «il apparaît que les hommes se caractérisent par des comportements à risques alors que les femmes sont, elles, moins attentives au volant».

Pour l'année 2017, l'ONISR avance que «82 % des auteurs présumés d'accidents mortels sont des hommes». Mais les causes de l'accident diffèrent selon le sexe de l'auteur. Chez les

conductrices, la proportion de non-respect de la priorité, d'inattention, de somnolence, de contresens et de téléphone est plus élevée. Chez les hommes, la proportion d'accidents causés par la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, les dépassements dangereux et les distances de sécurité est en revanche bien plus élevée. L'observatoire précise ainsi que «92 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont masculins».

Et les causes de ces accidents qui ne sont pas liées au comportement (malaise, obstacle sur voie...) ont, assez logiquement, la même proportion chez les deux sexes. Selon l'ONISR, «des chercheurs ont montré que près d'un tiers des jeunes hommes prend des risques pour le plaisir pendant la conduite, soit quatre fois plus que les jeunes conductrices». Les hommes causent bien plus d'accidents graves et en sont donc davantage victimes : 79 % des personnes au volant tuées lors d'un accident sont des hommes (63 % pour les blessés), mais les femmes représentent 50 % des passagers tués (46 % des passagers blessés) en voiture. L'ONISR précise que «la mortalité piétonne est plus forte chez les hommes», mais que «les piétons blessés sont répartis entre les deux sexes». Les femmes sont toutefois victimes d'une autre façon : l'enquête de Minute-Auto.fr révèle ainsi que «77 % des conductrices ont déjà été insultées

DES ASSURANCES MOINS CHÈRES POUR LES FEMMES ?

Pendant longtemps, du fait de leur accidentalité plus faible et de leurs comportements moins risqués, les femmes ont bénéficié, à voiture et expérience égales, de tarifs inférieurs à ceux appliqués aux hommes pour les primes d'assurance automobile. Mais en 2012, la Cour de justice de l'Union européenne a mis fin à cet avantage au motif que «la prise en compte du sexe de l'assuré en tant que facteur de risque dans les contrats d'assurance constitue une discrimination». Une décision vigoureusement décriée à l'époque et critiquable sur le fond puisque cet écart tarifaire reposait sur une évidence de longue date. La réduction des inégalités hommes-femmes est rarement aussi efficace et rapide lorsque ce sont les femmes qui sont désavantagées...

au volant par des hommes» et que, «dans 64 % des cas, l'insulte faisait référence à leur sexe». Messieurs, l'heure de l'autobilan est venue... ■

Sources principales :

Enquête nationale transports et déplacements (ENTD), 2008 (dernière édition).

Enquête globale transport (EGT) - Omnil, 2010.

ONISR - Bilan des infractions 2016, bilan de l'accidentalité 2017, bilan du permis à points 2016.



1. Chaque année, autant de femmes que d'hommes obtiennent le permis B. 2. Le téléphone au volant n'est pas une spécificité féminine. 3. Contrairement aux idées reçues, une majorité de femmes sait changer une roue.



L'avis de L'Auto-Journal

Pour se défendre, chaque homme au volant va évidemment y aller de sa petite anecdote personnelle, citant telle conductrice qui a refusé une priorité ou telle autre femme surprise en train de téléphoner en conduisant. Personne n'a prétendu que les femmes sont toutes, et tout le temps, irréprochables lorsqu'elles conduisent une voiture. Mais il est temps que les hommes prennent conscience qu'ils commettent bien plus d'infractions et causent beaucoup plus d'accidents graves que leurs homologues féminines. Que ces messieurs se le disent : il est temps de changer de façon de conduire ou, à défaut... de passer le volant !

POUR TOUT SAVOIR AVANT LE MONDIAL DE L'AUTOMOBILE



Le Guide Salon Spécial 2019, la référence pour tout savoir sur toutes les voitures vendues en France et dans le monde.
Prix, équipements, options, fiches techniques : **400 modèles**
de **430 constructeurs** sur plus de **400 pages**.
Indispensable avant le Mondial !

EN VENTE ACTUELLEMENT



Le camouflage parvient encore à masquer la proue et la poupe définitives, mais la ligne générale dévoile un profil classique.



Plus large que l'actuelle, la future Classe S profitera de la récente plateforme MRA, synonyme de gain en poids et en dynamisme.

VOICI LA CLASSE S DE 2020

C'est une toute nouvelle limousine que prépare Mercedes pour lutter contre une concurrence plus jeune et variée que jamais !

Pendant plusieurs décennies, elle est restée la plus luxueuse, la plus confortable et la plus technologiquement aboutie des routières de luxe. Mais la Classe S souffre désormais d'une triple concurrence : celle des autres constructeurs allemands et britanniques, celle des nouveaux acteurs (Tesla Model S) et celle des SUV, qui gagnent des parts de marché même sur le segment du luxe. Lancée en 2013, la génération actuelle (W222) a bénéficié d'un restylage l'an passé et, si elle n'a pas à rougir de la concurrence, elle souffre face aux récentes BMW Série 7 (2015) et Audi A8 (2017). Le développement de la prochaine génération a commencé à la rentrée 2017 avec un

mulet basé sur l'actuelle, mais les premiers prototypes de la future Classe S ont pris la route dès l'hiver dernier. Ils poursuivent actuellement leur mise au point, notamment près du site de Sindelfingen, en Allemagne.

Un habitacle complètement remodelé.

La ligne générale conserve les valeurs fondamentales : trois volumes, plus de 5 mètres, une malle imposante. L'éclairage sera 100 % LED mais c'est surtout à l'intérieur que cette Mercedes évoluera : l'instrumentation sera 100 % numérique, l'habitacle comptera de nombreux écrans et commandes tactiles, un éclairage très soigné et une ambiance plus chaleureuse que sur l'actuelle. Côté châssis, la future Classe S bénéficiera d'un allègement grâce à l'emploi de la plateforme MRA, et de voies majorées qui profiteront au comportement et à l'habitabilité. Sous le capot, toutes les motorisations seront hybrides – de l'électrification légère à l'hybride rechargeable en fonction des versions. La Classe S disposera également d'un système de conduite autonome de niveau 3 plus performant que celui de l'A8, puisqu'il devrait notamment pouvoir fonctionner en zone urbaine. Enfin, la version AMG et les variantes coupé, cabriolet et Maybach, encore plus spacieuses et luxueuses, devraient être reconduites.

Cette future Mercedes Classe S (W223) devrait être présentée en fin d'année 2019 pour un lancement commercial début 2020.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
début 2020

Prix : à partir de **95 000 €**

Concurrente des Audi A8, BMW Série 7, Bentley Flying Spur, Jaguar XJ, Lexus LS

La Classe S de Mercedes entend devenir la nouvelle référence en matière de conduite automatisée.

CHRISTOF STACHE/AFP



DIESELGATE

STADLER : un patron en prison

Le Dieselgate remonte à 2015, et si la justice a été rapide de l'autre côté de l'Atlantique pour faire indemniser les clients lésés et imposer au groupe Volkswagen un changement radical d'attitude, le Vieux Continent semble agir avec moins de célérité. Mais pas avec moins de sévérité puisque Rupert Stadler, qui dirigeait la marque Audi depuis 2010, a été placé en détention provisoire le 18 juin. Il est inculpé pour fraude et la justice munichoise craignait que des preuves puissent avoir été dissimulées. Cela étant, en près de trois ans, les dirigeants impliqués dans ce scandale ont eu tout le loisir de supprimer ou de faire supprimer tout ce qui pouvait les impliquer, ou leurs marques, dans le scandale du diesel... Notez que d'autres cadres du groupe ont déjà été incarcérés, et que Rupert Stadler a été remplacé par Abraham Schot, qui dirigeait alors le marketing et les ventes pour la marque.

JUSQU'AU 15 OCTOBRE PORSCHE À LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE



Connu pour ses lustres et pour sa passion des belles anciennes, Régis Mathieu prête au célèbre musée de Mulhouse ses plus belles Porsche pour une exposition thématique superbement mise en scène. Le billet pour accéder à la Cité de l'Automobile s'affiche à 14 €.

Les chiffres du marché français en juin 2018



+ 9,2 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à juin 2017.

+ 22,3 %

C'est la hausse des ventes de Volvo en juin (+ 5,1 % depuis début 2018), soit 1823 voitures neuves immatriculées sur le mois. C'est presque deux fois plus qu'Alfa Romeo (1033 voitures).

252 222

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de juin, soit 1,19 million depuis le début de l'année (+ 4,7 %).

120

C'est le nombre d'Alpine A110 immatriculées en France en juin, soit un total de 380 berlinettes depuis le début de l'année.



SEAN KLINGHOEFER

INSOLITE

365 Panda réunies

"Pandino", c'est le surnom donné par les Italiens à la Fiat Panda. C'est aussi une ville du nord de l'Italie où s'est tenue la 2^e édition de la rencontre internationale des propriétaires de la citadine. 365 Panda de toutes époques et venant de toute l'Europe ont ainsi été réunies dans la petite bourgade. Fiat en a profité pour rappeler que "depuis le lancement de la 1^{re} génération, en 1980, plus de 7,5 millions de Panda ont été vendues".



PHOTOS MARCO ALPOZZI



SUPERCAR

Aston lance la DBS Superleggera

Elle remplace la Vanquish S et fait revivre le patronyme lancé par le carrossier Touring en 1967. Avec 1,7 tonne sur la balance, cette DBS n'est pourtant pas vraiment super légère, mais elle a d'autres arguments pour convaincre: un style spectaculaire, un habitacle superbe et un V12 5,2 l biturbo poussé à 725 ch et 900 Nm. Le 0 à 100 km/h est expédié en 3,4 secondes et Aston annonce 340 km/h en vitesse de pointe. Ses deux places arrière serviront d'appoint ou accueilleront des enfants. Le tarif débute à 275 000 €, pour des livraisons annoncées au troisième trimestre.

DOMINIC FRASER

DU 21 AU 23 SEPTEMBRE SALON AUTO MOTO CLASSIC

www.automoto-classic.com

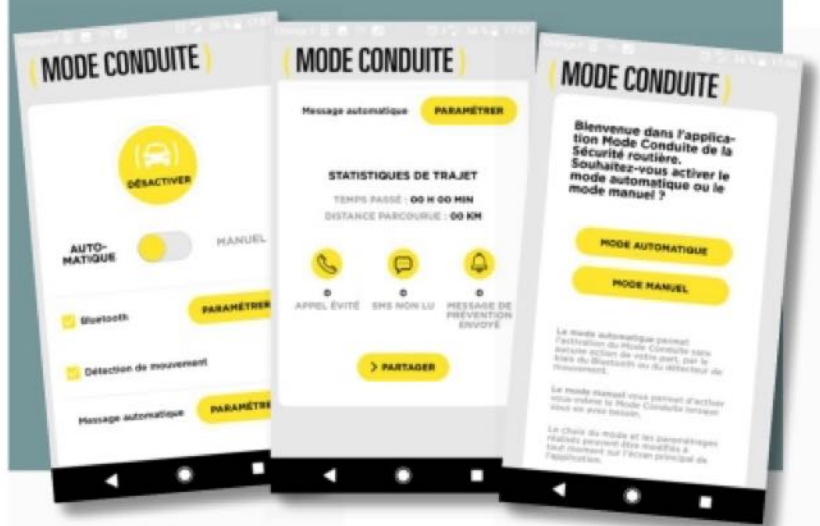


Pendant trois jours, le parc des expositions de Toulouse accueillera la 1^{re} édition de ce Salon consacré aux anciennes à deux et quatre roues. Plus de 400 véhicules seront exposés, et 10% d'entre eux seront centenaires! Une vente aux enchères est également prévue. L'entrée est à 12 €.

APPLICATION

Pour une conduite (encore) plus sûre

Lancée en 2014, l'application pour smartphone *Mode conduite* permet de bloquer les appels entrants et les notifications de SMS lorsque vous roulez. Elle envoie automatiquement à l'émetteur un message lui signalant que vous êtes au volant. La Sécurité routière vient de faire évoluer cette application: elle peut dorénavant adresser un message personnalisable à chacun des contacts de son répertoire. L'interface a par ailleurs été simplifiée, et l'activation de l'application n'empêche pas d'utiliser le GPS du smartphone. L'appli est gratuite et disponible sur Android et iOS.



CLÉMENT CHOULOT

CONDUITE AUTONOME

Elle n'empêchera pas les bouchons!

De nombreuses études ont déjà annoncé que la conduite autonome et connectée permettrait une réduction de la congestion. Un rapport publié par le Forum économique mondial et le cabinet BCG conclut, avec l'exemple de Boston, sur une baisse des embouteillages en banlieue, mais un accroissement de la congestion (+ 5,5% de temps de trajet) en centre-ville, notamment à cause de déplacements qui seront effectués en voitures et navettes autonomes plutôt qu'en transport en commun. Un effet pervers qu'il faudrait évidemment limiter.





L'auto-Journal

Un numéro "Salon" exceptionnel

Plus de 400 pages, 4000 modèles décortiqués, tous les prix, les options, les détails techniques : grâce au numéro Salon 2019 de L'Auto-Journal (n° 1012), vous saurez tout du marché automobile français... Et bien davantage, puisque ce numéro spécial présente les marques et modèles qui ne sont pas importés, ainsi que les œuvres d'artisans parfois méconnues. À échanger contre 7,99 € chez les vendeurs de presse.

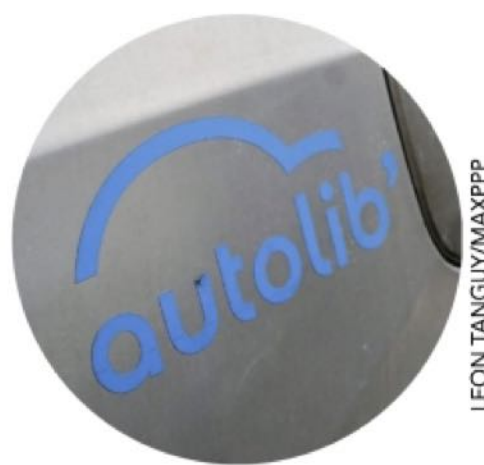


AUTOPARTAGE

Autolib' :

Renault et PSA prennent le relais

Brouillés sur fond de service déficitaire dont personne ne veut assumer la charge, la mairie de Paris et Bolloré viennent de mettre un terme au service d'autopartage Autolib', lancé en 2011. Ce n'est pas une mauvaise nouvelle pour tout le monde puisque les deux constructeurs nationaux en profitent pour se positionner comme remplaçants : PSA annonce le lancement d'un service "au cours du dernier trimestre 2018. La flotte mise en place comptera dans un premier temps 500 véhicules électriques des marques Peugeot et Citroën." Renault, de son côté, va déployer son offre dès septembre : "Une offre de véhicules électriques en autopartage accessibles en libre-service 24/7 et sans stations et une offre de véhicules électriques en autopartage en boucle, pour des trajets plus longs, accessibles en libre-service 24/7 depuis des parkings Renault ou partenaires. Cette offre s'appuiera sur la gamme électrique du Groupe : Zoe, Twizy, Kangoo Z.E, Master Z.E." D'ici à fin 2019, la flotte totaliserait 2000 véhicules.



LEON TANGUY/MAXPPP



Renault Zoe

YANNICK BROSSARD

PIKES PEAK

Volkswagen décroche un nouveau record

Faire d'une pierre deux coups : en engageant à Pikes Peak un prototype électrique de 680 ch spécialement conçu pour l'épreuve américaine, Volkswagen met en avant sa stratégie d'électrification censée faire oublier le scandale lié au diesel, et la marque en profite pour pulvériser le précédent record établi par Sébastien Loeb en Peugeot 208. Au volant de l'I.D. R, Romain Dumas a parcouru les 20 kilomètres de la course de côte en 7 mn et 57 secondes, soit plus de 150 km/h de moyenne ! Un nouveau record, qui ne demande évidemment qu'à être battu.

VOLKSWAGEN



Cayenne Coupé : cette fois, ça y est !

Un premier prototype avait laissé croire à un Cayenne coupé. Il s'agissait en fait d'une Panamera raccourcie, rehaussée et utilisée pour le développement de la Mission E. Mais un vrai prototype de Cayenne Coupé confirme que Porsche développe bel et bien un concurrent aux BMW X6 et autres Mercedes GLE. Une proposition légitime puisque le Cayenne est sans conteste le plus sportif des SUV.

La Kwid bientôt en Europe ?

Réservée à certains marchés, la petite Kwid va bientôt être restylée, après trois années de carrière. Or les prototypes de cette version restylée sont entre autres testés... sur les routes européennes ! Renault n'a jamais fermé la porte à une commercialisation sur notre continent, qui impliquerait toutefois des modifications pour se conformer aux contraintes locales (pollution, sécurité).

Seat Tarraco : des vellétés sportives

Seat n'a pas l'intention de laisser à son confrère Skoda le monopole des photos sur le Nürburgring. Le futur SUV familial de la marque ibérique, qui offrira 7 places et sera lancé à la fin de cette année, a été aperçu sur la célèbre et intransigeante piste allemande, dans une variante dotée de grandes roues et de larges gommes. Reste à voir si la marque Cupra osera proposer sa propre version...



LE **Grand** **Auto** MAGAZINE

LE MAGAZINE QUI VOIT L'AUTO EN PLUS GRAND

LE **Grand** **Auto** MAGAZINE

LE MAGAZINE QUI VOIT L'AUTO EN PLUS GRAND

UN
HORS-SÉRIE
DE L'AUTO-JOURNAL

NOUVEAU

Premier essai
BERLINE 508
VRAIMENT PREMIUM ?



Nouveauté
BREAK 508
CHIC OU PRATIQUE ?



SCOOP
LE FUTUR
SUV 4008
DÉVOILÉ

PEUGEOT

LA GRANDE OFFENSIVE !

Grand match
**LA NOUVELLE MERCEDES
CLASSE A DÉFIE LA
BMW SÉRIE 1**



Grand classique
**LA 2CV
FÊTE SES
70 ANS**
NOUS AVONS
TESTÉ LA PREMIÈRE
VERSION !



Grand reportage
LES COULISSES D'UNE USINE AUTOMOBILE

Dossier
CITROËN C5 AIRCROSS
LE SUV FAMILIAL ET COOL !



FORMAT XXL

LE MAGAZINE qui voit L'AUTO EN PLUS GRAND

DÉCOUVREZ UNE NOUVELLE EXPÉRIENCE DE LECTURE !

Avec un format XXL qui sublime la voiture, le *Grand Magazine Auto* offre une immersion sans précédent grâce à son format jamais vu dans la presse automobile. Un papier de haute qualité, des photos panoramiques... Le *Grand Magazine Auto* réinvente tous les incontournables de la presse automobile au travers d'articles détaillés et une qualité rédactionnelle remarquable.

**Un magazine unique qui plonge le lecteur
dans de nouvelles sensations**



EN VENTE ACTUELLEMENT

L'exception *française*



❶ Le DS 7 Crossback annonce les fondamentaux d'un style résolument ciselé, que l'on retrouvera sur les futures DS.

❷ Dans les appuis, le train arrière se désolidarise du train avant, faisant naître un sentiment malsain derrière le volant.

❸ Le SUV prend la pose à Dresde. ❹ En mode Confort, la suspension adaptative efface les pavés. ❺ En montagne, le DS 7 Crossback se différencie d'un Peugeot 3008 par son comportement pataud.



Porte-drapeau du luxe à la française et vitrine du confort à la sauce Citroën, le DS 7 Crossback a pour mission d'insuffler un souffle nouveau au constructeur. A-t-il les moyens de ses ambitions ? Pour le savoir, nous avons concocté un tracé varié afin de percer tous les secrets du véhicule.

Par **Stany Meurer** Photos **Adrien Cortesi**





❶ Pression des pneus à vide: 2,3 bars à l'avant, 2,2 bars à l'arrière. Celle-ci passe à 2,5 et 3,3 bars en charge: un écart très important.

❷ Ambiance disco et bonne efficacité pour les phares à LED, qui présentent un faisceau d'éclairage plus concentré que ceux au xénon.

DS 7 CROSSBACK 2.0 BlueHDi 180 ch EAT8 Grand Chic Inspiration Opéra



"J'AURAIS AIMÉ POUVOIR DISPOSER DE LA SUSPENSION SPORT AVEC DES RÉGLAGES MOTEUR ET BOÎTE NORMAUX, MAIS C'EST IMPOSSIBLE... ET BIEN REGRETTABLE!"

Adrien Cortesi (photographe)

Je n'étais plus remonté dans un DS 7 Crossback depuis notre première rencontre, à la fin du mois de novembre 2017. Une rencontre finalement trop brève pour se forger un jugement définitif. Aussi ai-je pris le parti d'aborder le sujet comme si je découvrais le SUV haut de gamme, en essayant de faire table rase de ma première analyse publiée dans le n° 997. Autant vous l'avouer d'emblée, je ne suis pas parvenu à tenir mon engagement. Forcément des sensations sont revenues, certaines se confirmant alors que d'autres étaient balayées, prouvant à satiété l'intérêt de l'essai longue durée. Une remarque qui vaut, bien sûr, pour tous les 10 000 km, mais plus encore pour celui-ci. Le DS 7 Crossback cache bien son jeu et avait des secrets à nous révéler en nous conduisant par monts et par vaux...

Sur l'extérieur, je ne me prononcerai guère, cela étant affaire de goûts et de couleurs. Tout au plus peut-on constater que le DS 7 voit sa silhouette inspirée dans les grandes lignes par l'Audi Q5, ce qui en soi n'est pas une mauvaise référence si l'on en juge par le succès commercial de l'allemand. D'autant qu'inspiration ne veut pas dire copie. Et le français

de se distinguer par un ensemble de petits détails chiadés, comme ses blocs optiques Active Led Vision dont les modules tournent dans tous les sens, à vous donner le tournis.

À l'intérieur, le DS 7 Crossback a opté pour une présentation aux antipodes de celle choisie par nombre de ses concurrents.

À commencer par Volvo pour ses XC60 et 90. Aux formes épurées et minimalistes des modèles suédois, il oppose un style baroque, parfois compliqué et volontiers surchargé – certains diront bling-bling – qui a pour principal mérite d'offrir une réelle originalité. Le pari est respectable... pour autant que l'ergonomie et la fonctionnalité n'aient pas à souffrir de ces choix. Ce qui n'est pas forcément le cas avec des lève-vitres électriques relégués sur la console centrale, une platine de commandes aussi invisible que peu accessible à la gauche du volant et un bouton de démarreur difficile, voire impossible, à identifier au premier coup d'œil, et qui, de surcroît, exige d'être enfoncé profondément et longtemps avant de réveiller ou d'endormir le moteur.



SYSTÈME DE CONDUITE SEMI-AUTONOME

Un bon pilote

En option (1 150 €) sur les finitions Executive et Grand Chic (2 400 à 2 750 € sur les autres, Chic exceptée), le DS Connected Pilot se révèle doux, efficace et compétent à l'usage. Il fonctionne jusqu'à l'arrêt du véhicule et redémarre automatiquement si l'arrêt est inférieur à 3 secondes. Utilisant conjointement le régulateur de vitesse adaptatif et l'aide active au maintien de la position dans sa voie, le système est opérationnel jusqu'à 180 km/h. Il vous intime de reprendre le volant en main après 17 s via un voyant, et par une alerte suivie d'une autre avec bruiteur une dizaine de secondes plus tard, avant la mise hors fonction du système après 35 s en cas d'absence de réaction.



1 Nous l'avons constaté à de multiples reprises : le DS 7 aime les regards.
2 Le toit panoramique donne beaucoup de luminosité. En s'ouvrant, il vient à la rescousse du système de climatisation, un peu dépassé pour maintenir constante la température en cas de forte chaleur.

Je parle, je parle, mais il est temps d'accueillir mon compagnon de voyage, Adrien, pour qui c'est le premier 10 000 km, un exercice incomparable par rapport à un essai classique, plus fatigant certes, mais plus enrichissant aussi. Comme la météo est infecte dans le Sud, nous décidons de mettre cap à l'est en direction de l'Allemagne et de l'Autriche.

Attentif aux détails, l'œil de photographe d'Adrien est immédiatement attiré par le petit côté "œuvre d'art" des projecteurs avant. Je ne résiste pas au plaisir de lancer leur animation d'accueil qui les fait miroiter à la façon d'une boule à facettes de la période disco. Un ballet lumineux impressionnant, mais qui donne froid dans le dos à l'idée de les confier à un mécano pour une intervention. Indépendamment de leur complication technique inutile, ils affichent un petit côté "too much" dans la séduction, un certain manque de discrétion. Est-ce bien cela l'élégance à la française ? En repensant aux DS 19, 21 et 23 Pallas, ce n'est pas exactement l'idée que j'en ai...

Un peu taquin, Adrien ouvre la porte arrière pour loger ses sacs de matériel. Je lui signifie que je n'ai pas emporté toute ma garde-robe et qu'il reste par conséquent de la place dans le coffre... J'en profite pour

me glisser sur la banquette, histoire d'en juger le confort. L'occasion de mentionner, côté positif, que si cette dernière ne coulisse pas, son dossier est inclinable sur 9° (de 23° à 32°) et que le plancher est débarrassé de tout tunnel de servitude. Pour la critique, je note toutefois une assise un peu basse, et surtout l'impossibilité de glisser mes pieds sous les sièges avant, ce qui aurait permis d'agrandir l'espace disponible pour les jambes. Adrien ne m'a pas attendu pour s'installer à l'avant. Son premier compliment va à l'assise des sièges, réglable en longueur. Le suivant est pour le vitrage latéral feuilleté (avant et arrière, s'il vous plaît !), signe d'une volonté de soigner l'insonorisation. De fait, il suffit de parcourir quelques mètres seulement pour constater que le DS 7 Crossback évolue dans un univers ouaté, surtout en ville où nous avons choisi le mode Confort. Avec cette sélection, et jusqu'à 80 km/h, "notre" DS 7 Crossback bénéficie pleinement des avantages du DS Active Scan Suspension. De quoi s'agit-il ? D'un système complexe utilisant une caméra placée derrière le pare-brise, et de quatre capteurs et trois accéléromètres pour lire le profil de la route dans une plage comprise entre 5 et 20 mètres, et transmettre toutes les 5 millisecondes les informations recueillies à un ➔



À PORTÉE DE MAIN

Non seulement le DS 7 Crossback ne fait pas l'impasse sur les patères, devenues rares, mais il intègre un range-lunettes à portée de main du conducteur : simple et bien vu.



MAUVAISE IDÉE

L'idée n'était sans doute pas de donner à cette grille une apparence endommagée. C'est pourtant l'impression procurée sous certains angles de vision. L'effet escompté n'est pas atteint. C'est dommage.



LE DESIGN PRIME SUR LA FONCTION

Il existe évidemment d'autres solutions pour régler le volume de la radio, mais remplacer un bouton par un rouleau n'est pas très pratique. Il devient plus difficile d'effectuer un réglage fin.



PARFAIT POUR BASKETTEURS

Le coussin d'assise extensible, courant dans les véhicules allemands, est plus rare côté français. C'est pourtant une excellente initiative pour soutenir les jambes, quel que soit le gabarit des passagers.

À TÂTONS...

Masquées par le volant, les fonctions commandant la conduite semi-autonome, le réglage des rétroviseurs, l'ouverture du hayon motorisé, l'aide au maintien de voie et le dégivrage du pare-brise sont peu accessibles.

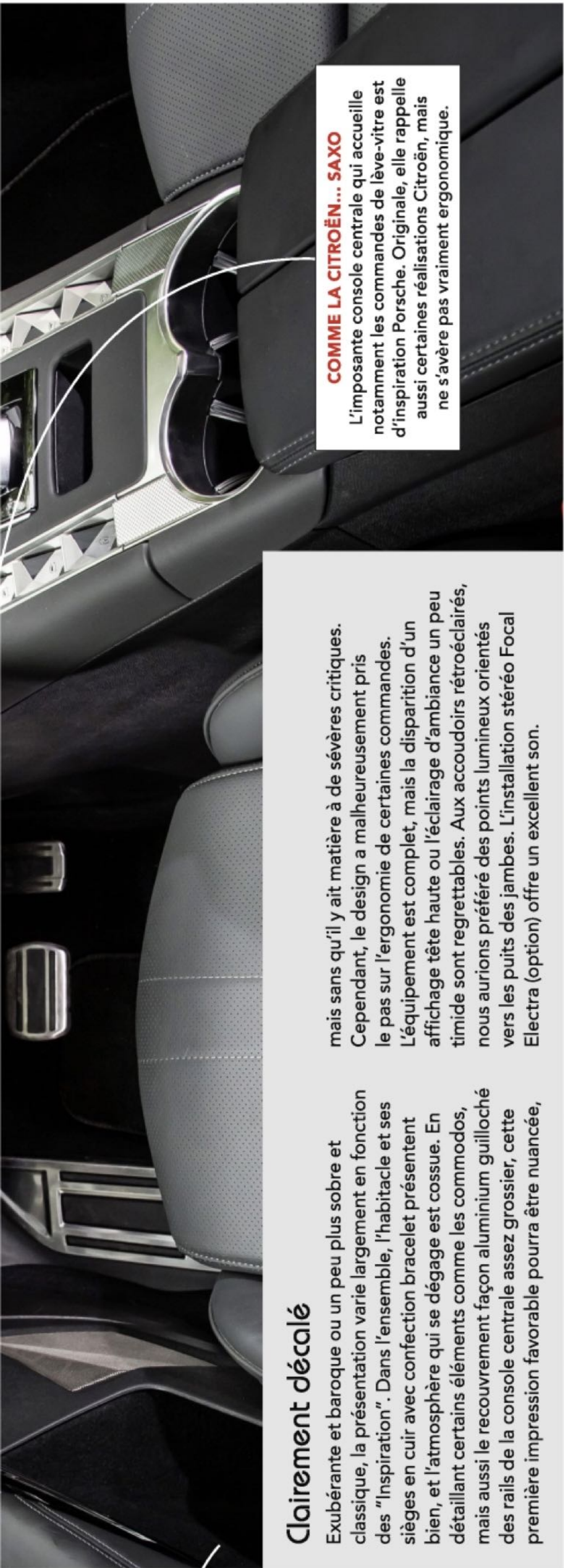
FAÇON MERCEDES

Ce grand rangement fermé par un volet se révèle bien pratique et bien plus commode à utiliser que la fente destinée à accueillir la clé de contact située derrière le levier de vitesses.



HÉRITAGE DU 3008

A bord, rien ne trahit que DS 7 Crossback et Peugeot 3008 partagent de nombreux éléments mécaniques. Vraiment rien ? Si, le levier de changement de vitesses.



Clairement décalé

Exubérante et baroque ou un peu plus sobre et classique, la présentation varie largement en fonction des "Inspiration". Dans l'ensemble, l'habitacle et ses sièges en cuir avec confection bracelet présentent bien, et l'atmosphère qui se dégage est cosue. En détaillant certains éléments comme les commodos, mais aussi le recouvrement façon aluminium guilloché des rails de la console centrale assez grossier, cette première impression favorable pourra être nuancée,

mais sans qu'il y ait matière à de sévères critiques. Cependant, le design a malheureusement pris le pas sur l'ergonomie de certaines commandes. L'équipement est complet, mais la disparition d'un affichage tête haute ou l'éclairage d'ambiance un peu timide sont regrettables. Aux accoudoirs rétroéclairés, nous aurions préféré des points lumineux orientés vers les puits des jambes. L'installation stéréo Focal Electra (option) offre un excellent son.

COMME LA CITROËN... SAXO
L'imposante console centrale qui accueille notamment les commandes de lève-vitre est d'inspiration Porsche. Originale, elle rappelle aussi certaines réalisations Citroën, mais ne s'avère pas vraiment ergonomique.



Le combiné numérique d'instrumentation de 12 pouces permet de programmer l'affichage que vous désirez. Son utilisation est intuitive, mais certaines présentations semblent plus "artistiques" que techniques. Ce qui est particulièrement vrai pour le graphisme du compte-tours... qui heureusement n'est pas indispensable sur un SUV à boîte automatique.



❶ Le stop/start n'est pas parfaitement transparent : le constructeur nous avait habitués à mieux par le passé. ❷ Dans un halo de lumière projeté sous les rétroviseurs, le logo DS est reflété au sol : joli. ❸ Potsdam et son célèbre pont des Espions : est-ce à cet endroit que DS aurait eu accès aux croquis de l'Audi Q5 ?



SYSTÈME NIGHT VISION Un peu gadget

À l'aide d'une caméra infrarouge située à l'avant du véhicule dans la partie supérieure de la calandre, ce dispositif identifie et signale la présence de piétons et d'animaux dans le champ de vision du conducteur. Il fonctionne uniquement lorsque la luminosité est faible et impérativement avec les feux de croisement allumés, il ne peut être utilisé qu'en dessous de 160 km/h. À noter que la portée de détection de la caméra est comprise entre 15 et 150 m et que les animaux dont la taille est inférieure à 50 cm échappent à sa vigilance. Son utilité est donc relativement réduite. Prix de cette option ? 1 250 €. Cher... pour épater son voisin.

cerveau gérant l'amortissement piloté. Son action porte exclusivement sur le train arrière, afin de maîtriser ses rebonds excessifs lors du passage d'obstacles, comme les casse-vitesse.

Très appréciable en ville, le mode Confort l'est malheureusement beaucoup moins ailleurs.

Sur autoroute, il donne aux passagers l'impression d'être sur un tapis volant, ou plutôt... flottant : l'assiette du véhicule ne semble jamais verrouillée, la caisse dodelinant en permanence. Sur nationale, le bilan s'assombrit encore, avec un train arrière qui procure la sensation d'être insuffisamment maintenu et mal guidé au premier appui. Le tout se traduit par un sentiment de malaise pour le conducteur, perturbé par des mouvements incessants de lacet faisant penser à une toupie en fin de course. Au freinage, ce n'est guère mieux à cause d'un train avant qui pique du nez. Une caricature de confort souple ! Par réaction, nous enclenchons le mode Sport qui, s'il est plus cohérent en matière de suspension, fatigue

l'oreille en raison d'une sonorité mécanique amplifiée de manière artificielle. Par élimination, il ne nous reste qu'à sélectionner le mode Normal, qui sera utilisé pendant 95 % de notre temps de parcours, en regrettant que le DS 7 Crossback ne dispose pas d'un mode personnalisé qui aurait permis de combiner l'amortissement Sport avec les lois de passage de la boîte, le réglage de la direction et... la sonorité de l'échappement du mode Normal. Pendant que je note cela, Adrien a pris la barre. Impatient de tester le système de conduite semi-autonome appelé DS Connected Pilot, il l'enclenche à la première occasion. Bonne surprise, le dispositif se montre à la hauteur de ses prétentions, s'avérant aussi efficace que ceux des haut de gamme les plus sophistiqués, avec notamment des corrections douces et subtiles sur le volant (*lire encadré p. 41*).

La frontière allemande franchie, nous forçons sur le champignon. Au-dessus de 200 km/h, le DS 7 Crossback peine à accroître sa vitesse, et si nous atteignons finalement 217 km/h, c'est au prix d'une très longue lancée. Par ailleurs, il a du mal à se maintenir à cette allure, la vitesse chutant ➔

"JOUER LA CARTE DU CHARME, DE L'ÉLÉGANCE ET DU LUXE À LA FRANÇAISE EST UNE BONNE TECHNIQUE. MAIS PAS AU DÉTRIMENT D'UNE ERGONOMIE INTUITIVE."

Mélina Priam (responsable des essais)

DS 7 CROSSBACK 2.0 BlueHDi 180 ch **45**
EAT8 Grand Chic Inspiration Opéra

High-tech

Pas mal, mais un peu lent

INTELLIGENCE MOYENNE



S'il est facile de régler la distance moyenne désirée avec le véhicule vous précédant, en revanche, le régulateur adaptatif manque de subtilité dans son fonctionnement.

UTILITÉ CONTESTABLE



Pratique de nuit, dans le brouillard notamment, le système Night Vision n'est pas fiable à 100%, son bon fonctionnement étant tributaire de nombreuses conditions.

UNE CERTAINE IDÉE DU VOYAGE

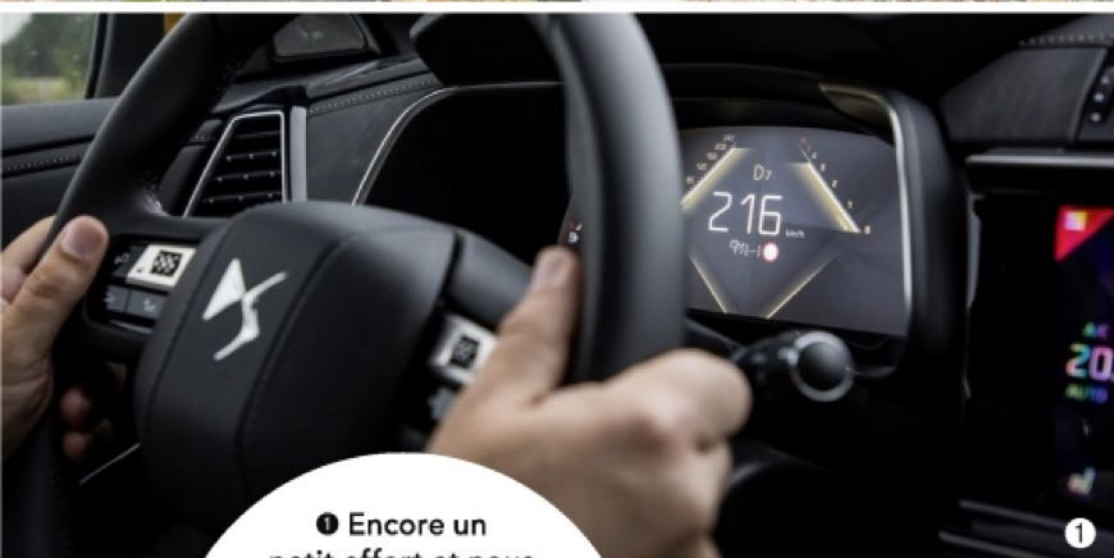


Le réglage des sièges massants s'effectue via l'écran central. On peut également choisir une ambiance de bord. On notera la présence de touches sous l'écran pour y naviguer plus rapidement.

PROGRAMMATION LENTE



Introduire une destination n'est pas rapide; la présentation est datée mais le système fonctionne bien... une fois lancé. Le plan en grand format peut s'afficher dans le combiné principal.



❶ Encore un petit effort et nous accrocherons furtivement "217 km/h" au compteur. Laborieusement... ❷ Un tracé idéal pour découvrir que le moteur manque un peu de tonus et sa boîte de douceur lors des rétrogradages.



❶ Le volume de coffre n'est pas génial et affiche un ensemble de cotes inférieures à celles de la catégorie. Bon point en revanche pour ses formes, fonctionnelles.
❷ Banquette non coulissante mais dossier inclinable, assise un peu basse mais absence de tunnel de servitude.

❶ Le dessin du feu arrière est chiadé.
❷ La position de conduite est bonne, mais l'ergonomie gagnerait à être revue. Le pare-brise chauffant est dépourvu des fils qui peuvent gêner la vue de nuit. Bien vu: les rétroviseurs extérieurs de grand format. ❸ Le seuil de chargement est élevé et la hauteur sous hayon un peu faible pour les grands gabarits.

❶

❷

“J’AI ÉTÉ PARTICULIÈREMENT GÊNÉ PAR LA DIFFICULTÉ À DOSER LE FREINAGE, SURTOUT EN VILLE. IL EST BRUTAL, À L’OPPOSÉ DE CE QUE L’ON ATTEND D’UNE VOITURE CONFORTABLE.”

Brice Perrin (Chef de rubrique)



dramatiquement au moindre lever de pied. Ce qui pourrait n'être qu'anecdotique trahit cependant les limites aérodynamiques d'un SUV, la traînée importante de ses gros pneus et la longueur finale des derniers rapports de transmission. Accessoirement, cela engendre une nette augmentation de la consommation. Curieusement, dans ce contexte, la boîte semble trop souvent hésiter sur le rapport à engager. Dans l'absolu, on pourrait y voir une forme d'intelligence. Mais là

où une boîte Mercedes change ses vitesses de façon transparente, même en tombant deux ou trois vitesses, la gestion de la transmission automatique du DS 7 Crossback manque singulièrement de raffinement avec des passages heurtés: un sérieux bémol pour un candidat au titre de roi du confort. Il est temps de passer à autre chose, et d'emprunter un éventail varié de nationales. Si le 2 litres BlueHDi du DS 7 Crossback ne manque pas de ressources, celles-ci ne sont guère impressionnantes dans la mesure où les accélérations brillent par leur linéarité. Séduisant sur le plan esthétique,

PLUS

Positionnement original
Typage confort affirmé
Rapport prix/équipement

MOINS

Réactions du train arrière
Gestion de boîte
manquant de raffinement
Mode Confort caricatural

le levier de vitesses partagé avec le cousin Peugeot 3008 ne permet pas de reprendre la main en mode manuel. Pour cela, il faut obligatoirement utiliser les palettes disposées sous le volant.

À l'assaut des cols autrichiens, le DS 7 Crossback révèle un comportement sûr mais pataud, à des années-lumière du caractère enjoué du 3008.

Un comportement que nos essais à Mortefontaine confirmeront totalement. Si la direction ne pose aucun problème, le freinage pourra dérouter par une attaque jugée un peu trop assistée par certains. Plus étrange, sur terrain en forte déclivité, le frein à main renâcle à bloquer les roues, qu'il verrouille enfin après avoir brouté à trois reprises: surprenant! Pendant qu'Adrien veille à trouver le bon angle de prise de vues, j'inspecte la finition... sous tous les angles. Le verdict est sans appel: il est possible de ne pas aimer la présentation ou la décoration du DS 7 Crossback, mais



L'avis de Stany Meurer



J'applaudis son approche originale mais moins sa présentation baroque et surchargée.

70%
Quotient
Émotionnel



difficile de lui reprocher la qualité de ses matériaux et de son assemblage. Clairement, le constructeur a mis les petits plats dans les grands pour présenter une copie qui ne souffre aucune méchante critique. Aucune, vraiment? Allez, soyons chien, et reprochons-lui quelques babioles, comme ces grilles de haut-parleurs du système audio situées dans le coin avant des portières avant, dont le dessin mal inspiré laisse penser qu'elles ont été défoncées. Un détail. Comment vous cacher que les choix aussi courageux qu'atypiques de DS n'ont cessé d'alimenter nos conversations tout au long du parcours? Ainsi, les suspensions qui soufflent le chaud et le froid. On peut les trouver aussi admirables dans certaines circonstances, que détestables à d'autres moments, voire pénibles et même rédhibitoires. Avant de conclure, un mot sur la consommation. Sur l'ensemble de notre périple, dans lequel aucune épreuve ne lui aura été épargnée, le DS 7 Crossback équipé d'un 2 litres BlueHDi aura brûlé en moyenne 7,8 l/100 km, la fourchette plutôt large des consommations s'établissant entre 6,3 et 9,6 l/100 km. ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★

Peu démonstratif, le moteur est efficace et performant. L'excellente boîte automatique à 8 rapports souffre d'une gestion insuffisamment raffinée. Pour assurer le confort, le châssis est réglé souple mais cela se paie par des mouvements de caisse amples et un comportement pataud.

SÉCURITÉ ★★★★★

En série, le DS 7 Crossback reçoit un authentique arsenal sécuritaire avec l'aide au maintien de voie, la lecture des panneaux, la surveillance d'angles morts, un système de détection de fatigue du conducteur, un régulateur adaptatif, un contrôle de stabilité de l'attelage, etc. N'en jetez plus.

PERFORMANCES

★★★★★

Les performances sont tout à fait honorables. Obtenues de façon linéaire, elles correspondent parfaitement à la philosophie du véhicule.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

Tout dépend de ce que l'on aime. Si pour vous, le confort idéal tient à des sièges fermes et un châssis verrouillé, passez votre chemin. À vouloir trop faire dans le moelleux, le mode Confort frise la caricature. Excellente insonorisation.

HABITABILITÉ

★★★★★

Plutôt intéressante rapportée aux dimensions du véhicule. À l'arrière, elle aurait pu être améliorée avec une banquette coulissante. Pas de tunnel de servitude, mais impossible de glisser ses pieds sous les sièges avant. Haut perché, le coffre affiche un volume satisfaisant.

QUALITÉ ★★★★★

Peu de reproches, sinon peut-être d'en rajouter beaucoup, avec un goût pour le clinquant.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★★★

Le DS 7 Crossback n'est pas bradé mais l'équipement est complet. Toutefois, il reste possible de faire grimper l'addition vers des sommets seulement atteints jusqu'ici par des blasons plus prestigieux. Le réseau DS est peu étoffé par rapport à celui de Citroën.

COÛT À L'USAGE

★★★★★

Avec une consommation moyenne de 7,8 l/100 km durant notre essai, le DS 7 Crossback confirme peu ou prou les chiffres de Montlhéry. Ce qui étonne davantage, c'est la fourchette plutôt large des consommations pour une mécanique à gazole. DS est pingre sur la garantie: 2 ans kilométrage illimité, le minimum légal.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

Différent avant tout, le DS 7 Crossback est l'incarnation ultime du SUV haut de gamme à la française qui privilégie une présentation originale et un confort moelleux, les deux frôlant parfois la caricature. Par là même, il s'offre une personnalité forte qui plaira autant qu'elle déplaira. Pour notre part, nous lui reprocherons le comportement étrange de son train arrière, jamais de nature à mettre en danger la sécurité, mais désagréable pour le conducteur.



LA TECHNIQUE

Moteur connu et éprouvé, secondé par une excellente boîte automatique à 8 vitesses qui mériterait une gestion plus fine des rapports. Pas de transmission intégrale disponible contrairement à ce que propose la concurrence. Bon diamètre de braquage. Roues de 20 pouces en option.

Moteur

Puissance maxi	■ 180 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cyl./puissance fiscale	1997 cm³/ 10 CV

Transmission

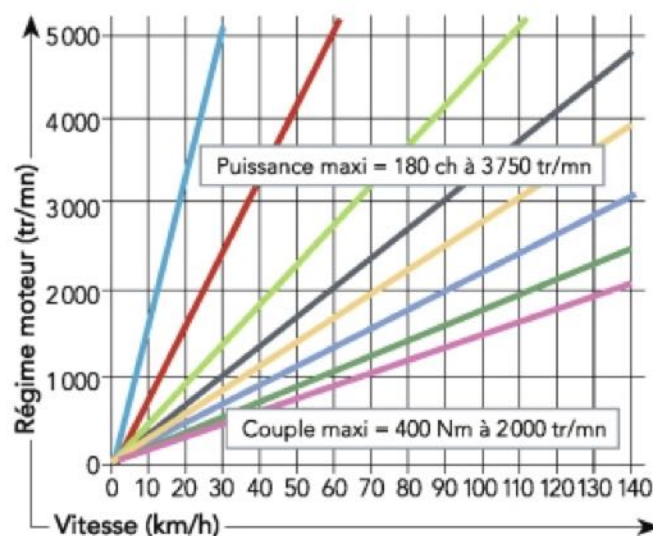
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	automatique/8

→ Diagramme des vitesses

Les deux derniers rapports sont très longs, ce qui oblige la boîte à rétrograder souvent sur route comme sur autoroute. Ceci explique aussi que le DS 7 Crossback mette beaucoup de temps à atteindre sa vitesse maxi et peine à s'y maintenir.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1 ^{re} = 8,00 km/h	En 5 ^e = 35,90 km/h
En 2 ^e = 13,90 km/h	En 6 ^e = 44,30 km/h
En 3 ^e = 21,60 km/h	En 7 ^e = 55,30 km/h
En 4 ^e = 29,70 km/h	En 8 ^e = 65,80 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 10,9 m
Suspensions AV	McPherson avec bras inférieurs triangulés, amortisseurs pilotés
Suspensions AR	multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs pilotés
Freins AV/AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques	235/50 R 19
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions/poids

L/l/h/empattement	4,58/1,90/1,63/2,74 m
Poids/tractable freiné	1 690 kg/1 550 kg

LA CONDUITE

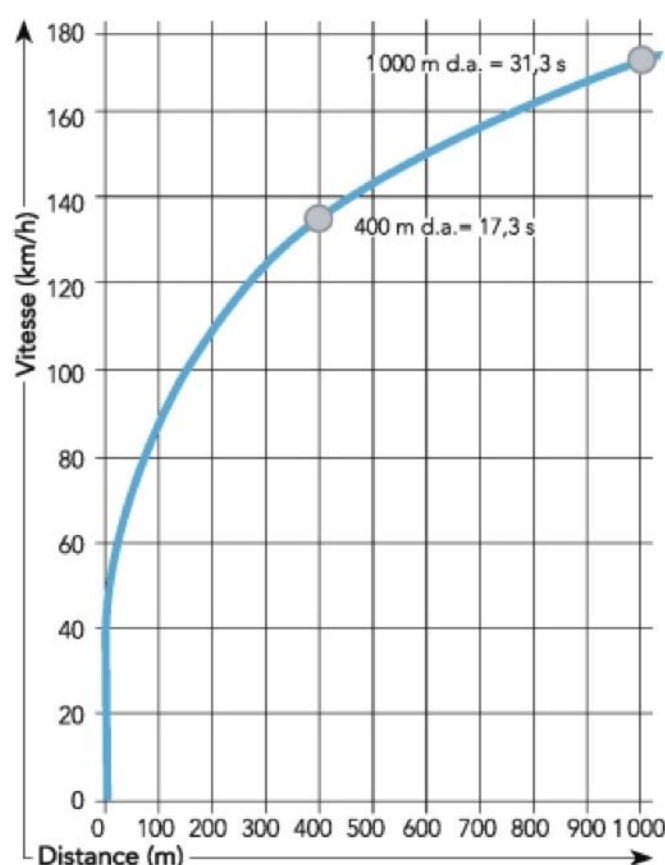
Partageant de nombreux composants avec le Peugeot 3008 (avec un train arrière spécifique), le DS 7 Crossback n'en a ni l'agilité ni l'agrément de conduite. Plus souple, le châssis assure un comportement sûr mais pataud. Au volant, un certain malaise est entretenu par l'essieu arrière multibras, perçu comme insuffisamment maintenu et guidé. Les différents modes de conduite laissent sur sa faim : aucun n'est vraiment satisfaisant.

Performances

1000 m départ arrêté	■ 31,3 s
400 m départ arrêté	■ 17,3 s
0 à 100 km/h	■ 9,9 s
Vitesse maxi	■ 202 km/h

→ Courbe d'accélération

Sans être une fusée, le 2.0 BlueHdi se défend bien face au chrono. Mais son caractère peu démonstratif et linéaire ne suscite pas de sensations fortes. La boîte le seconde bien, au prix de réactions un peu trop vives. La transmission n'a pas la transparence de fonctionnement d'un organe Mercedes.



Reprises

90-130 km/h en Drive	■ 9,2 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	■ 12,6 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	■ 410 m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 11 m
Depuis 90 km/h	■ 33 m
Depuis 130 km/h	■ 66 m

→ Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Le DS 7 Crossback réussit le test à 50 km/h en réclamant 13,2 m pour s'arrêter : c'est 90 cm de plus qu'un Peugeot 3008. Échec à 60 km/h, test réussi facilement par le même 3008. Tout cela atteste du manque d'agilité de l'un par rapport à l'autre.

VERDICT ■



PHOTOS LAURENT LACOSTE

LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le décrochage survient à 52 km/h. Léger sous-virage, suivi d'une belle neutralité au lever de pied. Le décrochage se manifeste à une vitesse moyenne, les meilleurs éléments retardant le phénomène jusqu'à 54 km/h.

VERDICT ■



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. À partir de 90 km/h, l'épreuve est passée facilement, mais avec un important roulis. Beaucoup de sous-virage ensuite et un ESP mis à rude épreuve. Échec à 130 km/h avec un ESP intervenant trop tôt et trop fort en sortie, empêchant le contrôle de l'auto.

VERDICT ■

FACE À LA CONCURRENCE

	Audi Q5 2.0 TDI 190 Quattro S tronic Design Luxe	Volvo XC60 D4 2.0 190 AWD Geartronic 8 Inscription
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 3800	190 à 4250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 de 1750 à 2750	400 à 1750
Moteur	4 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel
L/l/h/empattement (m)	4,67/1,90/1,68/2,87	4,69/1,91/1,66/2,87
0 à 100 km/h (s)	9,4	9,2
Vitesse maxi (km/h)	207	207
90/130 km/h en 4 ^e /5 ^e (s)	8,6	8,2
Prix/malus écologique (€)	58 240/malus 410	56 060/malus 1 490
Conso. moyenne (l/100 km)	7,6	7,6
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆

PHOTOS YANN LEFEBVRE



Atypique, le DS 7 ne connaît pas de "vrais" rivaux. Il se frottera surtout aux Audi Q5 et Volvo XC60. Le Q5, plus cher, offre d'autres prestations et une possible transmission intégrale permanente. Atout majeur du Volvo : son habitacle chaleureux. Toutefois, avec sa présentation originale et son confort, le DS 7 a une belle carte à jouer.

DS 7 CROSSBACK 2.0 BlueHDi 180 ch EAT8 Grand Chic Inspiration Opéra

EN CHIFFRES



LA VIE À BORD

L'ergonomie n'est pas le point fort du DS 7 Crossback qui la sacrifie au profit du style. À bord, la place ne manque pas, mais quelques centimètres de plus en largeur aux coudes ne seraient pas de trop. Un plancher davantage creusé sous les sièges avant permettrait aussi aux passagers arrière de glisser leurs pieds. Insonorisation soignée avec un double vitrage latéral en série sur notre voiture. Les formes du coffre sont rationnelles, son volume est correct mais le seuil de chargement est élevé.

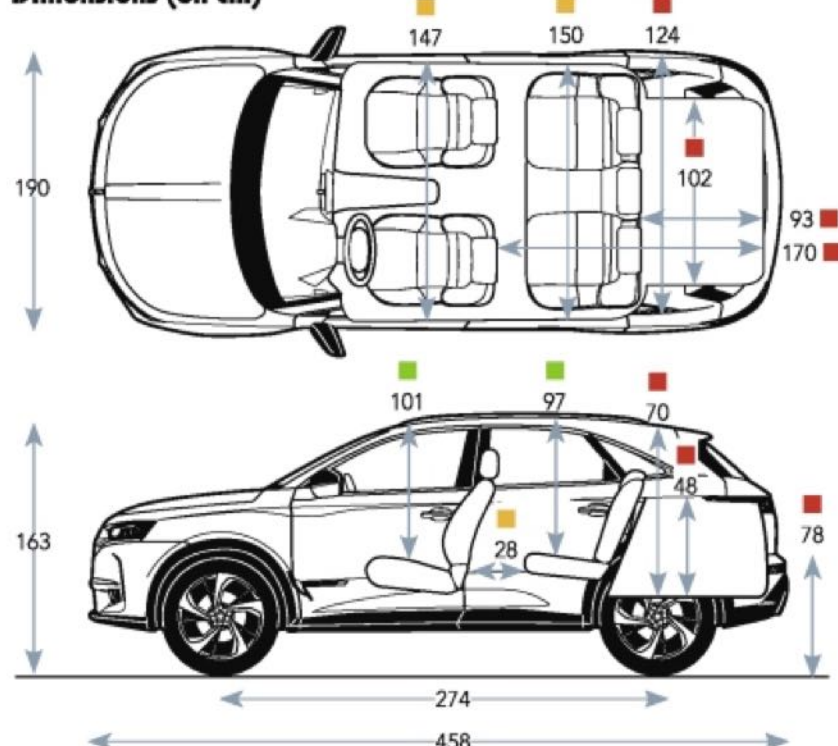
Coffre

Volume de coffre avec kit 542 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h 45,3/63,7/67,7 dB

Dimensions (en cm)



→ Test éclairage AJ

Type projecteurs	LED
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m)	60 lux / 23 lux



Les blocs optiques disposent de modules tournant de gauche à droite et s'inclinant en fonction de la vitesse, de l'angle du volant et des conditions météorologiques. Cinq modes sont disponibles. Dans la pratique, l'éclairage est excellent, avec cependant une coupure trop franche entre la zone éclairée et celle qui ne l'est pas. Le mode automatique manque un peu de subtilité. **VERDICT** ■

→ Test climatisation AJ

La climatisation automatique semble à la peine pour maintenir une température constante, comme si les capteurs manquaient de finesse et réagissaient trop tard. En résulte un habitacle où il fait chaud tout à coup, avant que le système de refroidissement n'entre en action. Sièges avant chauffants, ventilés et massants sur l'Inspiration Opéra. **VERDICT** ■

LE BUDGET

En Grand Chic, le DS 7 Crossback 2.0 BlueHDi affiche un prix certes élevé, mais qui reste avantageux par rapport à la concurrence. C'est d'autant plus vrai au niveau du rapport prix/équipements. Mais la facture grimpe vite en additionnant l'Inspiration Opéra (2 700 €) et les options de notre véhicule d'essai. Les garanties sont strictement légales : contrairement à la présentation souvent surchargée, elles sont minimalistes.

Prix	47 800 €
Malus (CO ₂)	210 € (128 g/km)
Prix du modèle essayé*	57 310 €
Garantie	2 ans km illimité

*Avec options et malus inclus.

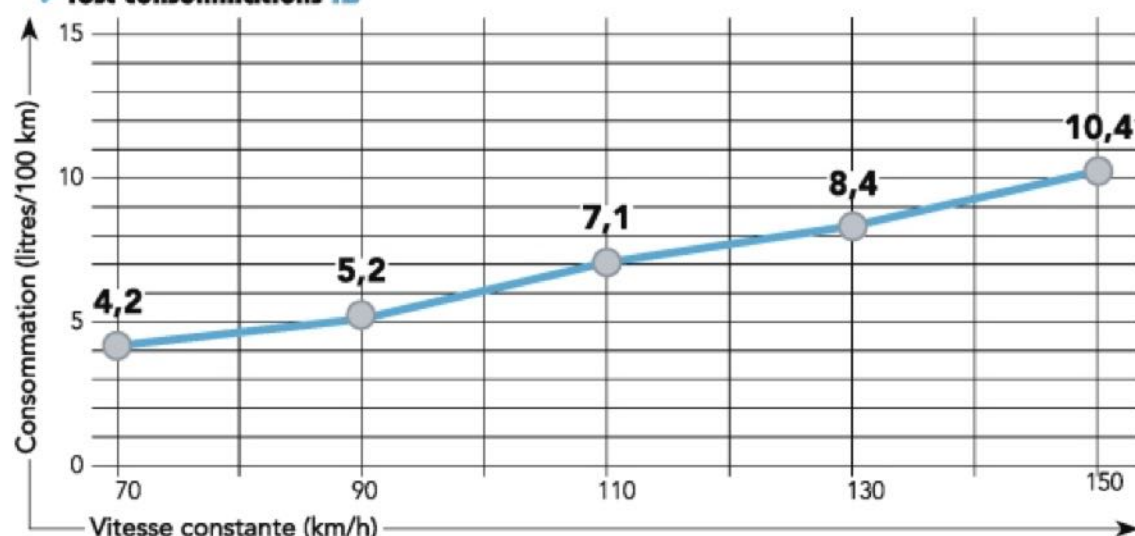
Équipements de série ■

8 airbags, aide active au maintien de voie, aide au parking AV/AR, banquette AR rabattable 40/60 et inclinable élec., caméra de recul, chargeur téléphone par induction, clim auto bizona, combiné numérique 12 pouces, détecteurs pluie/luminosité, DS Active Scan Suspension, lecture panneaux de signalisation, jantes 19 pouces, phares LED, régl. adaptatif de vitesse, sellerie cuir, stop/start, surveillance angle mort, syst. multimédia avec écran tactile central 12 pouces/GPS/prises USB, volant cuir multifonction réglable hauteur et profondeur, etc.

Options

Advanced Traction Control	550 €	Inspiration Opéra	2 700 €
Attelage escamotable	950 €	Jantes 20 pouces/roue de secours galette	1 090 € / 150 €
DS Connected Cam	400 €	Night Vision	1 250 €
DS Connected Pilot (conduite semi-autonome)	1 150 €	Peinture spéciale	de 790 à 1 000 €
Hi-fi Focal Electra	1 000 €	Toit ouvrant panoramique	1 450 €

→ Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	7,4
Autoroute (l/100 km)	7,1
Ville (l/100 km)	8
Route (l/100 km)	7,1
Autonomie (km)	743
Capacité réservoir (l)	55

Le DS 7 Crossback n'est pas trop gourmand. Les résultats relevés sont dans la moyenne, sans plus. Nous avons été un peu surpris par l'écart important entre les consommations mini et maxi réalisées durant notre essai longue durée, très dépendantes du profil de la route et de l'impétuosité du pied droit du conducteur. **VERDICT** ■

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)		Chic	Business*	So Chic	Performance Line	Performance Line+	Executive*	Grand Chic
Ess.	1.6 PureTech 180 EAT8	—	38 550 €	38 800 €	39 800 €	43 600 €	45 600 €	46 300 €
	1.6 PureTech 225 EAT8	—	41 150 €	41 400 €	42 400 €	46 200 €	48 200 €	48 900 €
Diesel	1.5 BlueHDi 130 BVM6	31 200 €	35 050 €	35 300 €	36 300 €	40 100 €	41 000 €	—
	1.5 BlueHDi 130 Drive Efficiency BVM6	32 000 €	35 850 €	36 100 €	37 100 €	40 900 €	41 800 €	—
	2.0 BlueHDi 180 EAT8	—	41 150 €	41 400 €	42 400 €	46 200 €	47 100 €	47 800 €

*Finition réservée aux sociétés.

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	France

PISTARD D'ASPH

Après seulement quatre ans de services, le X4 fait peau neuve. Toujours un peu frimeur à l'extérieur, il joue la sportivité à fond pour donner le sourire au conducteur et en met moins plein la vue à bord.

Par **Mélina Priam** Photos **Yann Lefebvre**

Quatre petits tours et puis s'en va! La tournée de l'actuel BMW X4 aura été bien courte: quatre ans! Rares sont les carrières aussi brèves. Il laisse pourtant sa place à un successeur du même nom. Car le nouveau X4 n'est pas un simple restylage, mais bien un modèle inédit, conçu sur la base technique du dernier X3. Qu'un constructeur remplace l'un de ses cadres si vite trahit souvent un mécontentement. BMW assure qu'il n'en est rien. Au contraire, le X4 cartonne: avec 200 000 ventes en quatre ans, il représente un tiers des chiffres réalisés par le X3. Alors, pourquoi si tôt, si vite, au risque de faire décoter un peu vite l'actuel modèle?

Parce qu'il fallait remplacer le X4 au rythme du cycle de vie du X3. Il n'avait que quatre ans mais sa technique commençait à dater. Les logiques de production priment et, sur une chaîne de montage commune, il est plus simple d'avoir les mêmes pièces à assembler.

En prime, les mises à jour technologiques s'accroissent toujours plus, surtout chez les constructeurs d'autos de luxe. C'est à celui qui aura la conduite autonome la plus aboutie, la commande vocale qui comprend le mieux, ou encore l'écran tactile le plus spectaculaire. En oublierait-on l'essentiel? Pas chez BMW. Non pas que le X4 néglige ces aspects, mais il parle d'abord agrément de conduite,



ALTE

sportivité et performance. Ce n'est pas pour rien qu'il se décline en version M Performance. Et même sur un moins tonitruant 30i xLine, le sport est au menu. Évidemment, le 4 cylindres turbo essence n'est pas aussi expressif qu'un noble 6 cylindres en ligne. Sa sonorité manque de vibrato dans les tours. Mais avec 252 ch et un couple de 350 Nm disponible dès 1 450 tr/mn, il dispose déjà d'assez de billes pour s'amuser. Et son petit sifflet de voix est délicat.

Il peut aussi compter sur l'aide de l'excellente boîte automatique à 8 rapports, rapide mais pas brutale et parfaitement gérée, pour tirer le meilleur de cette mécanique. De plus, comme le chantait Michel Berger : *"C'est peut-être un détail pour vous, mais pour moi ça veut dire* ➔

Il faudra attendre le prochain X5 pour voir débarquer, à bord des BMW, un double écran regroupant écran central et instrumentation de bord. Le X4 reste fidèle à des compteurs classiques, parfaitement lisibles.



LA GAMME

	Moteurs/Prix (en €)	Lounge	xLine	Business Design	M Sport / M Sport X	M Performance
Essence	X4 xDrive20i 184 ch BVA8	50 700 €	56 550 €	53 450 €	58 800 €	—
	X4 xDrive30i 252 ch BVA8	56 400 €	62 250 €	59 150 €	64 500 €	—
	X4 xDrive M40i 360 ch BVA8	—	—	—	—	77 200 €
Diesel	X4 xDrive20d 190 ch BVA8	54 900 €	60 750 €	57 650 €	63 000 €	—
	X4 xDrive25d 231 ch BVA8	58 550 €	64 400 €	61 300 €	66 650 €	—
	X4 xDrive30d 265 ch BVA8	61 400 €	67 250 €	64 800 €	69 500 €	—
	X4 xDrive M40d 326 ch BVA8	—	—	—	—	76 200 €

beaucoup...», la position de conduite contribue au confort et à l'agrément. Celle du X4, bien que surélevée comme sur tout SUV, appartient à la catégorie des amplificateurs de sensations. Elle a ce petit truc en plus propre à donner au conducteur l'impression de faire corps avec sa machine. Bien calé dans son siège, les lombaires idéalement soutenues, les palettes au volant juste au bout des doigts et toutes les autres commandes parfaitement agencées autour de lui, il est fin prêt à en découdre avec les grandes courbes et les petites épingles. Même avec un engin frisant les 1 800 kg, qui n'affiche pas le centre de gravité d'un karting.

Aujourd'hui, une répartition des masses équilibrée, une bonne transmission intégrale, quelques aides à la conduite, le tout orchestré par une électronique bien calibrée, font des miracles. Pour laisser le roulis aux autres, le

LA DOUBLE SORTIE D'ÉCHAPPEMENT EST DE MISE, TOUT COMME LA... PIÈTRE VISIBILITÉ ARRIÈRE (PETITE LUNETTE ET APPUI-TÊTE PAS TOTALEMENT ESCAMOTABLES) ●●●

X4 prend soin d'opter d'office pour les suspensions plus fermes (DirectDrive). Si, en prime, vous cochez l'option suspensions adaptatives (650 €), c'est fromage et dessert : sport et confort ! Il ne vous reste plus qu'à choisir le réglage du mode de conduite selon votre envie du moment. Malgré un châssis verrouillé et la présence sur notre version d'essai de sculpturales jantes de 20 pouces enveloppées de pneus taille basse, le X4 n'est pas cassant. Pour diriger le tout d'une main de maître, la direction (DirectDrive aussi) est asservie à la vitesse, avec une démultiplication variable selon la situation : précise, incisive, elle contribue au placement et à la maniabilité. Seul reproche : elle garde un léger flou autour du point milieu et, très sensible, elle ne fait pas bon ménage avec le système de maintien actif dans la voie de circulation, lequel manque au contraire de finesse. Notre réflexe : le déconnecter !



❶ La garde au toit reste limitée pour les gabarits de plus de 1,75 m. Mais l'espace aux jambes s'avère assez généreux et, pour une fois, le tunnel central de servitude n'est pas si imposant que cela. ❷ Les sièges avant assurent un excellent maintien. Ils vont de pair avec une position de conduite qui vous permet de faire corps avec l'auto. ❸ Même si le X4 n'a pas vocation à jouer les déménageurs, le coffre affiche une belle contenance : 525 dm³. Le seuil de chargement peut être la cause de quelques méchants lumbagos !





Un SUV qui ne rechigne pas à jouer les négociants en virages ne me laisse pas insensible.

80%
Quotient
Émotionnel



Les feux arrière à LED adoptent un dessin en relief, nouvelle trouvaille des designers BMW pour donner encore plus de muscle.

S'il revoit sa copie technique, le X4 garde son style audacieux. Suivant son faux jumeau, le X3, et pour faire de la place au petit nouveau, le X2, il prend du volume. Plus grand de 8,1 cm dont 5,4 sur l'empattement, plus large de 3,7 cm mais plus bas de 3 mm, il paraît plus fin. L'esprit, toutefois, reste le même : des lignes acérées, musclées, agressives.

À l'avant, sa calandre imposante lui donne l'air d'un buffle fumant des naseaux, prêt à en découdre.

À l'arrière, ses feux à LED en relief lui confèrent plus d'assise, comme pour signifier que le premier capable de lui faire lever la patte n'est pas encore né. À bord, même si l'esprit de famille n'est pas sa caractéristique principale, son gabarit lui permet d'accueillir dignement ses occupants, pour peu qu'ils ne toisent pas trop grand. Les jambes ne posent jamais de problème ; c'est en haut que ça touche. Le confort et les aspects

pratiques sont néanmoins au rendez-vous : climatisation trois zones, vastes rangements dans les contre-portes, banquette rabattable 40/20/40 pour les départs au ski, et même réglage du dossier. La qualité de finition est au niveau : c'est classe, chic et sportif. Pour autant, trouver certains plastiques durs sur les parties inférieures de l'habitacle pourrait chagriner les plus exigeants.

PLUS

Agrément de conduite
Tenue de route
Ergonomie parfaite

MOINS

Prix et malus
Moteur peu sensationnel

Les fans des dernières tendances risquent toutefois d'être déçus. Ici, point d'instrumentation de bord tape-à-l'œil sur écran XXL avec affichage à la carte ni de double écran tactile ou de pavé tactile XXL pour écrire sa destination. Certaines

de ses fonctionnalités sont présentes. Oui, les compteurs sont numériques, mais ils changent juste d'affichage selon le mode de conduite ; oui, la molette de réglage du système multimédia est munie d'un pavé tactile, mais il est tout petit et les commandes de clim sont physiques. Là où certains parleront de retard, d'autres loueront la simplicité du fonctionnement. Il est vrai que, de la commande gestuelle à l'ergonomie des menus, tout fonctionne à merveille. En tarif, comme à son habitude, BMW se situe en revanche bien dans le haut du panier. ■

BMW X4

xDrive30i 252 ch xLine

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 252 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	■ 350 Nm à 1 450 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 998 cm ³ /15 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12,1 m
Pneumatiques AV/AR	245/45 R 20/275/40 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,75/1,92/1,62/2,87 m
Poids/tractable freiné	1 795/2 000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 6,3 s
Vitesse maxi	■ 240 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 525 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 62 250 €
Malus (CO ₂)*	■ 5 810 € (168 g/km)
Prix du modèle essayé**	81 700 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Variable selon la taille des pneus. ** Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking, antibrouillards LED, Bluetooth, clim auto 3 zones, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, hayon électrique, jantes alliage 19 pouces, phares LED, régul./lim. de vitesse, recharge téléphone par induction, sellerie tissu/cuir, sièges AV Advanced, suspensions DirectDrive, syst. multimédia avec écran tactile 10,25 pouces/prises USB/hot spot wi-fi/GPS...

Options

Accès Confort (600 €), Apple CarPlay (300 €), clé Intelligente (300 €), Pack Advanced safety : avertisseur risque de collision, pilote semi-automatique, régul. de vitesse actif, surveillance angle mort... (2 350 €), pack Confort : accès et démarrage sans clé, vitrage acoustique, sièges AV élec. et chauffants (1 850 €), pack Innovation : affichage tête haute, pack Safety, pack Full LED, rétros électrochromes (2 250 €), peinture métal. (1 040 €), sellerie cuir (1 400 €), toit panoramique (1 850 €)...

Consommations	
Mixte	■ 7,2-7,3 l/100 km*
Urbaine/extra-urbaine	■ 8,4-8,5 / 6,4-6,7 l/100 km *
Réservoir	■ 65 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	États-Unis

*Variable selon la taille des pneus.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus dynamique que le X3, le X4 se veut un sportif avant d'être un SUV. Précis, agile, performant sans être radical et ménageant encore vos vertèbres, le 30i offre sa dose de sensations. Sur le terrain des standards d'équipements, de technos et d'aides à la conduite, le X4 ne prend pas de court ses adversaires.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'ÂGE DE RAISON

Nouvelle plate-forme, nouvelle carrosserie, arrivée massive d'aides à la conduite dernier cri, la quatrième Focus met le paquet pour revenir sur le devant de la scène. Mais la concurrence est rude ! Et se démarquer des rivales n'est pas chose aisée...

Par **Pierre-Louis Champeau** Photos **Florian Grout**





Voici vingt ans que la Focus fait les beaux jours de Ford. En mettant un terme à la saga des Escort, la marque se tournait clairement vers l'avenir. Avec succès ! Trois générations et 16 millions d'exemplaires (dont 7 millions en Europe) plus tard, la quatrième Focus a pour lourde tâche de faire au moins aussi bien que ses aïeules. Ce qui, sur le désormais très concurrentiel marché européen des berlines compactes, n'est pas forcément un cadeau.

Sans surprise, la nouvelle venue reprend la large calandre apparue sur la dernière Fiesta.

Le reste laisse toutefois un sentiment de déjà-vu, un air de famille avec certains modèles allemands ou asiatiques. Seule originalité : à l'arrière, le large bandeau Focus qui traverse le hayon. Un effet de style pour affirmer la personnalité de l'auto ? Probablement. À moins que ce ne soit pour éviter de la confondre avec une autre... Tout ceci étant une affaire de goût,



❶ Pas de dalle numérique à la place des compteurs, mais un ensemble classique et lisible. Au centre, l'aide active au maintien dans la voie est de série sur toute la gamme. ❷ En dépit de quelques trépidations sur autoroute, les suspensions parviennent à offrir un bon confort.



LA PLANCHE DE BORD GAGNE EN LISIBILITÉ GRÂCE À UN NOMBRE DE TOUCHES RAISONNABLE. L'ENSEMBLE EST TRÈS CLASSIQUE, MAIS PLAISANT À L'USAGE ET D'ASSEZ BONNE QUALITÉ ...

concentrons-nous sur la conduite.

Malgré son petit 1.0 EcoBoost sous le capot, cette Focus est taillée pour les voyages. N'oublions pas que ce moteur a été couronné de nombreux prix. Grâce au bon travail des suspensions et aux efforts réalisés en insonorisation – Ford a garni les passages de roues avant et arrière de feutrine –, le confort se révèle très prévenant et agréable, à peine troublé par les vocalises du 3 cylindres lors des fortes accélérations. Dans sa version 125 ch, celui-ci affiche en outre une belle souplesse, évoluant à 1 800 tr/mn sans effort. Sa bonne volonté est indéniable, même si l'étagement long des rapports favorise la sobriété, au détriment des reprises. Un choix payant puisque la consommation durant l'essai n'a pas dépassé 8 l/100 km à l'ordinateur, sur un parcours montagneux exigeant. Sur ce terrain, nous avons retrouvé avec plaisir les bons gènes des précédentes Focus. Agile, dynamique, cette quatrième du nom affiche un comportement routier séduisant, dans la lignée de ses aînées. ➔





À toutes les sauces!

D'emblée, la gamme comporte quatre finitions: Trend, Titanium, ST Line et Vignale, les Trend et ST Line se déclinant aussi en version Business pour les entreprises (pas encore de tarif pour la seconde). À noter que les Focus ST Line voient leurs suspensions abaissées de 10 mm. En septembre, les "gros" moteurs 1.5 essence et 2.0 diesel viendront s'ajouter aux 1.0 EcoBoost et 1.5 EcoBlue déjà disponibles. Le break, qui reprend l'appellation SW, déboulera en même temps. En fin d'année, une inédite version baroudeuse Active sera proposée, avec une garde au sol rehaussée de 30 mm par rapport à la berline. Pas de date encore pour la sportive RS, mais nous voyons mal Ford, champion du monde des rallyes en titre, faire l'impasse sur cette version.



❶ De série dès le second niveau, Trend Business, l'écran tactile de 8 pouces intègre le GPS. Si sa cartographie est claire, les indications inutiles, liées à la prise en compte de chemins parfois impraticables, agacent.
❷ Disposant d'un emplacement assez grand pour les derniers smartphones, le chargeur à induction est facturé 150 € en sus.

❶ L'affichage tête haute est une option inédite sur la Focus. Limitations de vitesse, direction à suivre et informations liées au maintien dans la voie, il est complet et lisible. ❷ En option, le conducteur peut également profiter d'un détecteur d'angle mort (appelé BLIS chez Ford) à 350 €.



Si le design classique est une affaire de goût, il entraîne un défaut indiscutable: de trois quarts arrière, la visibilité est quasiment nulle...

Heureusement d'ailleurs, car en dépit de ses indéniables qualités, la Focus IV peine à sortir du lot, y compris au niveau du prix.

À l'intérieur, elle affiche un design des plus classiques. Mais c'est pour la bonne cause.

En 2012, la Focus III se parait d'une planche de bord massive, dont la profusion de boutons donnait la migraine. Ford l'a bien compris, et a réduit de moitié le nombre de commandes. Résultat : la présentation est plus aérée et, surtout, plus claire. L'ergonomie s'en trouve grandement simplifiée. D'autant que les menus de l'écran tactile de 8 pouces permettent de basculer d'une fonction à l'autre d'un simple geste. Ce coup de balai dans l'habitacle a un autre avantage : il réduit le nombre d'ajustements, perfectible sur l'ancienne Focus.

La qualité perçue s'améliore nettement, grâce également à l'utilisation d'éléments de décoration, à l'image du bandeau gris devant le

passager, de belle facture, et des garnitures des parties supérieures, bien moussées. À l'inverse, l'usage persistant d'un plastique dur et brillant sur la partie inférieure de la console centrale détonne un peu. Au final, l'ensemble fait bonne impression et gagne en modernité (aspect renforcé par l'arrivée d'équipements tels que l'affichage tête haute, qui reprend les indications de limitations de vitesse et de direction du GPS), mais n'égale pas le niveau des meilleurs généralistes.

Autre progrès accessible à tous : l'habitabilité arrière, en hausse. Malgré un gabarit similaire (seulement 2 cm de plus qu'avant en longueur), l'espace aux jambes est plus généreux pour les occupants arrière. L'allongement de l'empattement de 50 mm n'y est pas étranger, mais du coup, le coffre n'évolue quasiment pas. Ford annonce bien un volume en hausse de 12 dm³ (pour atteindre 375 dm³), mais cela reste infé-

rieur à ce que proposent les françaises.

Freinage automatique d'urgence avec détection de piétons, aide active au maintien dans la voie, la nouvelle Focus se met aussi largement au niveau côté sécurité. Et ce dès la version de base Trend. Le plus innovant est proposé sur

les finitions supérieures dans un pack Technologie à 600 €. Au programme, un régulateur de vitesse adaptatif (avec fonction stop&go sur les autos dotées de la nouvelle BVA8), la reconnaissance des panneaux, l'alerte de vigilance du conducteur, une gestion automatique des codes et des phares ainsi qu'un système d'aide à l'évitement d'urgence. Ce

dernier utilise les radars et la caméra pour anticiper une manœuvre d'urgence et activer une assistance supplémentaire sur la direction. Un package au top de la catégorie accessible dès 22 950 € sur une 1.0 EcoBoost 100 ch Trend Business enrichie du fameux pack. ■

PLUS

Équipements de sécurité
Habitabilité et ergonomie en progrès

MOINS

Volume de coffre quelconque
Étagement de boîte un peu long

Les phares full LED sont facturés 950 €. Pour la version adaptative, il faut passer par le pack extérieur Titanium (avec jantes alu de 17 pouces et vitres arrière surteintées) à 1 350 €.

L'avis de Pierre-Louis Champeaux



La Focus est agréable à conduire, mais ne laisse pas un souvenir impérissable, c'est bien là le problème.

20%
Quotient Émotionnel





❶ Ford annonce un volume de coffre de 375 dm³, soit (seulement) 12 dm³ de plus qu'avant. Un peu court pour les bagages d'une famille de quatre. On apprécie davantage la simplification de la modularité. Désormais, une simple pression sur le dessus de la banquette permet d'abaisser les dossiers. ❷ Bon point, en dépit d'un gabarit similaire : l'habitabilité a progressé.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Trend	Trend Business	Titanium	ST Line	Vignale
Diesel	1.5 EcoBlue 95 ch	22 150 €	24 350 €	–	–	–
	1.5 EcoBlue 120 ch	–	25 350 €	26 650 €	27 400 €	29 550 €
	2.0 EcoBlue 150 ch	–	–	–	28 600 €	–
	2.0 EcoBlue BVA8 150 ch	–	–	29 550 €	30 300 €	32 450 €
Essence	1.0 EcoBoost 85 ch	19 550 €	–	–	–	–
	1.0 EcoBoost 100 ch	20 150 €	22 350 €	–	–	–
	1.0 EcoBoost 125 ch	–	–	24 650 €	25 400 €	27 550 €
	1.5 EcoBoost 150 ch	–	–	27 350 €	26 400 €	–
	1.5 EcoBoost 182 ch	–	–	–	27 400 €	29 550 €

**SUR PARCOURS SINUEUX,
ON RETROUVE BIEN
LES GÈNES DE LA FOCUS.
ET C'EST TANT MIEUX! ●●●**

FORD FOCUS 1.0 EcoBoost 125 Titanium EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 125 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 170 Nm à 1 800 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne essence, 12 soupapes
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	205/60 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,38/1,82/1,47/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 322/1 100 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 10 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 375 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 24 650 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (108 g/km)
Prix du modèle essayé*	30 250 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, aide au parking AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, jantes alu 16 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. dégivrants et vitres AV/AR élec., syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces/GPS/prise USB...

Options

Affichage tête haute (450 €), aide active au stationnement (400 €), alarme (300 €), chargeur à induction (150 €), peinture métallisée (650 à 750 €), roue de secours (100 €), sellerie cuir/tissu (850 €), système audio B&O (400 €), toit ouvrant électrique (700 €), vitres arrière surteintées (150 €)...

Consommations

Mixte	■ 4,8 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,9/4,2 l/100 km
Réservoir	■ 52 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Équipements high-tech, habitabilité, ergonomie, la nouvelle Focus surpasse l'ancienne sur de nombreux points. Et reste plaisante à conduire ! Pour autant, il lui manque (pour l'instant) un atout imparable, ce petit quelque chose en plus, pour se démarquer de la (rude) concurrence.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Abonnez-vous à *L'auto-Journal*

Tous les plaisirs de l'automobile

Choisissez votre formule

et recevez L'Auto-Journal directement chez vous
tout au long de l'année !

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT



1 n° un jeudi sur deux
+ 5 guides par an
+ EN CADEAU
les jumelles Vuarnet
(valeur : 23€)

= 5,43€
par mois
SEULEMENT
au lieu de ~~10€86~~

-50%
SANS ENGAGEMENT

L'OFFRE 1 AN



1 an- 25 n°s
de L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

= 69€
SEULEMENT
au lieu de ~~100€59~~

-31%
de reduction

LES AVANTAGES DE L'OFFRE SANS ENGAGEMENT

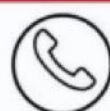
La remise est plus importante :
50 % de réduction sur le prix kiosque

**Votre abonnement
est résiliable sans frais**
sur simple demande au service client

Le paiement est sécurisé
entre ma banque et Emas,
l'éditeur de L'Auto-Journal

En cadeau
je reçois les jumelles signées Vuarnet

SERVICE CLIENT DÉDIÉ



01 46 48 48 75 (prix d'un appel local)
du lundi au samedi de 8h à 20h



via l'espace client
kiosquemag



L'AUTO-JOURNAL - Service Abonnement
CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

VOS CADEAUX AVEC L'OFFRE SANS ENGAGEMENT

La version numérique **OFFERTE !**



Votre magazine vous suit partout
Recevez chez vous 1 jeudi sur 2 le magazine papier et consultez sur votre ordinateur, tablette et smartphone la version numérique.

+



Valeur : 23€

Les jumelles pliantes Vuarinet sont légères et robustes, idéales pour les randonnées excursions, voyages.

Poids : 210 g -

Grossissement : 10x Ø 25 mm

Taille : 11 X 10 X 3,5 cm

Livrées avec une housse néoprène, lingette et dragonne.

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 pour **5,43 €/mois** seulement pendant 6 mois puis 7,08€/mois au lieu de 10,86€*. Je reçois en CADEAU les jumelles Vuarinet. (909580)
J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais.

-50%

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

IBAN :

BIC :

Les tarifs indiqués sont garantis pendant un an minimum. Vous autorisez EMAS, société editrice de L'Auto-Journal à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Créancier : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

☐ L'AUTO-JOURNAL 1 AN :

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez vous pendant 1 an (25 n°) pour 69€ au lieu de 100,59€.(909598)

-31%

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 :

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

L'Auto-Journal à 3,90 € le n° et le Spécial Salon à 6,99 €. Offre exceptionnelle valable jusqu'au 30/11/2018 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 les jumelles 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 ☐

**KIOSQUE
mag**

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



Décrocher les anneaux

Plus sexy, sportive, raffinée, la nouvelle 508 veut réconcilier les conducteurs avec la berline familiale. Elle entend aussi, dans ses versions les plus capées, concurrencer le gratin, à commencer par l'Audi A5.

Coup de bluff? Mettons plutôt cartes sur table...

Par Méline Priam Photos Yann Lefebvre



AUDI A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190 ch S-tronic S line

PEUGEOT 508 2.0 BlueHDi 180 ch EAT8 GT

Redonner envie! Voilà sans doute l'un des principaux objectifs de la nouvelle 508. Envie de quoi? Envie d'aimer les berlines familiales, voyons! Plus que toute autre catégorie, ces dernières ont souffert de la mainmise des SUV sur le marché. Un succès dont Peugeot n'est, soit dit en passant, pas étranger et profite avec son 3008. Pour réussir, le Lion a tout posé sur la table et regardé ce que faisaient "les copains". Et en ce moment, son meilleur ennemi, celui qu'il aimerait bien croquer tout cru, même s'il ne l'avoue qu'à demi-mot pour ne pas paraître trop ambitieux, c'est Audi! Du côté de chez Audi, les chiffres parlent: il se vend désormais plus d'A5 Sportback que de berlines A4. Une A4 qui de surcroît s'écoule

à 75 % en carrosserie break. Tout cela pour dire, à ceux qui pensent que Peugeot prend un gros risque en renonçant à la traditionnelle malle de coffre pour un hayon, que le pari ne semble pas si osé. En revanche, si la robe de la nouvelle 508 est clairement aussi sexy que celle de sa rivale désignée, une petite, une grande même, incertitude demeure: est-elle à sa hauteur? Allez, nous n'allons pas vous faire languir plus longtemps...

SUR LA ROUTE

Pour s'attaquer à un monument de quasi-perfection comme l'Audi A5, il faut sortir le grand jeu. Eh bien, n'ayons pas peur des mots: la 508 dispose des atouts nécessaires pour lui tenir tête. Sur le papier, tout y est: berceau filtré (le berceau moteur est fixé avec des silentblocs

pour amortir les mouvements vibratoires), train arrière multibras, suspension pilotée (de série sur GT), réglages de trains type sport. Dans la pratique – je l'ai déjà écrit dans le précédent numéro et je l'assume –, la 508 est diablement plaisante à conduire. Agile, précise, virant à plat sans se désunir dans les épingles et avalant les grandes courbes avec une gourmandise certaine, elle se prend en main avec une facilité déconcertante.

À son volant, le conducteur n'a jamais l'impression de mener une grande berline imposante, mais plutôt de piloter un Coupé GT.

Un pseudo-coupé qui n'aurait toutefois pas un moteur à sa mesure. Non pas que le tandem BlueHDi de 180 ch et boîte de vitesses auto- ➔

64 [FACE-À-FACE] **PEUGEOT 508** 2.0 BlueHDi 180 ch EAT8 GT
AUDI A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190 ch S-tronic S line



Le fameux i-cockpit et le petit volant contribuent grandement à l'ambiance. Ils apportent aussi un petit quelque chose en plus aux sensations de conduite.

matique à 8 rapports ne soit pas à la hauteur de la situation. Volontaire, souple, il constitue un partenaire de premier choix... même s'il se révèle un peu sonore sur certaines plages de régime. Mais avec un châssis si affûté, difficile de ne pas regretter que la gamme 508 ne propose pas des mécaniques plus nobles. Un prestige qu'offre Audi. Là n'est pas la question du jour. Et pour comparer ce qui doit l'être, il faut aussi reconnaître que le binôme 2.0 TDI de 190 ch et boîte S-tronic se révèle toujours un léger ton au-dessus. Le chrono est d'ailleurs révélateur (voir tableau p. 69). Mais ce n'est pas forcément l'essentiel. La différence se fait aussi sur une plus grande réactivité de la transmission, une plus grande transparence dans le passage des rapports avec la boîte double embrayage S-tronic et une meilleure insonorisation des claquements du diesel. Dans un plus large panel de modes de conduite aussi, l'A5 proposant notamment un mode Individual qui permet de combiner des



1

PEUGEOT 508

- ① Le sélecteur de boîte façon joystick est élégant, mais nous aurions aimé des passages de rapports plus rapides.
- ② Le conducteur a le choix entre six affichages des infos de bord plus ou moins épurés et deux ambiances.
- ③ Il peut aussi décider de son mode de conduite entre Eco, Sport, Confort et Normal.



3



2

**EN ADOPTANT UN HAYON, LA 508
PRIVILÉGIE CLAIREMENT LA FLUIDITÉ
DE SA LIGNE À L'HABITABILITÉ ●●●**





Avec 10 ch de plus et un duo moteur/boîte S-tronic qui s'accorde à merveille, l'A5 garde l'avantage mécanique. Mais le châssis de la 508 nous fait oublier les dixièmes de seconde rendus au chrono.

suspensions Confort (si option suspension pilotée) avec une réponse moteur et une direction Sport, par exemple. Une finesse de réglages dont ne dispose pas la 508, même si elle offre déjà 4 modes prédéfinis (Eco, Confort, Normal et Sport), ce qui n'est pas si mal.

Il n'empêche, sans vouloir minimiser les faiblesses de la 508, une fois à son volant, elle distille un tel agrément qu'elle nous fait oublier les chiffres. Sa relative légèreté – elle ne pèse pourtant guère moins que l'A5 – se perçoit davantage grâce à une assistance de direction plus douce et fluide qui ne nuit absolument pas à la précision. Au contraire, le compromis entre confort, maniabilité et précision est finement maîtrisé : un régal !

Mais surclasser l'A5 reste une mission bien difficile.

Certains pourraient même reprocher à la 508 ce côté vivant, "pétillant", latin en somme ! Avec sa direction plus consistante, l'Audi donne l'impression d'être plus assurée, de mieux maintenir le cap. Au freinage, elle donne aussi une plus grande confiance, avec la sensation d'avoir plus de mordant. Pourtant, là encore, il ne faudrait pas confondre l'agilité et l'enthousiasme de la 508 avec la frivolité. Ses excellents résultats pour s'immobiliser à partir de 130 km/h témoignent de son sérieux.

Alors oui, c'est vrai, en portant un regard froid sur la question et en se focalisant sur les chiffres, l'A5 est un poil au-dessus. Mais la 508 ➔



AUDI A5 SPORTBACK
 ❶ L'ergonomie est irréprochable. Afficher le rappel de la carte en grand dans les compteurs est un réel atout. ❷ L'A5 n'est pas plus imposante même si, au volant, le conducteur a l'impression inverse. ❸ Le levier de vitesses est plus grossier. Juste devant, le minipavé tactile permet d'écrire directement l'adresse à entrer dans le GPS.



AUDI A5 SPORTBACK

PLUS

Matériaux et finition irréprochables
 Accord parfait moteur/boîte
 Équipements high-tech ultra-performants

MOINS

Prix et options onéreuses
 Banquette 3 places en option

66 [FACE-À-FACE] PEUGEOT 508 2.0 BlueHDi 180 ch EAT8 GT AUDI A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190 ch S-tronic S line

offre avec tant de générosité ce petit grain de sel qui donne toute sa saveur à la conduite qu'elle n'en est que plus attachante.

VIE À BORD

Depuis la 308, finis les complexes! Peugeot, qui ne joue plus les modestes, clame haut et fort ses ambitions de frayer avec le gratin. Dès lors, face à une A5, la grande question est de savoir si la 508 offre une qualité de matériaux, d'assemblage et de finition suffisamment luxueuse. Au premier coup d'œil, sans être indulgent, la présentation est plus que valorisante. Elle est surtout follement originale et charmante. Merci l'i-cockpit, le petit volant habillé de cuir perforé pleine fleur, les touches chromées dites pianos qui s'accordent à merveille avec l'insert en essence de bois vraiment classe de cette finition GT (la seule disponible avec le BlueHDi de 180 ch). Merci aussi à l'accueillante sellerie mixte cuir et Alcantara qui, en prime, assure un excellent maintien et vous gratifie de sympathiques "papouilles" en vous massant.

Mais inutile de se voiler la face: si le chemin parcouru par rapport à la précédente 508 est énorme, il reste encore à la nouvelle 508 une étape à franchir pour atteindre l'excellence. Quelques détails la trahissent encore: des plastiques durs moins flatteurs sur les parties basses ou sur la console du tunnel de servitude arrière, un cache-bagages ou des pare-soleil qui paraissent plus bas de gamme... Des peccadilles, direz-vous. Pas faux!

Sauf que la 508 ne se rattrape pas vraiment en offrant plus de place.

Privilégier le design a quelques conséquences. Pas vraiment au niveau du coffre qui non



PEUGEOT 508

① Le hayon, "mains libres" électrique sur GT, s'ouvre sur un vaste volume de chargement (475 dm³). ② L'espace aux jambes est suffisant mais les grands devront courber l'échine en s'installant à l'arrière. ③ La 508 se met au diapason des aides à la conduite. Son pilote semi-automatique se révèle doux et progressif. ④ L'écran tactile de 10 pouces se montre performant. Mais le graphisme n'est pas aussi fin que celui de l'Audi et les calculs d'itinéraire s'effectuent moins vite.





LES PASSAGERS ARRIÈRE RESSSENTENT UNE PLUS GRANDE SENSATION DE CONFINEMENT À BORD DE LA 508 ●●●

seulement est plus vaste que celui de l'A5, mais s'avère aussi bien plus pratique et accessible que sur sa devancière. En revanche, l'accessibilité des passagers arrière, c'est une autre histoire. Il faudra se serrer les coudes pour s'installer à trois. Cependant, l'A5 n'est pas beaucoup plus spacieuse. Mais avec quelques centimètres de plus en largeur et au-dessus de la tête, la sensation est plus marquée. Au moins la 508 a-t-elle le bon goût de ne pas faire payer l'accueil du troisième passager arrière en supplément (Audi facture la banquette 3 places en option).

À l'ère du tout numérique et du high-tech, les équipements de confort et d'agrément de la 508 marquent aussi le pas. Certes, le grand écran tactile haute résolution du système multimédia et le combiné d'instrumentation numérique regroupent toutes les fonctions désormais attendues à ce niveau de gamme. Pour la première fois aussi, une Peugeot reçoit un système de pilote automatique (aide au maintien dans la voie de circulation couplé au régulateur de vitesse adaptatif fonctionnant de 0 à 180 km/h). Celui-ci s'avère d'ailleurs plutôt efficace et bien paramétré. Il complète en outre un arsenal

AUDI A5 SPORTBACK

- ❶ Les sièges Sport sont de série sur S line, mais pas les réglages électriques (930 €) ni la sellerie cuir (1 690 €).
- ❷ Les systèmes d'infodivertissement d'Audi sont un ton au-dessus. Mais à quel prix!
- ❸ Le coffre de l'A5 est un peu moins grand. Mais pas de panique, il l'est encore assez pour les bagages de 4 personnes.
- ❹ Voir de 5 personnes... à condition d'avoir opté pour la banquette 3 places, facturée 360 €.



L'A5 Sportback est un soupçon moins agile, mais pas moins précise. Et elle maintient les claquements du diesel plus à distance de l'habitacle.



L'avis de Méline Priam



La 508 est si attachante que l'on peut faire preuve d'indulgence sur les détails.



LA DIFFÉRENCE DE MONTANT AU BAS DE LA FACTURE EST TEL QU'IL PERMET DE RELATIVISER LES MICRO-DÉFAUTS DE LA 508 OU LES QUELQUES PLASTIQUES MOINS RAFFINÉS QUI PERSISTENT À BORD ●●●

d'aides à la conduite impressionnant: freinage auto d'urgence, alerte d'attention du conducteur, alerte active de franchissement involontaire de ligne, lecture des panneaux de vitesse, surveillance de l'angle mort, commutation automatique des feux de route, et j'en passe. Le problème, c'est que l'A5 en propose encore plus et avec des dispositifs encore plus aboutis et performants. Pour prendre un exemple simple: avec son graphisme ultra-léché, ses affichages vie Google Earth ou encore son pavé tactile, le système de navigation du MMI renvoie aux oubliettes le dispositif plus modeste de Peugeot. De même, la multitude de possibilités offertes par le Virtual Cockpit surclasse aussi très largement l'i-cockpit. Il faut bien aussi que l'A5 justifie ses tarifs!

BUDGET

Attention, pas de fausse joie, la 508 n'est pas l'affaire du siècle. Progresser en qualité, équipements et sécurité se retrouve forcément sur la note. Cependant, même dans l'une de ses définitions les plus huppées, elle reste nettement plus accessible et plus généreuse en équipements

de série. Certes, l'Audi propose encore plus de possibilités de personnalisation, des équipements de confort, d'agrément, des dispositifs d'aides à la conduite plus sophistiqués et plus performants, mais elle les facture presque tous en supplément (et cher), à l'image des phares full LED, de la caméra de recul, du pilote semi-automatique, etc. Si vous les cochez tous, l'écart peut vite devenir abyssal! Après cela, le fait d'échapper au malus écologique paraît un bien maigre avantage. Comme celui de consommer un tout petit peu moins (0,2 l aux 100 km en moyenne). D'autant que la 508 n'est pas une vile gourmande – même si, honnêtement, nous nous attendions à mieux. Elle consomme même moins sur autoroute et assure, grâce à un plus grand réservoir, une meilleure autonomie, Audi proposant néanmoins une augmentation de la capacité du réservoir à 54 litres.

VERDICT

SUR LA ROUTE: ÉGALITÉ

LA VIE À BORD: AUDI A5 SPORTBACK

LE BUDGET: PEUGEOT 508



Si la 508 n'échappe pas au malus écologique, elle sait maîtriser son appétit. Elle s'avère particulièrement vertueuse au long cours.

PEUGEOT 508

2.0 BlueHDi 180 ch EAT8 GT

AUDI A5 SPORTBACK

2.0 TDI 190 ch S-tronic S line

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.

Peugeot 508

Audi A5 Sportback

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 180 ch à 3750 tr/mn	■ 190 ch de 3800 à 4200 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 2000 tr/mn	■ 400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1997 cm³/9 CV	1968 cm³/10 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	robotisée double emb./7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m	■ 11,7 m
Pneumatiques AV/AR	235/40 R 19	245/40 R 18

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,75/1,86/1,41/2,80 m	4,74/1,85/1,39/2,83 m
Poids/tractable freiné	1597/1800 kg	1633/1700 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 30,5 s	■ 29,2 s
0 à 100 km/h	■ 9,2 s	■ 8,3 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 16,9 s	■ 16,2 s
Vitesse maxi	■ 235 km/h*	■ 217 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/30/62 m	■ 10/32/66 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 25 cm	■ 23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 148/142 cm	■ 149/144 cm
Volume de coffre	■ 473 dm³	■ 425 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	non mesuré	■ 44,2/63,8/67,2 m
------------------------	------------	--------------------

*Donnée constructeur. À titre de comparaison, l'A5 est annoncée à 235 km/h.

LE BUDGET

Prix	■ 47 600 €	■ 53 030 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 90 € (124 g/km)	■ 0 € (109 à 114 g/km)
Prix du modèle essayé*	50 980 €	60 740 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags, AFU, aide au parking AR/AV, Bluetooth, clim auto bizona, démarrage sans clé, détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking auto, hayon électrique, instrumentation de bord numérique, jantes alliage, régul./lim. de vitesse, rétros rabattables élect., système multimédia avec écran tactile, GPS, autoradio, prise USB, volant réglable en hauteur et profondeur...

Options

Peugeot 508: caméra à 360°+ Full park assist. (600 €), jantes 19 pouces (570 €), peinture métal. (720 €), roue de secours (120 €), recharge sans fil (100 €), sellerie cuir (800 €), toit pano (1 300 €).

Audi A5: accès/dém. sans clé (690 €), amort. piloté (770 €), caméra de recul (550 €), lecture des panneaux (370 €), phares LED (1 440 €), peinture métal. (1 010 €), recharge sans fil (580 €), toit ouvrant (1 520 €).

Consommations

Moyenne	■ 6,5 l/100 km	■ 6,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,3/6,5/5,7 l/100 km	■ 7,1/6,1/5,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 846 km/55 l	■ 634 km/40 l

Note EuroNCAP

	en cours	5 étoiles
--	----------	-----------

Pays de fabrication

	France	Allemagne
--	--------	-----------

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 508

Oui, la 508 ne rivalise pas (encore) de luxe ou de technologie avec l'A5. Oui, elle n'est pas très spacieuse. Oui, elle est moins vélocé. Mais elle tient la comparaison, et il y a toujours une part de subjectivité dans le choix d'une voiture. La 508 met à l'aise et sa conduite donne le sourire. Objectivement, elle garde une forme de modestie au moment de présenter la facture.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Mélina Priam

Irréprochable!
Et quitte à casser
sa tirelire, autant
choisir un moteur
plus performant
dans la gamme.



PEUGEOT 508

PLUS

Ambiance à bord
Comportement routier
et confort
Rapport prix/équipement
plus avantageux

MOINS

Performances en retrait
Quelques petits défauts
de finition à parfaire
Habitabilité moyenne



ROAD TRIP EN
ALPINE A110

Bleu de

Utilisée comme une GT sur un long parcours, l'Alpine A110 mérite-t-elle vraiment tous les superlatifs qu'on lui accorde ? C'est la question que la rédaction s'est posée et à laquelle nous tentons d'apporter ici quelques éléments de réponse...

Par Stany Meurer
Photos Clément Choulot



• •

plaisir



1



2

❶ Bienvenue au paradis... ou dans l'enfer vert du Nürburgring où notre A110 a fait sensation auprès des propriétaires de Porsche Boxster, Cayman et 911. ❷ Ce n'est pas que le GPS ait failli à sa mission, mais pour un road-trip à l'ancienne, rien de tel qu'une bonne vieille carte. ❸ Dans le centre historique de Montjoie, l'Alpine a pu faire étalage de la capacité d'absorption de ses suspensions mais aussi, et hélas, d'une visibilité arrière imparfaite.



3

ROAD TRIP EN ALPINE A110



À votre avis, que fait un journaliste automobile lorsqu'il a un peu de temps libre, que la clé d'une Alpine A110 traîne à portée de main et qu'un photographe brûle d'envie d'immortaliser la belle? Eh bien, il grimpe dans les tours en pleine zone rouge, se glisse illico dans la berlinette et somme l'homme aux boîtiers de se presser: la route sera longue, mais promet d'être délicieusement amusante et instructive. En bagnole, Simone. Ou plutôt Clément...

S'il est une chose que l'Alpine affectionne, c'est bien la légèreté.

En revendiquant 1 110 kg sur notre bascule, on peut dire que l'objectif est atteint: elle pèse au bas mot 250 kg de moins qu'une Porsche Cayman... mais 215 kg de plus qu'une Alfa Romeo 4C, plus radicale il est vrai. La contrepartie de ce poids réduit, c'est qu'il faut voyager... léger. Passons sur le petit volume des deux coffres avant et arrière (qui chauffent vite de surcroît!), mais leur forme ne permet pas de loger une valise ni même un casque. Et comme rouler sur un circuit avec une casquette ne se fait pas, c'est un peu gênant...

Bon, ce parti pris, on peut le concevoir et le pardonner. Ce qui est moins compréhensible, c'est l'absence totale de rangements dans l'habitacle, si l'on fait abstraction du minuscule espace disponible sous le bloc de climatisation et du miniréceptacle placé sous l'arche de la console centrale, que l'on atteint péniblement en se tordant le bras! Rien, pas même un soufflet dans les contre-portes ni une petite boîte à gants susceptible d'accueillir les papiers de la voiture. Quant à la veste, mieux vaut la laisser à la maison... On en déduira que tout cela n'est pas très pratique dans le cadre d'un usage quotidien ou d'un voyage de plusieurs jours. J'arrête de râler, car Clément m'a rejoint dans l'habitacle avec le sourire: il est enfin parvenu à caser tous ses boîtiers et ses objectifs. Et le moment venu pour lui de découvrir que nous ne sommes pas à bord de n'importe quelle Alpine, mais du sixième exemplaire (sur cinquante) réservé à la presse.

On a reproché à la nouvelle A110 d'emprunter certains éléments à des Renault populaires. Personnellement, je n'y vois aucun inconvénient dans la mesure où c'est plutôt un gage de fiabilité, et aussi parce que l'A110 originelle faisait de même. Et pas seulement elle: pendant longtemps, les Ferrari utilisaient nombre de pièces sorties du magasin Fiat... sans que personne n'y trouve à redire! On peut



L'A110 n'est jamais aussi à l'aise que quand ça tourne : une vraie négociante en virages !

être passionné et rester réaliste. Toutefois, je serai moins indulgent avec la clé, une vulgaire carte en plastique semblable à celle d'une Clio. Dommage, car la magie d'une GT d'exception s'articule autour d'un nom prestigieux (O.K.), d'un bel écusson (toujours O.K.), mais aussi d'une clé bijou (là, c'est raté)...

Je me console avec un beau volant et des sièges baquets soutenant parfaitement le corps, même si leur dossier est fixe.

Ils me rappellent les volants Quilléry et les baquets Mod'Plastia de la grande époque. Pour compléter la panoplie, j'imaginerais bien un échappement Devil à sortie latérale émergeant sous la jupe arrière, mais il paraît que cela ne se fait pas en 2018... Comme Porsche est jadis venu chatouiller Alpine sur les cols du Monte-Carlo, décision est prise d'aller narguer les 911 sur la terre de leurs exploits face au chrono, dans l'enfer vert du Nürburgring. Cap donc sur l'Allemagne avec, au programme de l'itinéraire du retour, une escale à Francorchamps et à Reims. Bref, un trajet de 1 200 km mêlant toutes sortes de routes, à boucler en une journée... À 130 km/h sur l'autoroute, l'A110 se distingue par son excellent confort et sa consommation ridiculement basse. C'est l'occasion pour Clément de s'aventurer dans l'ergonomie peu intuitive du combiné multimédia/navigation et pour moi, de noter →



1

❶ Peu de rangements (pour ne pas dire "pas de rangements"), des baquets à dossier fixe : 0 % en ergonomie théorique, mais 100 % d'harmonie pour faire corps avec la machine. ❷ La sonorité est sympa, mais franchement, Alpine aurait pu pousser le bouchon jusqu'à offrir la possibilité d'un pot Devil...



2

que la visibilité vers l'arrière est franchement médiocre : pas trop gênant ici, mais en ville cela doit être pénible. Un constat vérifié plus tard dans la charmante bourgade de Monschau, dont le centre historique du XVIII^e siècle mérite le détour.

Heureusement, le rétroviseur central est de grand format. Trop, peut-être... rapporté à la taille du pare-brise.

Plus ennuyeux, je trouve le repose-pied gauche mal positionné : du coup, difficile de caler mon pied gauche condamné à l'inactivité, la boîte robotisée à 7 rapports fournie par Getrag se suffisant d'une conduite deux pédales. Sur les routes sinueuses de l'Eifel menant au Nürburgring, notre A110 se métamorphose pour avaler courbes et virages avec maestria. Vous désirez plus ? Une simple pression sur le bouton Sport du volant, et l'accélérateur se fait plus agressif, la gestion de la boîte retarde les changements de rapport et la sonorité se veut plus virile, avec de délicieux crépitements au lever de pied. Sur ce genre de tracé, l'Alpine évolue comme un poisson dans l'eau. Un vrai régal, dans la mesure où la performance s'effectue dans un confort remarquable, avec une facilité démoniaque. À son volant, tout paraît naturel, trop même si vous ne voulez pas perdre votre permis à la première virée...

Pour regagner Francorchamps, nous empruntons les autoroutes allemandes. Devant moi, une discrète Audi A6 qui, de toute évidence, abrite un moteur costaud. J'ai beau appuyer comme un âne sur le champignon, rien n'y fait et la grosse berline familiale grappille mètre après mètre pour me distancer inexorablement. Concentré sur mon objectif, j'en viens presque à oublier qu'au-dessus de 200 km/h, la tenue de cap

de l'Alpine est loin d'être irréprochable. En vérité, son train avant bouge beaucoup et la direction directe (2,1 tours de butée à butée) ne facilite pas les opérations pour le calmer. Deux conclusions s'imposent : primo, les autoroutes allemandes ne sont pas son terrain de prédilection et secundo, aux approches de la vitesse maxi, tout conducteur non aguerri aura rapidement les mains moites s'il insiste pour s'accrocher aux wagons les plus véloce.

Voiture de pilote accessible à tous, elle reste profondément fidèle à ses valeurs. Bref, elle excelle avant tout sur un parcours sinueux, quitte à sacrifier un peu de sa polyvalence. On ne peut que la féliciter pour cette honnêteté intellectuelle, ce respect de son identité originelle qui ne la rend que plus désirable. À la réflexion, l'Alpine A110 est typique de l'école des sportives françaises. À un échelon supérieur, elle s'inscrit dans la mouvance de la Peugeot 205 GTi, qui, sans artifice technologique ni surenchère de puissance, se révèle plus efficace et amusante qu'une Golf du même tonneau, certes mieux construite et plus facile à manier, mais en revanche moins grisante... entre deux virages. On en déduira qu'hier comme aujourd'hui, l'Alpine n'est pas une "vraie" rivale pour la Porsche (Cayman, ici, en l'occurrence), mais plutôt que les deux s'adressent à des clientèles aux exigences différentes. ■

L'A110 reste
davantage un
rêve à vivre
éveillé qu'une
réalité à assumer
au quotidien.

L'avis de Stany Meurer



Fantastique pour une balade d'un jour, mais je pourrais facilement m'en lasser pour un usage quotidien.

90%
Quotient
Émotionnel





1

❶ Minuscule parmi les camions, l'A110 fait une halte à Francorchamps. Parmi les nombreuses questions posées, celle de la consommation. La réponse ? 6,99 l/100 km en moyenne durant ce road trip! ❷ La garde au sol est suffisante, et même le spoiler avant a été bien étudié pour ne pas racler au premier casse-vitesse. ❸ Le genre de détail qui fait chaud au cœur et rend fier tout amateur...



2



3

ALPINE A110

252 ch Première Edition

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	■ 252 à 6000 tr/mn
Couple maxi	■ 320 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1798 cm ³ /15 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage*	■ 11,7 m
Pneumatiques AV/AR	205/40 R18/235/40 R18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,18/1,80/1,26/2,42 m
Poids/tractable freiné	1106 kg/-

Performances

1000 m d.a.	■ 24,1 s
0 à 100 km	■ 5,1 s
90-130 km/h en Drive	■ 4,8 s
Vitesse maxi*	■ 250 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/30/62 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	non
Largeur aux coudes AV/AR	■ 142 cm
Volume de coffre	■ 95/90 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	non mesuré
------------------------	------------

LE BUDGET

Prix	■ 58 500 €
Malus (CO ₂)	■ 860 € (138 g/km)
Prix du modèle essayé**	59 360 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Données constructeur. **Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, Bluetooth, clim, frein de parking auto, détect. pluie/luminosité, jantes 18 pouces, phares xénon, feux de jour LED, réglage mode de conduite, sièges AV Sport, syst. multimédia (écran tactile) avec autoradio/prise USB, volant réglable haut/prof...

Options Aucune

Consommations*

Moyenne	■ 6,1 l/100 km
Urbaine/extra urbaine	■ 8,2/5 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 730 km/45 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

France

*Données constructeur.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Il est des rêves qu'il vaut mieux ne jamais réaliser sous peine d'être déçu. Celui de faire un long voyage en Alpine n'en fait pas partie: plus on roule avec elle, plus on l'aime. Toutefois, il ne faut pas en envisager l'achat comme celui d'un véhicule unique. Mais comme celui d'un jouet. Un jouet fabuleux.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Comme les autres X à chiffres pairs, le nouveau X2 se veut le pendant sportif de son homologue impair, le X1. Les Experts ont aimé, en remarquant que son plumage était moins iconoclaste que celui de ses aînés, X2 et X4.

Le X2 privilégie l'agilité et un comportement dynamique au confort de suspension, qui se révèle un peu ferme. Mais les sièges assurant un bon soutien, cela reste supportable.



PHOTOS FLORIAN GROUT



La présentation est la même qu'à bord du X1, mais, assis plus bas, le conducteur a moins la sensation d'être dans un SUV.

BMW X2

xDrive20d 190 ch BVA8 M Sport X - **51 750 €**
Malus écologique : 90 à 210 € (124 à 128 g/km CO₂)

Plus bas, plus profilé que le X1, le X2 conserve néanmoins une habitabilité arrière correcte. Sa banquette est fixe.

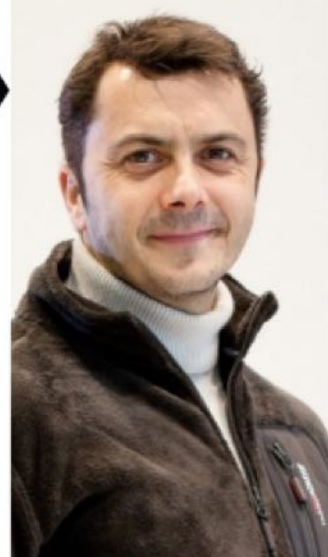


Au vu de la taille de la lunette, il ne faut pas être devin pour se douter que la visibilité n'est pas optimale. La garde au toit intérieure reste correcte.



ARNAUD SAUNIER

S'il est un peu bruyant, le 20d consomme peu : 6,5 l/100 km en moyenne et même 6,2 l/100 km sur autoroute. Pas suffisant pour échapper au malus.



Franck Lagorce
(Pilote)

- Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
- 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 20 victoires en Trophée Andros.



Mélina Priam
(Journaliste)

- Des centaines de 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.

“
J'aime bien le clin d'œil au Coupé des années 70 sur le montant arrière, mais ce moteur n'est pas tout à fait dans le même esprit!”

L'avis du pilote



Heureusement que les intérieurs BMW sont bien conçus, parce qu'ils sont tous identiques, à quelques détails de déco près. J'ai l'impression de reprendre le volant du X3, essayé il y a peu. Cela étant, tout est parfait: ergonomie, position de conduite, volant super agréable... Le souci, c'est la visibilité arrière: la lunette est trop petite. Je suis aussi un peu déçu par le moteur: il est bien aidé par la boîte auto, mais je n'aurais jamais pensé avoir 190 ch sous le pied; 150, 160 à la rigueur. Et je n'aurais pas été contre plus de puissance.

D'autant que le châssis est top: il est certes assez ferme en suspension, mais il vire à plat, affiche un comportement équilibré, sain et agréable.

Le feeling au freinage est excellent: il y a du mordant et de l'efficacité. L'ABS ne se déclenche pas trop tôt et le conducteur garde un bon pouvoir directionnel sur le train avant.

“
Super plaisant! Mais, comme l'a dit Michel Audiard: « Faut pas prendre les enfants du bon Dieu pour des canards sauvages. »”

L'avis de la journaliste



C'est vrai qu'il est sympa à conduire... pour qui aime les SUV qui n'en sont pas tout à fait, mais souhaite profiter des bienfaits d'une transmission 4x4. Le X2 est presque plus une Série 1 break surélevée qu'un SUV. Aussi plaisant et bourré de qualités soit-il, son plus grand atout est de permettre à la marque de vendre des X1 plus cher. Ils sont malins chez BMW, ils savent brouiller les pistes et nous emballent tout ça avec un joli nœud rouge!

Au X1, la banquette coulissante du père de famille, au X2 le look plus affûté et la finition M Sport X du jeune cadre dynamique.

Mais à version comparable (xDrive20d M Sport), l'écart est de 1 650 €: il n'y a pas de petits profits. Et ce n'est pas pour autant que la dot de série est exhaustive: notre X2 à 61 130 € (options incluses) ne possédait pas de sièges électriques! Une fois la pilule du prix avalée, la consommation redonne le sourire (6,5 l/100 km).

“
Je suis fan, c'est la prochaine voiture qu'il me faut! Mais je ne voyagerai jamais à la place arrière centrale: une punition!”

L'avis du taxi



C'est drôle, ma première impression n'est pas du tout d'être dans un SUV. La position de conduite est à peine plus haute que celle d'une berline et je n'ai pas la sensation de conduire un engin imposant. Au contraire, il est maniable en ville, facile à prendre en mains grâce à une bonne ergonomie et une très bonne visibilité avant. Surtout, je suis complètement fan de l'ambiance de cette finition. J'aime tout: le style, les matériaux classieux, tous ces petits détails comme les surpiqûres de couleur, la finition soignée. Le tandem moteur boîte est juste parfait, mais je trouve le moteur bruyant pour une voiture de ce standing et de ce prix. Et je ne ferais pas voyager mon pire ennemi à l'arrière, à la place du milieu. L'assise est étroite, le dossier dur, l'espace aux jambes inexistant (tunnel de servitude): celui qui fait 300 bornes à cette place n'achètera jamais une BMW!



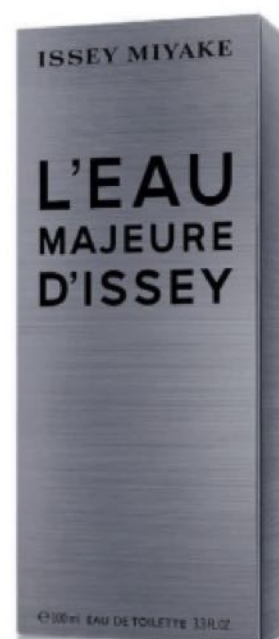
PIERRE LANNIER

Montre collection Cityline

Prix de vente indicatif : 89 €

D'une modernité incontestable, cette collection s'adresse aux amateurs de montres attachés au mixte des styles. Vintage elle s'illustre de par sa pureté et son design raffiné et contemporain. Boîtier en acier 39 mm de diamètre, étanche 50 mètres.

www.pierre-lannier.fr



ISSEY MIYAKE

Parfum L'Eau Majeure d'Issey

Prix de vente indicatif : 50 ml - 60 € / 100 ml - 85 €

L'Eau Majeure d'Issey est un parfum qui fait suite à la toute première fragrance masculine d'Issey Miyake. Ce parfum est à la fois authentique et moderne, fait pour mener une vie active. Sa masculinité transparait dans une énergie naturelle faite de force et de virilité. Une essence pour un homme urbain, jeune d'esprit, aimant s'affirmer sans jamais faire dans la provocation.

www.isseymiyakeparfums.com/fr



PARROT

Drone Parrot Bebop 2 power

Prix de vente indicatif : 699 €

Le Parrot Bebop 2 Power a totalement repensé l'ergonomie de pilotage pour offrir à tous le maximum de sensations grâce à de nouvelles fonctionnalités et modes de pilotage intelligents.

www.parrot.com

ROBINSON LES BAINS

Cambridge long - Grande Motte

Prix de vente indicatif : 170 €

Le cambridge Long met tous les hommes d'accord, car c'est une coupe à adapter à tous types de morphologie.

Il est pratique avec ses poches zippées, il associe la coupe sport et l'esthétique. www.robinsonlesbains.com/fr



ÔBABA

Le drap de plage XXL !

Prix de vente indicatif : Dès 39,90 €

ÔBABA facilite vos vacances avec le drap de plage XXL, fabriqué en France, qui se plante grâce à ses 4 piquets. Compact, pratique et léger, moins de 400g pour le modèle familial de 5m2, il ne retient pas le sable et sèche en quelques minutes. L'accessoire idéal de votre été ! Disponible en 12 coloris et 3 tailles (familial, couple, solo).

www.obaba.fr



BARBIER BONHOMME



Bonhomme « grooming for men » est un concept store conçu à 100% pour les hommes, qui a vu le jour il y a deux ans dans le quartier Montorgueil à Paris et aujourd'hui, c'est à Nantes, dans le quartier Decré que ce barber shop s'installe pour sa première ouverture en province. 200 m2 sur deux niveaux, dans un univers au design classique revisité, où l'on s'occupe de vous, de la tête aux pieds : barbier, coiffeur, boutique et soins esthétiques dans ce tout premier SPA masculin à Nantes.

www.bonhomme.com

PAIRE & FILS

L'embellie daim bleu atlantique

Prix de vente indicatif : 190 €

L'embellie est le mocassin rêvé de la belle saison. Ici présenté en daim anthracite, il ravira tous les hommes à la recherche d'une chaussure chic et élégante. www.pairetfils.com/fr



Biographie

SITE DE PRODUCTION

TOLEDO, DANS
L'ONTARIO (États-Unis)

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2017, il s'en est vendu
825 exemplaires en
France, contre **804**
douze mois plus tôt.

MOTORISATIONS

ESSENCE: V6 3,8 litres de
199 ch puis V6
3,6 litres de 284 ch.

DIESEL: 4 cylindres
2,8 litres de 177 ch porté
à 200 ch à partir de 2011.

MODÈLE LE PLUS VENDU

**WRANGLER SAHARA
UNLIMITED 2,8 l DIESEL
200 ch**

Sa seconde vie
en occasion

Une Jeep Wrangler,
c'est comme une Harley-
Davidson: il n'y en a pas
deux identiques et les
possibilités de finition/
personnalisation sont
multiples. Côté mécanique
en revanche, préférez un
2,8 l diesel 200 ch, si vous
ne désirez pas écumer
toutes les pompes à
essence de votre région.



Née en 2007
Fin de carrière 2018

Jeep Wrangler

Par Stany Meurer

La Wrangler, autrement dit LA Jeep, est la plus ancienne voiture au monde toujours en production. Après la Morgan, toutefois. Si le modèle actuel partage peu d'éléments techniques avec l'originel, il en a gardé l'esprit.

La Jeep Wrangler est plus qu'une icône. C'est un monument: celui de la liberté. Au rang de l'anecdote, si les premières Jeep furent fabriquées par Ford, les dernières sont produites par le groupe Fiat (FCA) qui possède Chrysler. Comme pour toutes les légendes, il est pratiquement impossible de modifier d'un iota son ADN. Ainsi, lorsque Coca-Cola a tenté de moderniser son image en

devenant Coke, les acheteurs ont massivement rejeté l'initiative. De même, lorsqu'en 1987, un petit malin eut l'idée d'abandonner les phares ronds de la Jeep pour les remplacer par des éléments rectangulaires, une horde de clients s'est soulevée pour conspuer ce choix et exiger un retour aux optiques circulaires. Jeep a entendu le message et fait machine arrière toute. Ainsi va la vie d'un

mythe, condamné à évoluer par petites touches pour ne jamais bousculer ses fondamentaux. Si un constructeur est heureux de compter pareil produit dans sa gamme, il en est aussi prisonnier. Lorsque vient le moment d'introduire une nouvelle génération, il lui faut être aussi attentif que très prudent, tout en s'efforçant d'être innovant. L'exercice n'est pas facile... ■

Un tour de cochon

Le temps d'un contre-la-montre organisé le 9 juillet autour de Cholet, *L'Auto-Journal* s'est régalé à bord d'une Citroën 2CV Cochonou, dans la caravane du Tour de France.

Par Laurent Pinel Photos Adrien Cortesi





Cochonou®

Cochonou®
AUTHENTIQUE

Sans colorant ... Sans colorant

www.cochonouetvous.com

RÉARN
Le Bar à Henri IV



- ❶ Hôtesse, animateur, conducteurs, mécanicien... L'équipe des "cochons" prête au départ, avant le contre-la-montre de Cholet.
- ❷ L'enthousiasme des spectateurs est incroyable. Drapeaux, déguisements, pancartes, danses... Tout y est. Mais le public ne rêve que d'une chose : un bob et un bout de saucisson !



Véritables coqueluches de la caravane, les 2CV à la robe Vichy sont acclamées par la foule. C'est l'engouement ●●●



n peut adorer l'équipe de France de football et ne pas connaître un seul de ses joueurs. Comme on peut ne pas s'intéresser au cyclisme mais attendre impatiemment la caravane du Tour de France. Elle, c'est un

soleil au milieu des étoiles, une célébrité parmi les sportifs, une star au sein d'un événement mondialement connu et suivi. Elle n'est pas de celles dont les médias parlent, mais celle que le public vient voir sur les bords de route. Il faut dire que le maillot jaune ne prend pas le temps de saluer la foule – et on le comprend – tandis que les acteurs de la caravane lui offrent un spectacle extraordinaire et même des cadeaux. En résumé, les chars, les buggys, les camions et les pick-up distribuent encore plus de produits variés aux spectateurs qu'un médecin véreux à un cycliste trop ambitieux.

Vivre la caravane depuis son cœur est une expérience unique, un pur moment de bonheur. Et ce sentiment semble encore plus vrai lorsqu'on est à bord de l'une des 2CV Cochonou, une marque populaire. Déjà, avant le départ, quand tous les caravaniers se hâtent pour préparer les stocks de produits dérivés à distribuer dans leur camion, beaucoup ont un petit mot ou une attention pour les "cochons", comme sont surnommés les membres de l'équipe. Vient ensuite le moment de démarrer, et ça ne fonctionne pas toujours du premier coup. Cochonou se targue toutefois de n'avoir jamais laissé une 2CV sur le bord de la route ni même sur un camion-plateau. En vingt participations, pas un seul abandon n'est survenu. "C'est aussi grâce à Jéjé", me dit-on, le mécano qui bichonne les Citroën depuis déjà huit Tours.



LES COULISSES DE LA CARAVANE

Un mois avant le départ du Tour 2018, nous nous sommes rendus dans l'atelier La Fabrik, en région parisienne, où sont développés certains véhicules de la caravane.

"Au quotidien, nous ne sommes qu'une petite entreprise. Mais là, à l'approche du départ, ça fourmille de serruriers, menuisiers, sculpteurs, plasticiens, mécaniciens, machinistes, peintres... Et ce sont tous des magiciens!"

Simon Bézine présente sa jeune société située dans les Yvelines, La Fabrik, véritable musée du bricolage, qui construit toute l'année des structures, des œuvres, des scènes et des décorations éphémères pour des boîtes de nuit, salles de spectacle, magasins ou hôtels. Mais à l'approche du mois de juillet, dans l'atelier, c'est la saison des camions découpés. En se basant sur un dessin puis sur une maquette miniature grossièrement fabriquée en bois, des chars – souvent sur base de Nissan Cabstar – sont réalisés à base de polystyrène et de résine. Tout en respectant les contraintes liées au gabarit (réglementé par l'organisateur du Tour de France), à la technique (accès à la trappe à carburant, aux roues, au moteur...) et à la sécurité (signalisation lumineuse, harnais de sécurité), les engins n'ont pas besoin d'être homologués pour la route ; ils sont chargés sur des semi-remorques entre deux étapes du Tour.

Pensés pour répondre à la charte graphique de l'annonceur et aux contraintes liées à l'approvisionnement des "goodies", ces cadeaux distribués sur les routes du Tour, les véhicules disposent de réserves dans les décors, avec des systèmes de rampes inclinées pour faire descendre, par exemple, des madeleines jusqu'aux hôtes. Et ces stockages doivent être volumineux : les deux pick-up et les deux chars Pressade distribueront 10 000 litres de jus de fruits et 500 000 badges pendant la Grande Boucle 2018, tandis que les sept véhicules aux couleurs de Saint-Michel jetteront dans le public un million de madeleines et deux millions de mini-galettes, soit 140 000 produits par jour !



❶ C'est à partir d'illustrations que sont conçus les chars et buggys. Certaines commandes paraissent farfelues, *"mais les employés sont des MacGyver, alors tout est possible"*, précise Simon, au premier plan. ❷ On s'affaire sur un camion découpé. Des placages de bois seront fixés sur l'armature métallique, et la structure décorative, en résine, sera positionnée après. ❸ Un moule de galettes Saint-Michel. ❹ Même avec un gigantesque paquet de madeleines en guise de sac à dos, ces Coccinelle seront capables de rouler sur autoroute.



Véritables coqueluches de la caravane, les 2CV à la robe Vichy sont acclamées par la foule. Quand le bruit de leur bicylindre se fait entendre, certains spectateurs dansent, crient ou chantent. Et tous sourient, c'est l'engouement. Les mains se lèvent et les parapluies se retournent : cela signifie que les gens s'en servent comme filet, pour espérer réceptionner un saucisson. Mais, objectivement, on n'entend pas les moteurs des deudeuches. Ils sont couverts par la musique "*Cochonou, un p'tit bout de chez nous*", en boucle dans les haut-parleurs, un air que les caravaniers entendront plusieurs dizaines de milliers de fois pendant le Tour. Et qui résonnera dans leur esprit encore quelques semaines plus tard ! En plus de ce slogan, le trajet est constamment bercé par la voix de l'animateur, autant occupé à balancer des sachets et des bobs qu'à saluer la foule et remercier le public.

Sur les bords de route, certains habitués costumés se font remarquer. Il y a Pypo le Clown, Zaza, Frelontin ou L'Arrosoir qui, comme El Diablo en son temps, animent les étapes quotidiennement. Plus discrets mais touchants et attentionnés, un groupe de spectateurs belges profitera d'un ralentissement de la caravane pour nous distribuer des rafraîchissements, sans doute conscients des contraintes, comme l'absence de climatisation à bord. Sous un soleil de plomb, les hôtes doivent ainsi saluer la foule et distribuer des cadeaux durant des heures. Les tendinites ne sont pas



❶ Les réserves de sachets de saucissons à bord de notre Deudeuche. Elles partent vite ! ❷ Le directeur de la caravane du Tour impose d'être arnachés dans les voitures. Il faut un baudrier, accroché à la 2CV, pour être autorisé à se lever. ❸ Les enceintes fixées au pare-chocs ne s'arrêtent jamais : "*Cochonou, un p'tit bout de chez nous...*" Cette musique résonne encore dans ma tête. ❹ La chenille devient papillon. Le cochon devient saucisson. Et le public s'en réjouit ! Selon une étude, 48% des spectateurs viendraient pour la caravane, et non pour voir les cyclistes.





"Merci Cholet", indique la pancarte tenue par l'hôtesse. Car c'est l'arrivée du contre-la-montre. Eh oui, tout a une fin. Sauf le saucisson, qui en a deux !

rares, mais personne ne s'en plaint. Les caravaniers forment une famille soudée, et l'ambiance est si joviale qu'on oublie ses tracas.

Au total, au milieu d'une caravane de 160 véhicules représentant 33 marques, qui s'étire sur plusieurs kilomètres, sept 2CV aux couleurs de la charcuterie paradent. Trois berlines, deux camionnettes, la charcutière (celle de l'animateur) et la fameuse limousine, unique en son genre, servant à transporter notre équipe. Mais pas nécessairement à lancer les réserves de saucissons ni les fameux chapeaux tant convoités. Il y en avait bien quelques-uns à bord, mais les stocks s'estompent vite devant une foule aussi enthousiaste. Dès lors, aux "un chapeau!", "Cochonouuu!",

"envoie l'apéro" et "balance ton porc!" que crie le public, se mêlent des "bouhou..." et des "gros radins!"

Pourtant, l'avarice n'est pas une caractéristique Cochonou sur le tour : pour sa 20^e participation au Tour de France, 111 000 bobs seront distribués sur les routes de France, et environ 10 tonnes de saucisson, dont 545 000 sachets de mini-saucisson. Et, comme pour les bonbons Haribo, les jus de fruit Pressade et les madeleines Saint-Michel, l'organisation du Tour de France affirme ne jamais retrouver de saucisson sur la route. À voir la façon dont les spectateurs se ruent sur les sachets, au risque parfois de se faire "saucissonner" par une voiture, on les croit volontiers ! ■

Cochonou sur le Tour de France : les chiffres

- En **vingt ans** de participation à la Grande Boucle, le charcutier a distribué **150 tonnes** de saucissons.
- Chacune des 2CV utilisées par la marque depuis vingt ans a parcouru **67 000 km** sur les routes du Tour de France. Elles ont toujours terminé les étapes.
- La caravane Cochonou 2018 se compose de **27 membres**.
- Sur les lignes de départ et d'arrivée, le bar Cochonou fera déguster **2 000 saucissons** entiers durant l'événement.
- **5 000 sacs cabas collector** seront offerts sur l'événement.
- Le sachet de saucissons serait le **3^e cadeau préféré des spectateurs**, selon une étude menée par Kantar TNS.



THIERRY NEUVILLE

L'ÉPÉE OUI MENACÉ LE ROI OGIER

Surfant sur ses succès au Portugal et en Italie, le leader de Hyundai arrive en Finlande (26-29 juillet) en tête du WRC.

Qui est ce pilote belge capable de renverser la dynastie des Sébastien (Loeb et Ogier) ?

Par François Dauré

Jamais, depuis 2004, le règne des pilotes français sur le championnat du monde des rallyes n'a connu une telle menace ! Statistiquement, elle aurait dû surgir des forêts de bouleaux finlandaises. Mais non. Le danger vient de Belgique. De Saint-Vith exactement, tout près du circuit de Spa-Francorchamps. Cette commune germanophone a déjà vu naître un fameux pilote de rallye, Bruno Thiry. Pourtant, l'addiction de Thierry Neuville est bien une affaire de famille : *"Près du circuit, il y avait souvent des rallyes régionaux. Mon père m'emmenait les voir et, en fin d'année, quand il y avait un peu de neige, une voiture sur deux se plantait et partait en tonneaux. Ça m'impressionnait beaucoup et c'est ce qui a déclenché mon envie de courir."* Ajoutez la culture PlayStation, et son chemin était tracé : *"J'ai passé des heures et des heures à jouer au jeu Colin McRae, en particulier sur le Rallye de Nouvelle-Zélande, que je trouvais magnifique !"* Vainqueur, fin 2007, d'un challenge organisé par la fédération belge, similaire à l'opération

française Rallye Jeunes, Thierry Neuville ne perdra pas de temps pour atteindre le niveau mondial. Un an et demi après ses débuts en compétition, en octobre 2009, il s'aligne au départ du Rallye de Catalogne WRC ! Philippe Bugalski, l'ancien pilote Citroën (décédé en 2012), croyait en lui depuis ses premiers tours de roues et a poussé les Chevrans à aider le débutant belge. Quelques victoires retentissantes plus tard, il décroche le volant d'une DS 3 WRC, au sein du Citroën Junior Team pour la saison 2012. Une première expérience mitigée pour Thierry Neuville : *"C'était la fin de carrière de Sébastien Loeb et nous n'étions pas prêts, évidemment, à prendre la relève. En plus, Citroën a perdu le soutien de Red Bull qui était le sponsor principal de notre programme en WRC."* Néanmoins, quelques courses prometteuses le portent au 7^e rang du classement général en fin de saison.



Sardaigne 2018, de gauche à droite : S. Ogier et J. Ingrassia (2^e), N. Gilsoul et T. Neuville, vainqueurs pour 0,7 s, J. Ferm et E. Lappi (3^e).

Mais surtout, il s'est fait des amis dans le paddock. Et l'un d'entre eux est un pilote qatari très riche, très influent et passionné de rallye : *"Nasser Al Attiyah allait chez Ford en 2013, et même si les pilotes étaient déjà désignés, il a fait en sorte qu'une Fiesta soit ajoutée au programme pour moi. C'est l'année où j'ai explosé et j'ai terminé 2^e du championnat. Elle a été décisive pour ma carrière puisque, l'année suivante, je suis devenu pilote d'usine chez Hyundai."* Caractère bien trempé, comme tout champion, Thierry Neuville ne cache pas son ambition : le titre mondial et le plus tôt sera

le mieux. Une approche ressentie comme agressive par certains et qui aboutit à des frictions avec le "patron" du rallye mondial depuis 2013, Sébastien Ogier. Quoi de plus logique ? La progression météorique du jeune Ogier en 2010 et 2011 avait déjà engendré des tensions avec le "maître" Loeb. Posément, le challenger belge explique leur relation actuelle : *"Ogier reste la référence. Mais quand c'est serré entre nous sur un rallye et qu'il se trouve derrière au classement, j'évite le contact. Il a souvent tendance à dire que si un autre gagne, c'est à cause de son matériel, du balayage ou grâce à la chance."* La fameuse histoire du balayage ! Le pilote en tête du championnat du monde doit toujours ouvrir la route le premier jour d'un rallye. Lors des épreuves sur terre, les suivants profitant de trajectoires balayées, donc plus rapides. Là, Thierry Neuville soutient les plaintes répétées de son rival : *"Je comprends à 100 % sa frustration. Il a joué ce rôle beaucoup plus souvent que moi et c'est terrible de savoir que vous n'avez presque aucune chance de gagner dans ces conditions. Mais cela reste possible."* Il l'a en effet prouvé au Rallye de Sardaigne, le 10 juin dernier.

Après un début de saison 2018 à l'avantage du quintuple champion du monde (trois victoires) jusqu'au Tour de Corse, le pilote Hyundai a renversé la tendance. À l'attaque du Rallye de Finlande, Thierry Neuville possède 27 points d'avance sur Sébastien Ogier au championnat WRC. Pas encore de quoi jubiler, mais suffisamment pour nourrir son ambition de revanche sur l'année dernière : *"Nous avons de réelles chances d'être champions en 2017. Nous étions en tête après la Finlande, mais ensuite, une erreur de ma part et un problème technique en Espagne nous ont coûté des points décisifs. Cette année encore, la Hyundai est une très bonne voiture, particulièrement sur la terre, et nous croyons fermement au titre."* Pas de doute, le champion français va devoir se retrousser les manches. La bataille de Finlande s'annonce grandiose et sans doute cruciale pour le titre mondial 2018. ■

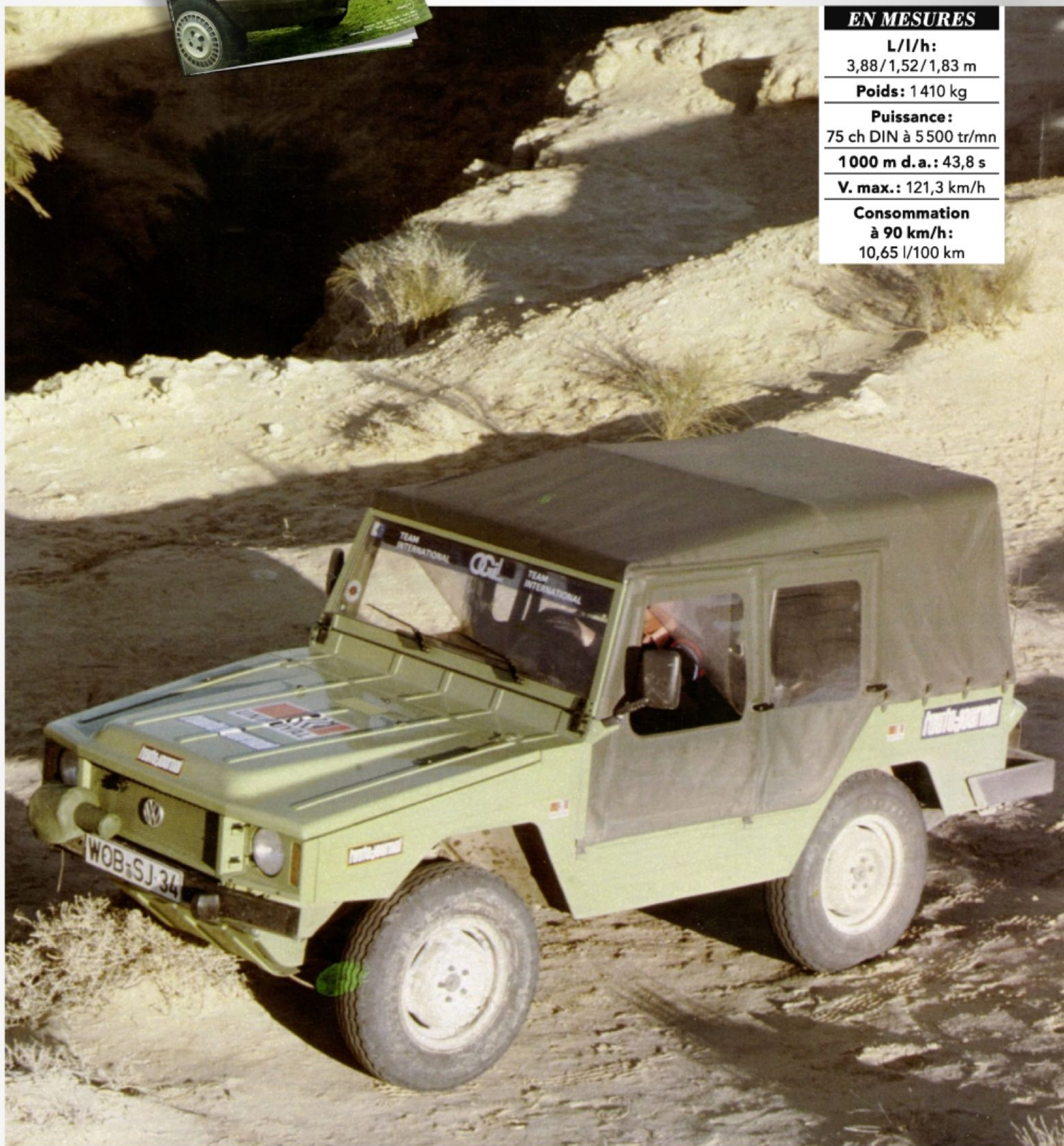
**BIO
EXPRESS**

- ♦ Né le 16 juin 1988 à Saint-Vith (Belgique).
- ♦ Copilote : Nicolas Gilsoul (Belge).
- ♦ 91 rallyes WRC depuis 2009
- ♦ 9 victoires, 32 podiums.
- ♦ 2^e du championnat WRC en 2013 (Ford), 2016 et 2017 (Hyundai).





*C'était en
avril 1980
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES

L/l/h:

3,88/1,52/1,83 m

Poids: 1 410 kg

Puissance:

75 ch DIN à 5 500 tr/mn

1 000 m d.a.: 43,8 s

V. max.: 121,3 km/h

Consommation

à 90 km/h:

10,65 l/100 km

Très haut sur pattes, l'Iltis possède tous les gènes du bon franchisseur, avec ses porte-à-faux réduits au maximum, ses blocages de différentiels et son robuste châssis-échelle. Il remporta l'édition 1980 du Paris-Dakar.

LE VOLKSWAGEN ILTIS À L'ESSAI

À la fin des années 70, à la demande de l'armée, les constructeurs allemands développent chacun un 4x4. Mercedes emportera l'appel d'offres avec son Classe G... réalisé initialement pour le Shah d'Iran, et VW se retrouve avec un Iltis sur les bras, prêt à embrasser une carrière dans le civil...

Par André Costa (1980) / Thomas Riaud (2018)

Extraits...

■ "L'Iltis s'est brillamment comporté au cours du Paris-Dakar qu'il a remporté et j'ai eu par ailleurs l'occasion de parcourir à son volant plus de 3000 km, en grande partie dans le sud tunisien."

■ "Cette voiture est mue par un 4 cylindres refroidi par eau – l'Audi 100 5 cylindres avec un cylindre en moins – avec une cylindrée de 1714 cm³. Sa puissance maximale est de 75 ch DIN à 5500 tr/mn et le couple maximal de 13,5 mkg à 2800 tr/mn."

■ "Le mouvement est transmis en marche normale aux roues arrière, le train avant n'étant enclenchable que sur demande. De plus, les 2 ponts sont chacun équipés d'un blocage

de différentiel, celui du train arrière étant enclenchable en 4x2."

■ "À noter que la voiture est construite autour d'un châssis cadre comportant deux longerons de section quadrangulaire reliés par cinq traverses à niveau – dont une démontable – ainsi que par deux traverses surélevées sur lesquelles les ponts viennent s'accrocher. La carrosserie ne possède aucune fonction porteuse."

■ "J'avais estimé en décembre dernier la vitesse de pointe de l'Iltis à 125 km/h. En fait, la voiture se trouvant capotée et le conducteur étant seul à bord, elle a tourné sur l'anneau de Montlhéry à 121,3 km/h, ce qui correspond assez précisément aux 125 km/h prévus, en ligne droite."



Le tableau de bord de l'Iltis s'adresse d'abord à "l'homme des casernes" en étant très spartiate! Notons tout de même la présence d'une boîte à gants fermant à clé.

“ Nous sommes loin des performances des voitures du Paris-Dakar où les moins puissantes des Iltis accrochaient 140 km/h. ”

↑ Ses qualités

EXCELLENT COMPORTEMENT EN FRANCHISSEMENT PUR

“En franchissement pur, l'Iltis fait merveille. Dépouvu de porte-à-faux, il plonge dans les trous, dodeline en souplesse, se faufile partout grâce à une largeur modérée tandis que ses blocages de différentiels lui permettent de se tirer d'affaire si une seule roue sur quatre veut bien accrocher !”

BON COMPORTEMENT GÉNÉRAL SUR LE GOUDRON

“Il faut souligner que la voiture allemande se comporte sur le goudron extrêmement bien et se classe au premier rang des 4x4 que je connaisse, Range Rover excepté.”

CONSOMMATION RAISONNABLE

“Au terme de 2 500 km parcourus dans le sud tunisien – la plupart du temps sur piste, avec de longs passages sablonneux – je n'ai pas dépassé 14,8 litres aux 100 km. Tout est relatif, bien sûr, mais j'estime que l'Iltis est un 4x4 économique.”

↓ Ses défauts

SUSPENSION EXCEPTIONNELLEMENT INCONFORTABLE ET PARFOIS DANGEREUSE SUR PISTE

“À dire vrai – et je mesure mes termes – je ne m'étais jamais trouvé au volant d'une voiture aussi inconfortable, au point que, parfois à 30 km/h, il était indispensable d'être énergiquement sanglé, sous peine de décoller totalement du siège.”

NOMBREUSES ET DÉSAGRÉABLES RÉACTIONS DE DIRECTION

“Le volant transmet fidèlement, même sur le goudron, des réactions désagréables.”

FREINS RELATIVEMENT PEU ENDURANTS ET MAUVAISE ÉTANCHÉITÉ DES TAMBOURS AU SABLE ET À L'EAU

“Le freinage ne m'a pas enthousiasmé. L'étanchéité des 4 tambours ne me paraît pas suffisante, qu'il s'agisse de l'eau ou du sable, et la résistance à l'échauffement sur le goudron est assez faible.”



❶ L'Iltis peut, comme la célèbre Jeep, se décapoter complètement. Notez la présence du pare-brise rabattable. ❷ Issu de l'Audi 5 cylindres, ce bloc devient sous le capot de l'Iltis un plus modeste 4 cylindres 1,7 litre développant 75 ch DIN. ❸ L'avant de l'Iltis se distingue par un angle d'attaque remarquable, le pont avant étant même protégé par un sabot. ❹ Indispensable en franchissement extrême, ce treuil électrique optionnel permet, souvent, de se tirer d'un mauvais pas.



“ L'Iltis tient une cadence de conduite honnête sur le goudron, sauf s'il se trouve freiné par un violent vent contraire. ”



❶ Ces tirettes permettent, comme dans les premières Audi Quattro, de commander mécaniquement les différentiels. ❷ Excepté le Range Rover, qui a donné aux 4x4 une dimension de confort jamais vue auparavant, l'Iltis répond bien à l'idée que l'on pouvait se faire d'un tout-terrain au début des années 80. Un vrai franchisseur... mais très rustique! ❸ Au prix de certains efforts, l'Iltis peut devenir étanche en adoptant une capote efficace, et même, chose rare, 4 petites portes.

Extraits...

■ "Les photographies en disent plus long sur l'aspect de l'Iltis que n'importe quel discours. Je trouve personnellement l'ensemble assez plaisant, surtout décapoté."

■ "L'accessibilité n'est pas un point fort de la voiture. D'abord, le seuil d'accès est extrêmement haut et puis, surtout à l'arrière, les dimensions des portières sont vraiment inférieures à la moyenne."

■ "Les sièges arrière repliables – très malaisément – n'ont qu'une utilité restreinte puisqu'il est pratiquement impossible de glisser sur la plate-forme tout chargement."

■ "Les sièges avant sont très correctement dessinés, avec des dossiers à inclinaison réglable qui permettent d'obtenir une position de conduite confortable."

■ "Au tableau, on trouve moins que l'essentiel : la jauge à essence est d'une imprécision redoutable, aucune montre n'est prévue – je croyais que les militaires appréciaient l'exactitude – et, détail plus important, il n'existe pas de partiel sans lequel il est difficile de naviguer avec précision sur un terrain mal connu."

■ "Munie d'un moteur Citroën, une version de cette voiture est actuellement proposée à l'armée française qui doit – enfin! – assurer le remplacement de ses vieilles Jeep dont certaines datent de 1943..."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Le VW Iltis doit un peu au DKW Munga, mais surtout beaucoup à l'Audi Quattro! Malgré tout, c'est le Mercedes Classe G qui motorisera l'armée allemande... mais aussi son clone baptisé Peugeot P4 pour l'armée française. Aujourd'hui, Audi est devenu une référence en matière de transmission intégrale, et Volkswagen, après l'éphémère Golf Country, déploie peu à peu ce dispositif sur certains modèles, en les baptisant 4Motion. Quant à l'armée française, elle cherche un remplaçant au vieillissant P4!

La vie de vos autos

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

COUP DE GUEULE

"Propriétaire depuis trois ans d'un Ford Kuga acheté neuf, ce dernier est en panne depuis un mois pour cause de faisceau défilant. Ford annonce que la pièce est manquante et ne peut pas donner de délai de livraison. Il faut 10 jours pour déclencher une aide à la recherche de la pièce, et aucune prise en charge n'est possible!"

François Dumoulin

Pascal Blum nous parle de sa **Peugeot 308 THP 130 BVA GT Line**

ACHETÉE NEUVE EN AOÛT 2015
42000 km PARCOURUS



"Mes trajets se font majoritairement sur autoroute, et la consommation est stabilisée à 5,9 l/100 km. Le 3 cylindres 130 ch est présent à tous les régimes et la boîte automatique reste un vrai régal. Le manque de frein moteur se fait toujours sentir, mais les palettes au volant permettent de compenser cette faiblesse. À l'usage, je peste contre les essuie-glaces automatiques qui ne s'adaptent pas... aux conditions météorologiques ! Depuis août 2015, je n'ai eu aucun souci sur le véhicule. Cette voiture est agréable, performante et économique".

Jean-Marc Dordoigne nous parle de sa **Porsche 911 Carrera S (gén. 997, Ph. 1)**

"Le clou du spectacle : l'échappement sport, qui procure une sensation vraiment envoûtante, notamment dans les tunnels!"



"Ayant toujours eu des BMW, lorsque ma 328 Ci (234000 km) a commencé à fatiguer, je me suis dit : « Et si je me faisais un petit plaisir ? ». Les enfants ayant quitté le foyer familial, on a moins besoin de place dans notre auto. Aussi ai-je décidé de rechercher une 911 d'occasion pour le même prix qu'une BMW 330 neuve. Ensuite, la couleur : 80 % des 911 sont grises (argent/anthracite), donc je l'ai prise noire – ça lui va bien également – et toutes options (cuir/GPS/pack Sport avec chrono sport). Par ailleurs, je voulais une boîte méca, en adéquation avec la personnalité de la voiture (même si la boîte PDK des 911 actuelles est

une merveille). La voiture n'est pas trop dure sauf si on met l'option Sport (circuit) où, là, chaque aspérité de la route est perceptible. C'est quand même une monte en 19 pouces. Donc, touche sport à déconseiller pour les week-ends avec madame. Sinon, belle mécanique, ça démarre toujours, et grosse sensation de puissance : un régal pour doubler. Bonne tenue de route, même sans être une 4S. Mais comme c'est une voiture qui, généralement, ne sert que le week-end, la batterie a du mal à tenir : en achetant un appareil de maintien de charge, c'est parfait. Si c'était un achat à refaire, je le referais évidemment."

SES PANNES : embrayage changé à 60000 km sous garantie (extension) **FRAIS D'ENTRETIEN :** tous les 25000 km, alternance de petites révisions (2000 €) et de grandes révisions – inclus disques et plaquettes – (3000€)



aj L'avis de Brice Perrin

La 997 est clairement l'une des 911 les plus désirables en occasion : sa cote reste raisonnable, sa présentation, intérieure comme extérieure, fait oublier sans peine la 996, et elle reste une infatigable GT bourrée de charme, en particulier dans cette variante Carrera S. Mais j'aurais pour ma part cédé à la PDK...

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

Panne d'Adblue, c'est possible ?

Que se passe-t-il si le réservoir d'Adblue est vide ? Panne ? Fonctionnement dégradé ?

Il ne se passe rien ? **J.R.**

Plusieurs alertes. Avant même que le réservoir soit vide, vous aurez été averti plusieurs fois que le plein d'Adblue est nécessaire.

Le message est très explicite puisqu'il mentionne le nombre de kilomètres restant avant que la voiture ne refuse de démarrer.



YANN LEFEBVRE

Radios numériques, la France à la traîne ?

Je me rends souvent en Allemagne et en Suisse où l'on peut capter des émetteurs DAB, norme qui remplacera la FM à terme. En Suisse, la plupart des voitures neuves sont dotées du DAB. En France, cela sera-t-il une option coûteuse avant de devenir banal ? **L.N.**

C'est vrai que sur le sujet des radios numériques, la France est à la traîne. Mais il me semble que ce retard vient davantage de l'infrastructure que des constructeurs automobiles. Les marques premium ont tendance à le proposer en option pour quelques centaines d'euros. Audi, BMW, Mercedes, Volvo le facturent entre 400 et 600 € en fonction des modèles. Cette fonction est proposée de série chez Peugeot, Citroën, Jeep, Kia... sur les modèles équipés d'un système multimédia haut de gamme. Le vrai problème concerne la fiabilité du système. En France, en dehors de la région parisienne, capter une radio numérique relève de l'exploit.



TIBO

Régulateur adaptatif sur Citroën C4 SpaceTourer ?

Le 1.5 BlueHDi 130 ch sera-t-il prochainement disponible sur le C4 Grand SpaceTourer avec le régulateur de vitesse adaptatif et la fonction stop&go (proposés uniquement sur le 2.0 HDi) ?

J.C.

En fait, tous les Grand C4 SpaceTourer peuvent recevoir le pack Drive Assist qui comprend, entre autres, le régulateur de vitesse adaptatif. Mais seules les versions automatisées profitent de la fonction stop&go, comme le nouveau BlueHDi 160 EAT8. Je pense que le 1.5 BlueHDi 130, qui n'est pour l'instant proposé qu'avec la boîte de vitesses manuelle, pourra disposer de cette fonction lorsqu'il sera associé à la transmission automatique à 8 rapports.



ARNAUD SAUNIER

Citroën C4 SpaceTourer

PEUGEOT 308

Nouvelles motorisations, nouvelle transmission, la 308 peaufine sa copie. Des changements qui méritent bien un sérieux coup de projecteur.

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Lancée en 2013 et restylée en 2017, la 308 reste une des références dans la catégorie des berlines compactes. Un statut qu'elle entend bien conserver. Pour rester au sommet, elle vient de s'offrir une cure de jeunesse sur le plan mécanique. Cette dernière touche à la fois les blocs essence avec l'apparition d'une

version GT 225 ch (en lieu et place de la GT 205 ch) que les diesels avec l'entrée en lice d'un nouveau BlueHDi de 130 ch. Dans le même temps, les diesels 120 et 150 ch sont passés à la trappe tandis que le moteur de la GTi, pour des raisons de respect de normes antipollution, verra sa puissance passer de 270 à 262 ch. Autre

changement important dans la gamme : l'arrivée d'une nouvelle boîte de vitesses automatique à huit rapports. Qu'apportent ces modifications ? Changent-elles la hiérarchie de la gamme et, par là même, le choix de la version la plus intéressante ? C'est ce que nous allons voir...

Depuis son restylage, opéré l'an dernier, la 308 multiplie les évolutions mécaniques.



LA GAMME

	Moteurs / Prix	Access	Active	Allure	GT Line	GT	GTI by Peugeot Sport	Malus écologique
Diesel	BlueHDi 100 ch	22 900 €	24 900 €	27 400 €	—	—	—	0 €
	BlueHDi 130 ch	—	26 500 €	♥ 29 000 €	♥ 31 100 €	—	—	0 €
	BlueHDi 130 ch EAT8	—	28 300 €	♥ 30 800 €	♥ 32 900 €	—	—	0 €
	BlueHDi 180 ch EAT8	—	—	—	—	35 950 €	—	0 €
Essence	PureTech 110 ch	20 650 €	23 000 €	♥ 25 450 €	—	—	—	0 €
	PureTech 130 ch	—	—	♥ 26 500 €	♥ 28 600 €	—	—	0 €
	PureTech 130 ch EAT8	—	—	♥ 28 300 €	♥ 30 400 €	—	—	0 €
	PureTech 225 ch EAT8	—	—	—	—	34 650 €	—	473 €
	THP 270 ch (1)	—	—	—	—	—	38 700 €	953 €

(1) Remplacé à partir du mois d'octobre par un THP 262 ch.



ADRIEN CORTESI

❶ La boîte automatique compte aujourd'hui 8 rapports, contre 6 auparavant. ❷ Facturées 420 € en option (série sur GT Line), les jantes Rubis diamantées intègrent une roue de secours galette.



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Sur les versions BlueHDI 100 ch et PureTech 110 ch, on trouve une boîte à cinq rapports. Les autres modèles (hormis les BlueHDI 180 ch et PureTech 225 ch) disposent d'un sixième rapport et surtout d'une commande bien plus agréable. L'étagement, dans tous les cas, ne pose pas de problème particulier.

♥ AUTOMATIQUE

Exit la boîte 6 vitesses automatique. Désormais la 308, comme les autres Peugeot, reçoit une transmission à huit rapports bien plus réactive. Montée en série sur les versions BlueHDI 180 et PureTech 225, elle implique un surcoût de 1 800 € sur les BlueHDI 130 et PureTech 130. En matière d'agrément de conduite, le jeu en vaut la chandelle.

L/l/h/empattement: 4,26/1,81/1,46/2,62 m

MOTEURS DIESEL	BlueHDI 100 ch	♥ BlueHDI 130 ch	BlueHDI 180 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 3750	130 à 3750	180 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	254 à 1750	300 à 1750	400 à 2000
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	174	191 (193)	209
Accélération 0-100 km/h (s)	11,8	10,3 (10,4)	8,7
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	13,4	9,4 (9,2 en Drive)	7,2 en Drive
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,5	5,9 (5,6)	6,5

* Données constructeur - () figure les données de la version automatique.

MOTEURS ESSENCE	♥ PureTech 110 ch	♥ PureTech 130 ch	PureTech 225 ch	GTI
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5500	130 à 5500	225 à 5500	270 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1500	230 à 1750	300 à 1900	350 à 1900
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	183	199 (193)	235 *	250 *
Accélération 0-100 km/h (s)	11,4	9,3 (10,1)	7,4	6,4
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	11,8	9,6 (9,6 en Drive)	6,3 en Drive	5,2
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	6,8	7,2 (7,6)	7,9	8,2

LES MOTEURS

DIESEL

BlueHDI 100 ch

Ce 1 600 cm³ n'est pas fondamentalement désagréable mais il manque un peu de souffle pour permettre à la 308 d'afficher une réelle polyvalence d'utilisation. Si les longs parcours sont possibles bien sûr, ils deviennent malgré tout un peu pénibles lorsque la voiture est en pleine charge.

♥ BlueHDI 130 ch

Nouvellement introduit dans la gamme, ce 1 500 cm³ ne bouleverse pas la catégorie des moteurs diesel, mais il propose un honnête agrément d'utilisation. À l'aise sur tous les terrains, il ravira les gros rouleurs.

BlueHDI 180 ch

Taillée pour les grands espaces, cette version propose des prestations élevées. Une tendance que l'on retrouve malheureusement au moment de passer à la caisse.

ESSENCE

♥ PureTech 110 ch

Ce petit 3 cylindres ne manque pas de talent. Doté d'un turbo, il distille un réel agrément de conduite tout en affichant une belle sobriété.

♥ PureTech 130 ch

Toujours le même bloc mais avec 20 ch de mieux, le résultat en matière de plaisir de conduite est encore plus convaincant. La consommation, en légère hausse (0,4 l/100 km en moyenne), reste dans les limites du raisonnable.

PureTech 225 ch

Le 1 600 cm³ turbo de 205 ch gagne 20 ch avec à la clé, des chronos un peu plus flatteurs. Reste que ce bloc conserve un caractère un peu trop linéaire.

GTi

Poussé à 270 ch (262 ch à partir d'octobre), le 1.6 THP ne manque pas d'argument et permet de pleinement exploiter le potentiel diabolique du châssis.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, autoradio avec commandes au volant, banquette AR fractionnable, climatisation manuelle, connexion Bluetooth, prise USB, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, sièges AV réglables en hauteur, vitres AV électriques, volant cuir ajustable en hauteur et en profondeur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Access	Active	Allure	GT Line	GT	GTi by Peugeot Sport
Aide au démarrage en côte	—	série	série	série	série	série
Climatisation automatique	—	série	série	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	—	série	série	série	série	série
GPS	—	1 200 €	série	série	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	—	—	série	série	série	série
Radar de stationnement AR	—	série	série	série	série	série
Radar de stationnement AV + caméra de recul	—	—	série	série	série	série
Toit panoramique en verre	—	—	♥ 610 €	♥ 610 €	♥ 610 €	♥ 610 €



❶ et ❷ Avec le Driver Sport Pack (320 €), le conducteur dispose de palettes derrière le volant, d'une sonorité moteur amplifiée (trop caricaturale) ainsi que d'un rétroéclairage rouge de l'instrumentation. ❸ Surveillance des angles morts, passage automatique de feux de croisement à feux de route, assistance au stationnement, la 308 profite des dernières aides à la conduite. ❹ Sur la GT, la sellerie mixte simili/Alcantara soigne le maintien du buste. ❺ Élégant, le levier pourrait être plus ergonomique.



LES FINITIONS

ACCESS

En entrée de gamme, la 308 ne fait pas d'efforts particuliers en matière d'équipement mais l'essentiel est là, y compris une climatisation manuelle et un siège conducteur réglable en hauteur. Côté moteurs, il faut se satisfaire du BlueHDi 100 ch et du PureTech 110 ch.

ACTIVE

Facturée 2 000 € (en diesel) et 2 350 € (en essence) de plus que la finition Access, l'Active propose une présentation plus soignée incluant les rétroviseurs et les poignées de portes tons caisse. Les jantes alliage et l'écran tactile font aussi leur entrée en plus, bien sûr, des points mentionnés dans notre tableau.

♥ ALLURE

Facturée 2 500 € de plus que l'Active, l'exécution Allure permet à la 308 de proposer une panoplie d'équipements complète et une présentation plus soignée (insert en chrome, sellerie simili cuir/tissu, vitres AR surteintées...).

Côté technos embarquées, on trouve, entre autres, le Mirror Screen, la reconnaissance des panneaux, l'alerte de franchissement de ligne...

♥ GT LINE

En matière d'équipement, si on excepte l'arrivée des projecteurs Full LED, cette finition n'est pas très éloignée de la finition Allure. En revanche, côté présentation, la GT Line se veut plus sportive avec des boucliers spécifiques, une double sortie d'échappement, une sellerie en simili cuir/tissu avec surpiqure rouge... Toutes ces attentions font grimper la note de 2 100 €.

GT/GTi BY PEUGEOT SPORT

Ces deux exécutions concernent les motorisations PureTech 225 ch (GT) et THP 270 ch (GTi). Dans les deux cas, on trouve une présentation qui fait la part belle au sport (jantes de 18 et 19 pouces, suspension sport...).



Plus propre que le 1.6 BlueHDI 120, le nouveau 1.5 ne transfigure pas l'agrément de la 308.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ AIDE À LA CONDUITE

(DE 260 À 700 €)

Dans ce domaine, la 308 propose le Pack Safety Plus (300 € sur Allure, GT Line et GT) qui comprend le freinage d'urgence autonome et l'alerte de risque de collision. Plus ambitieux, le Pack Drive Assist (700 € sur Allure GT Line et GT) ajoute au Pack Safety Plus un régulateur de vitesse adaptatif. Pour les manœuvres de stationnement, on trouve le Pack Side Security (550 € sur Allure, GT Line, GT et GTi) qui comprend... l'aide au stationnement semi-automatique, bien sûr, mais aussi la surveillance des angles morts.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

CONFORT (DE 110 À 1 900 €)

La 308 profite de quelques attentions comme l'accoudoir central arrière avec trappe à skis (110 € sur Active, en série sur les autres finitions); les vitres arrière surteintées (+ la lunette) sont également disponibles moyennant 190 € sur Active (série sur les autres finitions). Côté sellerie, on trouve le Pack Électrique qui comprend le siège conducteur à réglages électriques avec mémoire, les sièges avant massants et à réglages lombaires électriques. Ce pack, incompatible avec la sellerie cuir, est réservé à la finition Allure (510 €). Pour 700 €, vous pouvez aussi vous offrir (sur les finitions Allure, GT Line et GT) des sièges avant massants et chauffants doté en plus de réglages lombaires électriques.

Enfin, la sellerie cuir est associée aux sièges avant chauffants (1 700 € sur Allure). Sur les finitions GT Line et GT, le garnissage cuir comprend le Pack Électrique pour respectivement 1 900 et 1 600 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (Pack Électrique)

DRIVER SPORT PACK (320 €)

Disponible sur les exécutions Allure, GT Line, (série sur GT et GTi), ce pack s'adresse aux motorisations PureTech 110 ch et 130 ch ainsi qu'au BlueHDI 130 ch. Il comprend un système d'amplification du bruit moteur, une commande d'accélérateur plus réactive, une assistance de direction affermie et un combiné d'instrumentation sur fond rouge. Sur les versions automatiques, la loi de passage des rapports est modifiée et on trouve des palettes au volant. Sur les versions équipées d'un "gros moteur" pourquoi pas, mais pour les autres...

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

OPTIONS DE NAVIGATION

(DE 60 À 199 €)

À partir de la finition Active, les versions équipées du GPS peuvent recevoir certaines options comme les services de navigation connectés (60 € pour 1 an, 130 € pour 3 ans) ou encore les indications de "zones de danger" (99 € pour 1 an, 130 € pour 3 ans).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

(si vous n'avez pas Waze...)

LES TEINTES

Peintures opaques



Gris Hurricane
(0 €)



Blanc Banquise
(200 €)

Peintures métallisées 650 €



Beige
Pyrite



Bleu
Magnetic



Dark
Blue



Gris
Artense



Gris
Platinum



Noir
Perla

Peintures spéciales 820 €



Blanc
Nacré



Rouge
Ultimate

LES JANTES



Jantes tôle 15"
avec enjoliveur de
série sur Accés.



Jantes alliage 16"
de série
sur Active.



Jantes alliage 16"
de série
sur Allure.



Jantes alliage 17"
de série sur GT Line,
420 € sur Allure.



Jantes alliage 18"
de série sur GT,
430 € sur GT Line.



Jantes alliage 19"
de série
sur GTI.

NOTRE CHOIX

PureTech 130 ch EAT8 Allure

Prix : 28 300 € hors options - Malus écologique : 0 €

Toujours au sommet de son art, la 308 reste un des meilleurs choix dans la catégorie des berlines compactes. Pour notre part, c'est la version essence PureTech 130 qui a notre préférence. Une mécanique d'autant plus plaisante qu'elle peut désormais être associée à une boîte de vitesses automatique à huit rapports elle aussi très réussie. Côté finitions, l'exécution Allure est un bon compromis tout comme la GT Line, plus sexy, mais plus coûteuse.

KIA SPORTAGE

Cette troisième génération de Sportage gagne en qualité de fabrication et correspond mieux aux attentes des automobilistes européens. Restent malgré tout quelques progrès à faire. Par Pascal Serres Photo Yann Lefebvre

La réalisation intérieure est visuellement sans reproches. En revanche, en y regardant de plus près, on découvre des matériaux durs et sensibles aux rayures en partie basse de la planche de bord et des contre-portes. L'ergonomie générale est parfois un peu compliquée à appréhender. Le volant reçoit bon nombre de boutons difficiles à s'approprier et certaines actions sont complexes à effectuer.

Spacieux, l'habitacle est agréable à vivre et la place destinée aux passagers est suffisante. À l'usage, l'insonorisation, le confort (malgré des sièges un peu fermes) et l'agrément de conduite proposé par la mécanique sont d'un très bon niveau. Le Sportage offre même une tenue de route très rassurante. En outre, ce SUV est assez bien doté en termes d'équipements de sécurité et d'aides à la conduite. Côté motorisations, le choix est assez varié mais les blocs à essence sont rares en occasion.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.6 GDi	132 / 136	8,5	S'il peut convaincre sur le papier, dans la réalité, ce bloc est handicapé par un manque de puissance à haut régime.
	1.6 GDi	177	9	Agréable et volontaire, ce moteur permet d'évoluer sereinement mais se révèle un peu gourmand, notamment en ville.
Diesel	1.7 CRDi	115	7	Un diesel vraiment trop juste pour assurer des reprises suffisamment toniques sur route.
	1.7 CRDi	141	7,7	Associé à une boîte à double embrayage, ce modèle est très agréable et confortable à l'usage.
	2.0 CRDi	136	7,7	Ce bloc propose un bon agrément de conduite et s'avère relativement sobre.
	2.0 CRDi	184	8	Avec quatre roues motrices et une boîte automatique traditionnelle, cette version est idéale pour les gros rouleurs.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 9 000 €

Diesel : à partir de 7 200 €

Génération : ancienne (3^e)

Commercialisation : de 2010 à 2016

Restylage : 2014

Carrosserie : SUV

Modèles
en circulation : 55 000



NOTRE CHOIX 2.0 CRDi 136 ACTIVE 4x2 de 2012

1^{er} prix prospecté : **14 990 €**
91 860 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	136 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	319 Nm à 1800 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1995 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	215/70 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,44/1,86/1,64/2,64 m
Poids/tractable freiné	1475/2000 kg

Performances

1000 m d. a.	33,1 s
0 à 100 km	11 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10,4/12/15,4 s
Vitesse maxi	178 km/h
Freinage à 90/130 km/h	34/70 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/147 cm
Volume de coffre	487 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 950 €	Carte grise** : 266,40 €
--------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	7,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,2/6,9/8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	753 km / 58 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	350 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	250 €	Embrayage	550 €
Disques AV	230 €	FAP	500 €
Disques AR	215 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	140 €	Feu AV	570 €
Plaquettes AR	95 €	Feu AR	85 €
Filtre à air	27 €	Bouclier AV	460 €
Filtre à huile	25 €	Bouclier AR	420 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

La fiabilité générale du Sportage est plutôt bonne, et les gros soucis sont éradiqués depuis longtemps. On regrette toutefois que, d'après les utilisateurs, la garantie 7 ans (ou 150 000 km), l'argument commercial phare de Kia, ne s'applique pas sur la plupart des problèmes recensés.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Fragilité du volant moteur sur le 1.7 CRDi 115 se traduisant par des vibrations importantes, des bruits de fonctionnement et, au final, par sa casse prématurée avec, parfois, des dégâts sur l'embrayage.

DIRECTION

Sur les premiers modèles, les biellettes

de direction manquent de résistance et peuvent prendre du jeu. Cela se traduit par des claquements et, dans les pires des cas, par leur rupture.

FREIN DE STATIONNEMENT

Difficulté de serrage du frein de stationnement, ou desserrage de celui-ci. En cause, le câble qui se détend et qui doit régulièrement être retendu.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR DIESEL

À-coups de fonctionnement, surtout à l'accélération (reprogrammation du boîtier de gestion moteur).

TRANSMISSION

Des cas de roulements de roue bruyants qui doivent être remplacés (ce phénomène arrive généralement avant la fin de la période de garantie et est pris en charge par le constructeur).

HABITACLE

Apparition de bruits parasites au niveau de la planche de bord. Beaucoup d'éléments de garnissage sont durs et facilement rayables. Décoloration du tissu des sièges, à l'avant comme à

l'arrière, et apparition de tâches.

Pas de solution durable si ce n'est le remplacement total des housses.

ÉLECTRONIQUE

Plusieurs bugs d'ordre électronique : dysfonctionnement de la connexion Bluetooth, système multimédia défectueux (radio et GPS), problème de blocage des CD dans le lecteur. Également des cas de régulateur de vitesse défaillant.

CARROSSERIE

Sur de nombreux modèles du début de commercialisation, le vernis des jantes s'écaille. Bruits récurrents au niveau du toit ouvrant. Pas de solution définitive.

LES RAPPELS

MAJEURS

MOTEURS DIESEL (AVRIL 2017)

Sur certains véhicules équipés des moteurs de 2 l et 2,4 l des années 2011 à 2014, des débris métalliques issus de l'usinage pourraient limiter l'écoulement d'huile vers les paliers de vilebrequin et les coussinets de bielles. L'usure prématurée de ces pièces pourrait engendrer un calage et/ou la destruction du moteur.

FREINAGE (SEPTEMBRE 2013)

Sur certains véhicules de l'année 2012,

le contacteur de feux stop pourrait tomber en panne et empêcher l'allumage des feux arrière.

POMPE À VIDE (MARS 2012)

Sur les Sportage 1.7 CRDi produits entre octobre 2010 et fin avril 2011, la pompe à vide peut tomber en panne, limitant fortement l'assistance au freinage. Dans ce cas, l'effort à appliquer sur la pédale de frein deviendrait trop important, ce qui limiterait l'efficacité du freinage.

& PAS DE RAPPELS MINEURS



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	300	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Imola	5	0	20 930
1.4 TB MultiAir 140 ch Imola TCT	7	90	24 430
Veloce TCT	9	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	1 490	22 390
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	173	24 890
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	30 200
Veloce TCT	14	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	860	37 290
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	2 010	54 790
Quadrifoglio Auto.	40	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	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	4 253	43 900
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	4 253	51 900
Quadrifoglio Auto. Q4	41	10 500	91 400
2.2 Diesel 150 ch Auto.	8	90	39 500
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10	90	41 900
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11	173	49 800
Surcoût Super : "base" + 4 000 €			
Surcoût Lusso : Super + 5 300 €			
Surcoût Sport Edition : Super + 4 900 €			

4C			
Standard Edition	14	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	860	54 700
Surcoût Légende : Pure + 3 800 €			

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage AMR Coupé	NC	10 500	128 062
V8 Vantage AMR Roadster	NC	10 500	140 163
V12 Vantage AMR Coupé	NC	10 500	195 625
V12 Vantage AMR Roadster	NC	10 500	207 726
DB11 V8 Coupé	NC	NC	185 546
DB11 V12 Coupé	NC	10 500	210 464
Vanquish S	NC	10 500	264 968
Vanquish S Volante	NC	10 500	280 094
Rapide S	NC	10 500	197 455

AUDI



Audi

Premium Murat

105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 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	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	90	27 460
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11	953	33 880
1.6 TDI 116	5	0	27 050
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	113	33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	210	35 510
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 3 400 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €			

A3 BERLINE (4 PORTES)			
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	140	33 240
S3 Quattro S tronic	19	2 153	54 930
RS3 Quattro S tronic	29	10 500	62 900
1.6 TDI 116 ch	6	0	28 510
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 570
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	8	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	90	31 920
1.5 TFSI 150 ch	7	0	33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	353	38 150
S3 S tronic	20	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	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	540	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	773	41 830
S Quattro S tronic	20	3 113	59 560
RS Quattro S tronic	28	10 500	74 800
2.0 TDI 184 ch	9	60	41 220
Surcoût S line : "base" + 4 500 €			

TT ROADSTER			
Surcoût : coupé + 3 000 €			

Q3			
1.4 TFSI 125 ch	7	473	30 960
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	173	32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	2 300	38 940
RS Quattro S tronic	23	10 500	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	10 500	66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 930
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	32 710
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	173	34 910
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	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	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	1 260	48 310
S4 Quattro Tiptronic	24	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	50 960
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	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	10 500	92 000
Surcoût : berline + 1 700 €			

A4 ALLROAD QUATTRO			
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	1 873	51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	210	48 460
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	210	50 270
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	773	53 830
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	953	57 410
Surcoût Design Luxe : Design + 5 350 €			

A5 COUPÉ			
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	90	39 760
2.0 TFSI 190 ch	11	173	41 320
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	410	47 550
S5 Tiptronic	24	6 300	76 920
RS 5 Tiptronic	34	10 500	95 000
2.0 TDI 150 ch	7	0	39 830
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 680
3.0 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	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	90	39 760
2.0 TFSI 190 ch	10	253	41 320
2.0 TFSI 252 S tronic	15	690	47 550
S5 Tiptronic	24	6 300	76 920
2.0 TDI 150 ch	7	0	39 830
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 680
3.0 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	353	55 390
Surcoût Design : "base" + 4 150 €			
Surcoût S line : Design + 3 900 €			
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €			

NOUVELLE A5 CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 4 600 €			
Q5			
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic	15	2 940	50 650
2.0 TDI 150 ch	8	0	41 490
2.0 TDI 163 ch Quattro S tronic	9	253	47 390
2.0 TDI 190 ch Quattro	10	473	46 580
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	18	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	540	49 860
S6 Quattro S tronic	34	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	410	56 790
3.0 BITDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	3 853	67 050
Surcoût S line : Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 0 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 5 300 €			

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

A6 ALLROAD QUATTRO			
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	1 613	57 700
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	1 613	60 020
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	2 153	63 390
3.0 BITDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	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	2 940	74 000
50 TDI Quattro Tiptronic	17	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	6 553	97 900
50 TDI Quattro Tiptronic	17	1 613	92 600
Surcoût Avus : "base" + 14 10 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €			

Q7			
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	1 490	62 930
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	2 153	67 380
SQ7 TDI Tiptronic	32	10 500	109 960
e-tron	13	0	84 510
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	10 500	171 300
V10 Plus S tronic	49	10 500	204 130

R8 SPYDER			
Surcoût : coupé + 14 400 €			

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Flying Spur V8	NC	10 500	185 280
Flying Spur W12	NC	10 500	200 880
Continental GT V8	NC	10 500	176 040
Continental GT	NC	10 500	195 120
Continental GT V8 Convertible	NC	10 500	193 680
Continental GT Convertible	52	10 500	214 680
Bentayga W12	NC	10 500	

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	300	39 650
xDrive25i Lounge Auto.	13	1 740	44 450
sDrive16d Première	6	0	32 350
sDrive18d Lounge	7	0	36 200
sDrive20d Lounge Auto.	10	60	41 600
xDrive25d Lounge Auto.	13	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	210	38 150
330i xDrive Lounge Auto.	15	860	48 700
340i Lounge Plus	21	6 810	49 700
M3	32	10 500	86 500
M3 Pack Compétition	34	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	253	49 800
335d xDrive Lounge Auto.	20	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	410	42 700
330i Lounge xDrive Auto.	15	1 613	50 700
340i Lounge xDrive Auto.	21	5 810	56 900
318d Lounge	8	0	39 800
320d Lounge	10	50	43 250
330d Lounge Auto.	15	1 260	52 400
335d Lounge xDrive Auto.	20	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	540	41 650
430i Lounge	15	1 373	46 300
440i Lounge	20	6 810	52 350
M4	32	10 500	87 900
M4 Pack Compétition	34	10 500	94 700
420d Lounge	10	0	43 650
430d Lounge Auto.	15	253	53 050
435d xDrive Lounge Auto.	20	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	4 673	47 700
xDrive30i Lounge Auto.	15	4 890	53 400
M40i Auto.	25	10 500	75 250
sDrive18d Première	8	540	41 900
xDrive20d Lounge Auto.	10	410	51 900
xDrive25d xLine Auto.	13	1 613	55 550
xDrive30d Lounge Auto.	16	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	4 460	58 550
M40i Auto.	25	10 500	71 100
xDrive20d Lounge Plus	10	613	53 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	2 153	62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	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	90	48 850
530i Lounge Auto.	14	140	56 150
540i Lounge Auto.	22	2 153	62 950
M550i xDrive Auto.	35	10 500	92 900
M5 Auto.	52	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 Auto.	15	0	60 400
540d Lounge xDrive Auto.	20	860	68 050
M550d xDrive Auto.	28	2 940	90 050

Surcoût Sport : Lounge + 4 400 € à + 4 800 €

Surcoût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 €

Surcoût M Sport : Luxury + 450 € à + 1 950 €

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING

Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 600 €

NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO

630i Lounge Auto.	16	1 260	64 450
640i Lounge Auto.	23	3 853	71 500
630d Lounge Auto.	16	253	68 700
640d Lounge xDrive Auto.	20	2 773	76 700

Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €

Surcoût Luxury : Sport + 600 €

Surcoût M Sport : Luxury + 4 400 €

SÉRIE 6 GRAN COUPÉ

640i Lounge Plus Auto.	21	7 340	89 600
650i Lounge Plus Auto.	34	10 500	103 350
M6 DKG	47	10 500	144 850
M6 Pack Compétition DKG	52	10 500	153 750
640d Lounge Plus Auto.	20	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	10 500	72 450
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	10 500	88 450
M Auto.	49	10 500	130 600
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 750
sDrive25d Lounge Auto.	13	953	57 350
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	3 290	70 550
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	3 473	75 750
M50d Auto.	26	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	10 500	76 200
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34	10 500	92 200
M Auto.	49	10 500	138 500
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	3 473	74 300
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	4 73	79 500
M50d Auto.	26	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	2 940	94 550
750i xDrive Auto.	34	10 500	111 650
M760 Li xDrive Auto.	54	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	253	100 250
750d xDrive Auto.	28	2 153	111 650

Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €

Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €

NOUVELLE i8

Hybride rechargeable 11 0 141 950

NOUVELLE i8 ROADSTER

Hybride rechargeable 11 0 156 950

CITROËN

TYPE CV B/M* PRIX

C-ZERO

C-Zero Confort 1 6 000 26 900

E-MENARI

Soft Top 1 6 000 25 500

C1 (3 PORTES)

1.0 VTi 72 ch Live 4 0 10 450

Surcoût Feel : Live + 1 800 €

Surcoût Millenium : Feel + 1 500 €

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 Feel	4	0	15 300
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	18 400

Surcoût Feel : Live + 1 550 €

Surcoût Shine : Feel + 1 850 €

NOUVEAU C3 AIRCROSS

1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	19 400
1.2 PureTech 130 ch Shine	7	0	22 700
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	19 150

Surcoût Feel : Live + 1 800 €

Surcoût Sunshine : Feel + 1 000 €

Surcoût Shine : Feel + 2 400 €

C-ELYSEE

1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	16 950

NOUVELLE C4 CACTUS

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 SPACETOURER

1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	25 950
1.6 THP 165 ch Feel Auto.	9	300	30 900
1.6 BlueHDi 120 ch Live Auto.	6	0	29 400
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6	0	28 200
2.0 BlueHDi 160 Feel Auto.	9	90	33 850

Surcoût Rip Curl : Live + 1 550 €

Surcoût Feel : Live + 2 150 €

Surcoût Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €

GRAND C4 SPACETOURER

Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €

NOUVEAU BERLINGO TAILLE M

1.2 PureTech 110 ch Live	6	53	21 950
1.5 BlueHDi 75 ch Live	4	0	21 850
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	0	23 100
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	7	0	26 450

Surcoût Feel : Live + 1 600 €

Surcoût Shine : Feel + 2 000 €

NOUVEAU BERLINGO TAILLE XL

Surcoût : Taille M + 1 000 €

DACIA



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</

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

TIPO BERLINE				
1.4 95 ch	5	473	12 590	
1.6 110 ch Easy Auto.	6	1 740	17 090	
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	15 290	
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4	0	18 290	
Surcoût Pop : "base" + 1 500 €				
Surcoût Easy : Pop + 1 500 €				

NOUVELLE TIPO 5 PORTES				
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €				
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	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	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	2 010	37 000	
Surcoût "base" : Scorpion + 3 000 €				

QUBO				
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	0	16 490	
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	0	16 990	

DOBLO				
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	90	20 990	
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	90	21 490	
Surcoût Trekking : Lounge + 1 000 €				

DOBLO MAXI				
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	300	22 290	

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 95 ch Ultimate	5	0	14 050
Surcoût White Edition/Black Edition : Ultimate + 600 €			

NOUVELLE KA+ ACTIVE				
1.2 85 ch	5	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	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 ST-Line	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 100 ch Trend	7	53	18 900	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	50	20 150	
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	0	24 350	
1.5 EcoBlue 100 ch Trend	5	0	21 250	
1.5 EcoBlue 125 ch Titanium	7	0	24 550	

Surcoût Titanium : Trend + 2 400 € à + 2 750 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 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	24 150	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	25 350	
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	26 150	
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	27 350	
2.0 TDCi 150 ch Sport	8	0	30 650	

Surcoût Sport : Trend + 2 100 €				
Surcoût Titanium : Sport + 250 €				
Surcoût Titanium X : Titanium + 1 700 €				

GRAND C-MAX				
Surcoût C-MAX + 1 300 €				

KUGA				
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	1 373	23 050	
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	1 373	25 750	
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	0	27 000	
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	60	29 250	
2.0 TDCi 180 ch Titanium PowerShift 4x4	10	4 050	37 200	

Surcoût Titanium : Trend + 3 650 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 900 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 250 €				

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

Surcoût ST-Line : Executive + 2 450 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 650 €				

MONDEO SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				

S-MAX				
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	253	38 900	
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	253	40 400	
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch ST-Line PowerShift	12	1 490	45 200	

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 600 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €				

GALAXY				
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	2 153	40 750	
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	300	38 550	
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	300	40 050	
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	300	43 750	
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	1 490	46 950	
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €				

EDGE				
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	2 153	46 300	
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift	12	2 153	49 800	
Surcoût ST-Line : Titanium + 3 400 €				
Surcoût Vignale : Sport + 3 300 €				

NOUVELLE MUSTANG FASTBACK				
2.3 EcoBoost	19	10 500	39 900	
GT	36	10 500	47 900	
Bullitt	37	10 500	54 900	

NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 000 €				

TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	50	13 840	
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	14 840	
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	0	15 460	
Surcoût Trend : Ambiente + 750 €				
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €				
Surcoût Titanium : Sport + 0 €				

NOUVEAU TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	253	22 190	
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	90	23 830	
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	25 270	

Surcoût Trend : Ambiente + 1 880 €				
Surcoût Titanium : Trend + 1 920 €				

NOUVEAU GRAND TOURNEO CONNECT				
Surcoût : "courier" + 600 €				

HONDA

 **GARAGE DU CLOS**

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-montlhery.com

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

NOUVELLE JAZZ				
1.3 I-VECT 102 ch Elegance	5	0	16 900	
1.5 I-VECT 130 ch Dynamic	7	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-VECT Elegance	6	0	23 190	
1.5 I-VECT Sport	10	410	27 590	
Type-R GT	21	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-VECT Elegance	10	300	25 900	
1.6 I-DTEC 120 ch Elegance	6	0	25 300	
Surcoût Exclusive : Elegance + 4 300 €				

HR-V				
1.5 I-VECT 130 ch Elegance	7	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-VECT 155 ch Elegance	9	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	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	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

Suroût R-Sport: Prestige + 4 300 € à + 4 350 €			
Suroût S: R-Sport + 9 898 €			
NOUVEL I-PACE			
EV400 S	NC	6 000	78 380
Suroût SE: S + 7 970 €			
Suroût 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
Suroût Luxe Premium: Luxe + 4 780 €			
Suroût Portfolio: Luxe Premium + 6 730 € à + 7 490 €			
Suroût 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
Suroût Longitude: Sport + 2 150 €			
Suroût 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
Suroût Longitude: Sport + 2 500 €			
Suroût 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
Suroût Sahara: Sport + 7 100 €			
Suroût Rubicon: Sahara + 2 000 €			

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
Suroût: 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
Suroût 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
Suroût Trailhawk: Limited + 7 000 €			
Suroût Overland: Trailhawk + 4 500 €			
Suroût Summit: Overland + 4 000 €			

KIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO			
1.0 67 Motion	4	0	11 000
1.2 84 Design	4	0	15 100
Suroût Active: Motion + 1 500 €			
Suroût Design: Active + 1 000 €			
Suroût GT Line: Design + 1 100 €			
Suroût X Line: GT Line + 300 €			

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 Design	5	0	18 690
Suroût Active: Motion + 1 700 €			
Suroût Design: Active + 1 500 €			
Suroût GT Line: Design + 1 000 €			
Suroût GT Line Premium: GT Line + 1 000 €			

NOUVEAU STONIC			
1.0 T-GDI 100 ch Motion	5	50	17 790
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	20 290
1.6 CRDi 115 ch Active	6	0	22 490
Suroût Active: Motion + 2 000 €			
Suroût Design: Active + 1 400 €			
Suroût Premium: Design + 1 000 €			

SOUL EV			
EV	1	6 000	36 400
Suroût 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 ch 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
Suroût GT Line: Active + 1 700 €			
Suroût GT Line Pack Premium: GT Line + 1 000 €			

CEE'D SW (BREAK)			
Suroût: 5 portes + 1 100 €			
NIRO			
Motion	5	0	27 450
Rechargeable Active	4	0	36 550
Suroût Active: Motion + 2 000 €			
Suroût Design: Active + 2 000 €			
Suroût 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
Suroût Active: Motion + 3 900 €			
Suroût GT Line: Active + 2 000 €			
Suroût GT Line Pack Premium: GT Line + 3 000 €			
Suroût Premium: GT Line Pack Premium + 0 €			

OPTIMA			
Hybride Rechargeable Premium		0	39 990
1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	32 990
Suroût GT Line: Premium + 6 000 €			
Suroût Ultimate: Premium + 6 000 €			

OPTIMA SW			
Suroût: berline + 1 500 €			
GT Auto.	7	10 500	42 990

SORENTO			
2.2 CRDi 200 ch GT Line Auto.	12	4 890	48 200
Suroût GT-Line Ultimate: GT-Line + 6 150 €			

NOUVELLE STINGER			
2.0 T-GDI 240 ch GT Line Pack Premium	16	10 500	50 400
GT	27	10 500	60 800
2.2 CRDi 200 ch GT Line	11	1 873	45 400
Suroût GT Line Pack 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 Superveloce	NC	10 500	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	NC	10 500	432 960
Urus 4.0 650 ch	NC	NC	205 715

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ			
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
Suroût SE: Pure + 3 900 €			
Suroût SE Dynamic: SE + 4 600 €			
Suroût HSE: SE Dynamic + 3 850 €			
Suroût HSE Dynamic: HSE + 2 600 €			
Suroût 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
Suroût SE Dynamic: Pure + 5 100 €			
Suroût 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
Suroût SE: S + 3 000 €			
Suroût HSE: SE + 8 700 € à + 8 800 €			
Suroût 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
Suroût SE: Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Suroût HSE: SE + 5 600 €			
Suroût 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
Suroût R-Dynamic: "base" + 3 400 €			
Suroût S: R-Dynamic + 3 800 €			
Suroût R-Dynamic S: S + 3 400 €			
Suroût SE: R-Dynamic S + 1 700 €			
Suroût R-Dynamic SE: SE + 3 400 €			
Suroût HSE: R-Dynamic SE + 4 800 €			
Suroût 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
Suroût SE: S + 4 000 €			
Suroût HSE: SE + 6 000 €			
Suroût HSE Dynamic: HSE + 2 500 € à + 2 900 €			
Suroût 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
Suroût Vogue: HSE + 9 100 €			
Suroût Autobiography: Vogue + 17 500 €			
Suroût SV Autobiography Dynamic: Autobiography + 33 300 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CT			
200h	5	0	30 090
Suroût Pack: "base" + 1 300 €			
Suroût Luxe: Pack + 5 300 €			
Suroût F-Sport: Luxe + 0 €			
Suroût F-Sport Executive: F-Sport + 7 400 €			
Suroût Executive: F-Sport Executive + 0 €			

IS			
300h	9	0	40 490
Suroût Pack: "base" + 1 700 €			
Suroût Luxe: Pack + 7 300 €			
Suroût F-Sport: Luxe + 0 €			
Suroût Executive: F-Sport + 7 200 €			
Suroût F-Sport Executive: Executive + 3 300 €			

RC			
F Auto.	38	10 500	79 790
300h Luxe	10	0	52 890
Suroût F-Sport: Luxe + 4 400 €			
Suroût Executive: F-Sport + 3 200 €			
Suroût F-Sport Executive: Executive + 1 200 €			
Suroût F GT: F + 9 000 €			
Suroût F Carbon: F GT + 6 000 €			

NOUVEAU NX			
300h	8	0	41 690
Suroût Pack: "base" + 2 700 €			
Suroût Luxe: Pack + 8 100 €			
Suroût F-Sport: Luxe + 6 200 €			
Suroût Executive: F-Sport + 4 000 €			
Suroût F-Sport Executive: Executive + 2 500 €			

GS			
F Auto.	39	10 500	99 900
300h Pack	9	0	51 600
450h Pack	18	773	61 600
Suroût F GT: F + 9 000 €			
Suroût Luxe: Pack + 7 700 € à + 8 800 €			
Suroût F-Sport: Luxe + 7 000 € à + 8 100 €			
Suroût Executive: F-Sport + 0 € à + 2 200 €			

RX			
450h Pack	16	60	65 200
Suroût Luxe: Pack + 7 700 €			
Suroût F-Sport: Luxe + 6 000 €			
Suroût F-Sport Executive: F-Sport + 3 300 €			
Suroût Executive: F-Sport Executive + 1 700 €			

NOUVELLE LS			
-------------	--	--	--

200 d Avantgarde Line Auto.	NC	0	44 800
220 d Avantgarde Line Auto.	NC	0	48 300
Suroût AMG Line: Avantgarde Line + 1 700 €			
NOUVELLE CLASSE C BREAK			
Suroût: berline + 1 200 €			
NOUVELLE CLASSE C COUPÉ			
200 Avantgarde Line Auto.	NC	1 050	45 200
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 500	73 200
220 d Avantgarde Line Auto.	NC	53	48 700
Suroût AMG Line: Avantgarde Line + 2 100 €			
NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET			
Suroût: coupé + 7 800 €			
SLC			
180	8	410	36 100
200	10	1 260	41 000
300 Auto.	14	540	48 900
43 AMG Auto.	25	8 460	66 000
250 d Auto.	11	0	45 200
Suroût Executive: "base" + 4 700 €			
Suroût Sportline: Executive + 3 000 €			
Suroût Fascination: Sportline + 3 500 €			
GLC			
250 4Matic Auto.	12	2 610	45 050
300 Executive 4Matic Auto.	15	4 673	55 150
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 500	66 750
63 AMG 4Matic Auto.	NC	10 500	97 800
63 AMG S 4Matic Auto.	NC	10 500	106 150
350 e Executive 4Matic	10	0	56 550
220 d 4Matic Auto.	9	253	47 200
250 d 4Matic Auto.	11	253	48 550
350 d Executive 4Matic Auto.	16	3 853	56 500
Suroût Executive: "base" + 4 700 €			
Suroût Sportline: Executive + 1 550 €			
Suroût Fascination: Sportline + 5 000 €			
NOUVEAU GLC COUPÉ			
250 Executive 4Matic Auto.	12	3 853	53 600
300 Executive 4Matic Auto.	15	6 053	59 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 500	70 600
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC	10 500	100 900
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC	10 500	109 250
350 e Executive 4Matic	10	0	60 400
220 d Executive 4Matic Auto.	9	353	55 750
250 d Executive 4Matic Auto.	11	353	57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16	4 253	60 350
Suroût Sportline: Executive + 3 200 €			
Suroût Fascination: Sportline + 5 000 €			
CLASSE E			
200	10	410	49 100
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	10 500	134 500
200 d Auto.	7	0	46 850
220 d Auto.	10	0	50 950
400 d Executive 4Matic Auto.	15	1 613	70 750
Suroût Executive: "base" + 4 600 €			
Suroût Sportline: Executive + 2 150 €			
Suroût Fascination: Sportline + 7 250 €			
CLASSE E BREAK			
Suroût: berline + 2 800 €			
CLASSE E ALL-TERRAIN			
220 d 4Matic Auto.	11	773	64 200
CLASSE E COUPÉ			
200 Executive Auto.	10	953	54 650
300 Executive Auto.	15	2 300	59 400
220 d Executive Auto.	10	0	56 500
Suroût Sportline: Executive + 6 300 €			
Suroût Fascination: Sportline + 6 400 €			
NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET			
Suroût: coupé + 6 400 €			
NOUVEAU CLS COUPÉ			
450 Executive 4Matic Auto.	NC	8 460	76 100
350 d Launch Edition 4Matic Auto.	NC	2 010	88 500
400 d Executive 4Matic Auto.	NC	2 010	82 900
Suroût AMG Line+: Executive + 9 200 €			
CLASSE S			
450 Executive 4Matic Auto.	25	3 853	103 850
560 Fascination 4Matic Auto.	36	10 500	126 550
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	10 500	187 750
65 AMG Limousine Auto.	57	10 500	239 750
650 Maybach Auto.	36	10 500	216 950
350 d Executive Auto.	17	613	93 250
400 d Executive 4Matic Auto.	22	1 873	100 450
Suroût Fascination: Executive + 9 000 €			
Suroût Maybach: Fascination + 40 500 €			
NOUVELLE CLASSE S COUPÉ			
63 AMG 4Matic+	53	10 500	196 300
65 AMG	57	10 500	256 600
NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET			
560 Executive	36	10 500	159 000
65 AMG Auto.	53	10 500	272 600
Suroût AMG Line: Executive + 4 400 €			
SL			
400 Auto.	25	7 613	105 700
500 Executive Auto.	35	10 500	135 600
63 AMG Auto.	50	10 500	181 400
65 AMG Auto.	56	10 500	256 900

AMG GT			
GT	35	10 500	128 800
GT S	41	10 500	147 900
GT C	47	10 500	159 600
GT R	52	10 500	176 400
AMG GT ROADSTER			
Suroût: coupé + 12 700 €			
NOUVEAU CLASSE G			
500 Style Line Auto.	NC	10 500	110 700
63 AMG Auto.	NC	10 500	164 500
GLE			
350 d 4Matic Auto.	16	10 500	65 800
Suroût Executive: "base" + 5 300 €			
Suroût Sportline: Executive + 6 500 €			
Suroût Fascination: Sportline + 3 200 €			
GLE COUPÉ			
43 AMG 4Matic Auto.	26	10 500	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48	10 500	134 500
63 S AMG 4Matic Auto.	51	10 500	145 000
350 d 4Matic Auto.	16	10 500	72 700
Suroût Executive: "base" + 6 100 €			
Suroût Sportline: Executive + 6 200 €			
Suroût Fascination: Sportline + 4 100 €			
GLS			
400 4Matic Auto.	16	10 500	95 650
63 AMG 4Matic Auto.	36	10 500	148 150
350 d 4Matic Auto.	51	10 500	90 150
Suroût Executive: "base" + 7 000 €			
CITAN TOURER LONG			
112 Pure	NC	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
Suroût Plus: Pure + 2 886 €			
Suroût Prime: Plus + 3 918 €			
CITAN TOURER EXTRA-LONG			
111 CDI Pure	NC	0	26 916
Suroût Plus: Pure + 1 962 €			
Suroût Prime: Plus + 2 796 €			

MINI			
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	473	26 800
John Cooper Works	13	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			
Suroût: 3 portes + 900 €			
NOUVELLE MINI CABRIO			
One 102 ch	6	0	23 500
Cooper	7	0	26 400
Cooper S	11	953	31 200
John Cooper Works	13	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	1 490	30 600
John Cooper Works All4	14	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	140	25 700
Cooper	8	140	27 700
Cooper S	11	1 153	32 400
John Cooper Works All4	14	6 053	41 300
e-All4	NC	0	39 800
One D	8	0	28 700
Cooper D	8	0	30 700
Cooper SD	11	0	36 300

MITSUBISHI			
TYPE CV B/M* PRIX			
I-MIEV			
ÉlectriQ	1	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	353	22 490
Suroût Intense: Invite + 2 500 €			
NOUVEL ECLIPSE CROSS			
1.5 Mivec 163 ch Invite	9	2 453	24 990
Suroût Intense: Invite + 3 000 €			
Suroût Instyle: Intense + 5 000 €			
OUTLANDER			
PHEV Intense	5	0	39 900
Suroût Intense Style: Intense + 4 000 €			
Suroût Instyle: 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
Suroût Visia Pack: Visia + 1 000 €			
Suroût Acenta: Visia Pack + 1 400 €			
Suroût N-Connecta: Acenta + 1 600 €			
Suroût Tekna: N-Connecta + 1 100 €			
Suroût Bose Personal Edition: Tekna + 1 860 €			
JUKE			
1.6 94 ch Visia	7	860	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	210	19 700
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	953	20 600
1.5 dCI 110 ch Visia Pack	6	0	20 050
Suroût Visia Pack: Visia + 1 400 €			
Suroût Acenta: Visia Pack + 1 800 €			
Suroût N-Connecta: Acenta + 1 700 €			
Suroût Tekna: N-Connecta + 2 100 €			
NOUVELLE LEAF			
Visia	5	6 000	33 900
Suroût Acenta: Visia + 1 400 €			
Suroût N-Connecta: Acenta + 1 800 €			
Suroût 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
Suroût N-Connecta: Acenta + 1 500 €			
NOUVEAU QASHQAI			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	60	23 400
1.6 DIG-T 163 ch Acenta	9	540	28 000
1.5 dCI 110 ch Visia	5	0	25 600
1.6 dCI 130 ch Acenta	7	0	30 000
Suroût Acenta: Visia + 2 300 €			
Suroût N-Connecta: Acenta + 1 800 €			
Suroût Tekna: N-Connecta + 2 100 €			
Suroût Tekna+: Tekna + 2 250 €			
NOUVEL X-TRAIL			
1.6 DIG-T 163 ch Visia	9	1 613	27 200
1.6 dCI 130 ch Visia	7	253	29 200
2.0 dCI 177 Acenta All-Mode 4x4-i	10	2 153	35 400
Suroût Acenta: Visia + 2 300 €			
Suroût N-Connecta: Acenta + 2 300 €			
Suroût Tekna: N-Connecta + 2 600 €			
370 Z COUPÉ			
3.7 328 ch	23	10 500	33 500
Nismo	25	10 500	45 400
Suroût Pack: "base" + 3 400 €			
370 Z ROADSTER			
Suroût: coupé + 3 000 €			
GT-R			
3.8 570 ch Premium Edition	49	10 500	99 911

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	
Surcoût Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €				

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

5008				
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 100	
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	473	36 450
1.6 BlueHDi 120 ch Active Auto.	6	0	34 200	
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	33 100	
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	37 650	
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	90	43 050
Surcoût Active : Access + 3 300 €				
Surcoût Allure : Active + 2 750 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €				
Surcoût GT : GT Line + 1 650 €				

NOUVELLE 508				
1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	M	73	34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	353	46 000
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	32 300	
2.0 BlueHDi 150 ch Allure Auto.	9	0	38 800	
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	M	73	43 300
Surcoût Allure : Active + 3 000 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 400 €				
Surcoût GT : GT Line + 4 300 €				
Surcoût 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	G	6 000	29 900
Surcoût Outdoor : Active + 2 450 €				
Surcoût Allure : Active + 2 000 €				

Porsche				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
718 CAYMAN				
2.0	19	M	5 810	55 040
S	24	M	10 290	67 790
GTS	25	M	10 500	78 830
718 BOXSTER				
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
Surcoût : coupé + 13 200 €				

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)				
Surcoût : coupé + 13 200 €				
PANAMERA				
3.0	22	M	6 553	93 407
4S	33	M	10 500	118 007
Turbo	46	M	10 500	159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902	
Turbo S E-Hybrid	43	0	189 062	

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

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

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

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
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4	0	11 400
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 900
GT	6	0	17 400

Surcoût Zen : Life + 1 500 €
 Surcoût Intens : Zen + 1 000 €
 Surcoût Red Night : Intens + 1 000 €

ZOE			
R75 Life	1	G	6 000 32 600
R90 Zen	1	G	6 000 34 000
R110 Intens	1	G	6 000 35 100

Surcoût Intens : Zen + 800 €
 Surcoût Star Wars : Intens + 1 100 €

CLIO			
------	--	--	--

1.2 75 ch Life	4	M	173	14 100
0.9 TCe 90 Zen	5	0		17 300
1.2 Energy TCe 120 Intens	6	0		19 850
R.S. EDC	11	M	473	26 900
R.S. Trophy 220 ch EDC	12	M	613	29 900
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0		17 200
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0		19 800
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0		22 950
Surcoût Trend : Life + 800 €				
Surcoût Zen : Life + 1 800 €				
Surcoût Intens : Zen + 1 950 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 350 €				
Surcoût R.S. 18 : R.S. Trophy + 1 000 €				

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

Clio IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût: 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

Surcoût Zen : Life + 1 900 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 100 €				
Surcoût S-Edition : Intens + 1 000 €				
Surcoût 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

MÉGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €			

MÉGANE ESTATE				
Surcoût: 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

NOUVEAU GRAND SCÉNIC			
Surcoût : Scenic + 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	
Surcoût Zen : Life + 2 000 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 800 €				
Surcoût Armor-Lux : Intens + 1 800 €				

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

Surcoût Intens : Zen + 2 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 5 300 €			

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

Surcoût: 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

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
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 000 €				

KANGOO				
ESPACE				
1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC	11		2 610	41 100
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7		0	36 400
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8		50	41 600

FORTWO CABRIO				
Suroût : 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	6 000	23 850	
Suroût Passion : Pure + 1 300 € à + 2 175 €				
Suroût Perfect : Passion + 125 €				
Suroût Prime : Passion + 2 150 €				
Suroût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €				

SSANGYONG				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
TIVOLI				
160 e-Xi Urban+	7	2 153	17 740	
160 e-Xi Urban+	6	0	19 740	
Suroût Sport Bi-ton Safety Pack : Urban+ + 3 500 €				
Suroût Luxury Safety Pack : Luxury + 1 450 €				
TIVOLI XLV				
160 e-Xi Sport Bi-ton Safety Pack	6	53	24 640	
KORANDO				
220 e-Xi Pack Sport	10	953	25 990	
RODIUS				
220 e-Xi	11	10 500	30 690	

SUBARU				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE IMPREZA				
1.6 114 ch Access Lineartronic	6	1 050	23 990	
Suroût Premium : Access + 1 500 €				
Suroût Luxury : Premium + 3 000 €				

NOUVELLE XV				
1.6i 114 ch Premium GPS Lineartronic	6	1 613	27 990	
2.0i 150 ch Exclusive Lineartronic	9	3 113	31 990	
Suroût Luxury : Premium GPS + 2 000 €				

WRX STI				
S Aileron	21	10 500	44 990	
Suroût S Club Aileron : S Aileron + 5 000 €				

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

LEVORG				
1.6 Turbo 170 ch Premium Eyesight Lineartronic	10	4 890	32 990	
Suroût Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €				
Suroût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €				

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

BRZ				
2.0i 200 ch	12	9 050	32 990	

SUZUKI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CELÉRIO (5 PORTES)				
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990	
1.0 VTT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290	
Suroût Privilège : Avantage + 1 700 €				
Suroût Pack : Privilège + 800 €				

IGNIS				
1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 990	
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540	
Suroût Privilège : Avantage + 1 150 €				
Suroût Pack : Privilège + 1 600 €				

NOUVELLE SWIFT				
1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 390	
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 840	
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 840	
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	18 040	
Sport	NC	NC	20 750	
Suroût Privilège : Avantage + 1 250 €				

BALENO				
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 590	
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250	
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490	
Suroût Pack : Privilège + 1 700 €				

JIMNY				
1.3 VTT JX	6	3 113	13 860	
Suroût JIX : JX + 1 750 €				

VITARA				
1.6 VTT 120 ch Avantage	6	73	17 590	
S	7	53	22 990	
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	21 790	
Suroût Privilège : Avantage + 1 900 €				
Suroût Pack : Privilège + 1 900 €				

S-CROSS				
1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490	
1.4 Boosterjet Style	7	50	25 390	
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	23 990	
Suroût Privilège : Avantage + 2 400 €				
Suroût Style : Privilège + 4 300 €				

TESLA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MODEL S				
75D	1	6 000	79 200	
100D	1	6 000	102 100	
MODEL X				
75D	1	6 000	86 050	
100D	1	6 000	105 650	

TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)				
1.0 VTT-i 72 ch x	4	0	11 150	
Suroût x-play : x + 1 920 €				
Suroût x-cite : x-play + 1 000 €				

AYGO (5 PORTES)				
Suroût : 3 portes + 400 €				
Suroût x-trend : x-cite + 0 €				

YARIS (3 PORTES)				
1.0 VTT-i 69 ch Active	4	0	14 150	
Suroût France : Active + 900 €				

YARIS (5 PORTES)				
1.5 VTT-i 110 ch France	6	0	16 800	
100h France	5	0	19 650	
Suroût : 3 portes + 600 €				

Suroût Design : France + 1 200 €				
Suroût Ojan Edition : Design + 800 €				

C-HR				
1.2 Turbo 116 ch Active	7	613	23 400	
122h Dynamic	6	0	29 000	
Suroût Dynamic : Active + 3 000 €				
Suroût Graphic : Dynamic + 3 000 €				
Suroût Distinctive : Graphic + 0 €				

AURIS (5 PORTES)				
1.2 Turbo 116 ch Design	6	113	24 250	
136h Tendence	4	0	26 200	
Suroût Design : Tendence + 850 €				
Suroût Collection : Design + 1 250 €				

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Suroût : berline 5 p + 1 100 €				

PRIUS				
Dynamic	4	0	30 800	
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3	0	39 300	
Suroût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 000 €				
Suroût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €				
Suroût Solar : Dynamic Pack Premium + 1 200 €				

PRIUS +				
136h Active	4	0	33 000	
Suroût Dynamic : Active + 1 500 €				
Suroût SkyView : Dynamic + 1 000 €				
Suroût Lounge : SkyView + 2 550 €				

RAV4				
2.0 VTT-i 151 ch Active AWD	9	3 113	31 000	
Hybride Tendence	9	0	34 600	
2.0 D-4D 143 ch Active	7	73	30 000	
Suroût Dynamic Edition : Active + 1 300 € à + 2 400 €				
Suroût Black Edition : Dynamic Edition + 1 300 €				
Suroût Lounge : Dynamic Edition + 4 900 € à + 5 000 €				

NOUVEAU LAND CRUISER (3 PORTES)				
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	10 500	37 400	
Suroût Life : Le Cap + 5 100 €				
Suroût Légende : Life + 3 100 €				
Suroût Lounge : Légende + 4 400 €				

NOUVEAU LAND CRUISER (5 PORTES)				
Suroût : 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €				
Suroût Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €				

GT86				
2.0 200 ch	12	9 050	32 490	

VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
UPI (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	
Suroût Move up! : Take up! + 2 490 €				
Suroût Connect : Move up! + 0 €				
Suroût High up! : Move up! + 2 080 €				

UPI (5 PORTES)				
e-Up!	2	6 000	27 860	
Suroût : 3 portes + 500 €				

CROSS UPI				
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	540	28 920	
1.6 TDI 80 Trendline	4	0	18 140	
1.6 TDI 95 Confortline	5	0	20 880	
Suroût Confortline : Trendline + 2 280 €				
Suroût Carat : Confortline + 2 010 €				
Suroût R-Line : Carat + 0 €				
Suroût Carat Exclusive : R-Line + 1 510 €				

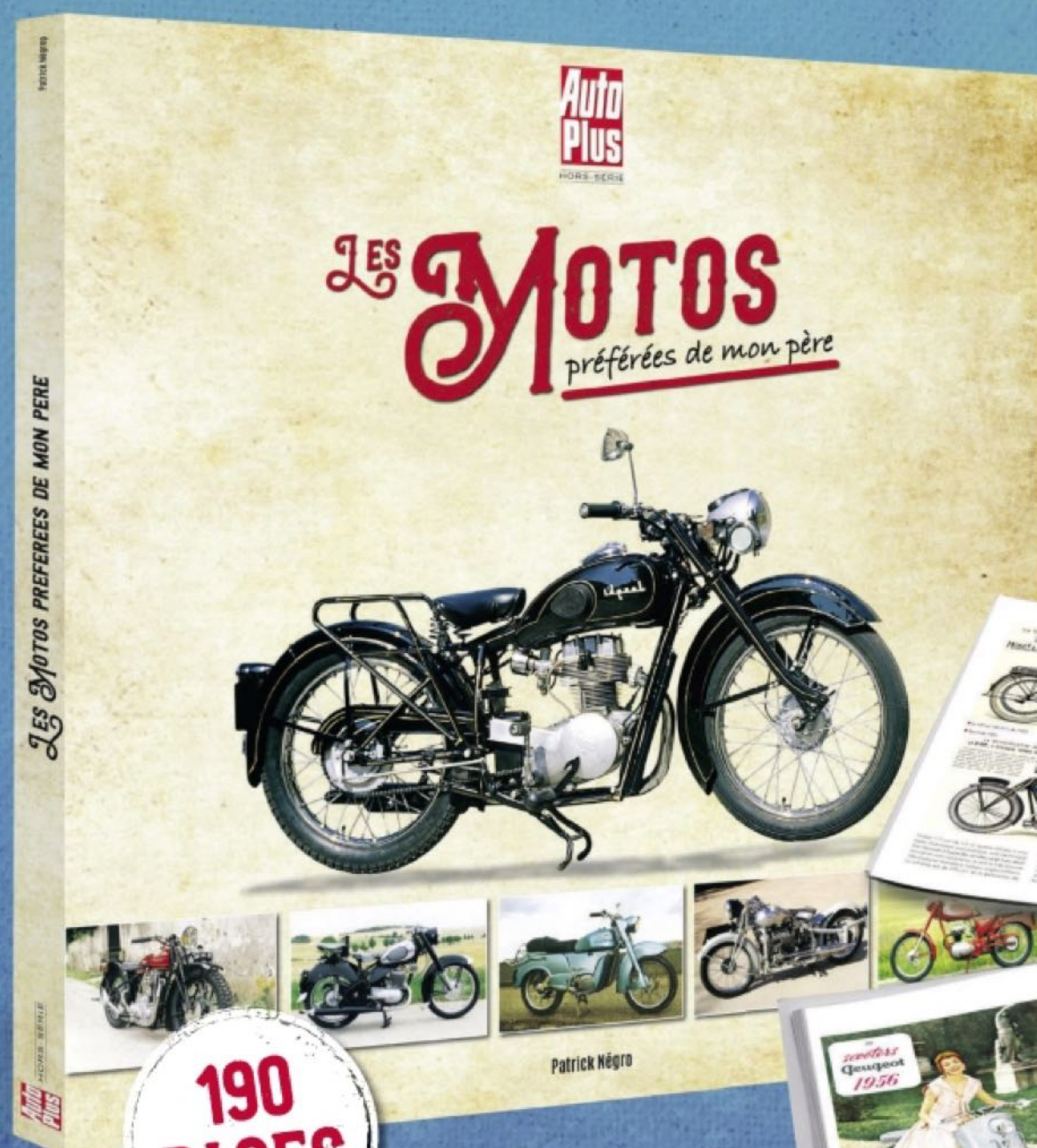
NOUVEAU T-ROC				
1.0 TSI 115 ch	6	0	21 990	
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	50	26 200	
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	2 773	33 890	
1.6 TDI 115 ch	NC	0	25 720	
2.0 TDI 150 ch Lounge 4Motion DSG	8	473	33 220	
Surcoût Lounge : "base" + 2 310 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 610 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 760 €				

**Auto
Plus****HORS-SÉRIE —
— D'EXCEPTION**

LES MOTOS

préférées de mon père

La France a été la pionnière en matière de motocyclettes. En 1869, Perreaux construit la première moto au monde. Découvrez la fantastique épopée de ces motos françaises à travers de magnifiques illustrations d'époque, pour la plupart inédites. L'histoire des marques les plus emblématiques de la première période de la moto française.

**190
PAGES****EN VENTE ACTUELLEMENT**

Suivez-nous sur



Pour une info en continu



Même à l'arrêt elle vous transporte.

Audi A5 Sportback.

Découvrez les codes du design
exaltants et élégants.



Audi Vorsprung durch technik

Volkswagen Group France S.A. - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.
Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch technik = L'avance par la technologie.

Gamme Audi A5 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,0 - 8,7. Rejets de CO₂ (g/km) : 105 - 197.

Premium Automobiles

105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.com

Premium II

15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.com

Paris Est Evolution

332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.com

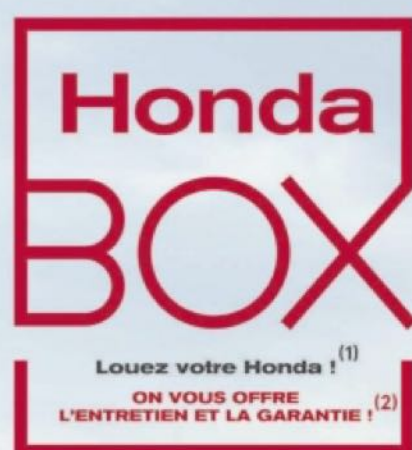
Premium Vélizy

17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com

HONDA
The Power of Dreams*

NOUVELLE
CIVIC

CHAQUE DÉFI VOUS REND UNIQUE



À PARTIR DE
199 € / MOIS⁽³⁾

APRÈS 1^{ER} LOYER DE 2 000 €

LOA 60 mois, 1^{er} loyer de 2 000 € puis 59 loyers de 197,62 €. Montant total dû avec option d'achat finale 23 180,46 €.



VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER. UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ.

(1) Offre accessible dans la limite des stocks disponibles aux particuliers et professionnels jusqu'au 31 Août 2018 pour toute location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail) d'un véhicule Honda Civic neuf de 36 à 60 mois. Exemple de LOA 60 mois et 50 000 kilomètres maximum pour **Nouvelle Honda Civic 1.0 i-VTEC Elegance** neuve au prix remis de 20 690 € (prix au 02/04/2018). 1^{er} loyer de 2 000 € puis 59 loyers de 197,62 €, hors assurance facultative. Montant total dû : hors option d'achat 13 659,58 € / option d'achat incluse 23 180,46 €. En fin de contrat option d'achat finale 9 520,88 €. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 20,56 €/mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1233,60 €. Modèle présenté : Civic 1.0 i-VTEC Elegance 5P. **consommation mixte : 5,8 l/100 km ; émissions de CO2 133 g/km.** Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr), soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (2) L'entretien et l'extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans sont offerts pendant toute la durée de la location dans la limite de 30 000 kms par an. Contrat Honda Box N°21701106 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance ; Détails sur www.honda.fr. (3) Soit un avantage client H Box pour une Civic de 1090 € (entretien 75 000 km sur 36 mois) à 5 378 € (entretien 175 000 km sur 60 mois : 4 769 € et extension de garantie 2 ans : 609 €) sur base tarif en vigueur au 02/04/18. Offre valable chez les concessionnaires participants. *Donnez vie à vos rêves. Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr.

GARAGE DU CLOS SAS

ZA de l'Autodrome - 2 avenue Ettore Bugatti
91 310 LINAS
01 69 80 72 80 - garageduclos@wanadoo.fr



GARAGE DU CLOS SAS

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

VOLVO V40 T2 BUSINESS 122 CH BVM6

AFFIRMEZ VOTRE DIFFÉRENCE



ÉCLAIRAGE LED - AFFICHAGE DIGITAL - SENSUS NAVIGATION & CONNECT
AUDIO HIGH PERFORMANCE - CAMÉRA DE RECUL
RADARS DE STATIONNEMENT - SYSTEME ANTICOLLISION

265€ /MOIS
SANS APPORT
LLD* 48 MOIS / 40 000 KM

ENTRETIEN, GARANTIE ET
ASSISTANCE 24/24 INCLUS
JUSQU'AU 31/10/2018



(1) Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule VOLVO V40 T2 BUSINESS BM6. Offre édictée sur la base du tarif au 01/05/2018. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée de 48 mois et un kilométrage de 40 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des pertes totales. Carte grise non incluse. Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable pour toute commande adressée valablement par écrit à Volvo Car Fleet Services avant le 31/10/2018, sauf modifications du tarif constructeur, des taux financiers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc...). Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés réservée aux professionnels, régie par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 66 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677. VOLVO V40 T2 BUSINESS BM6 : Consommation Euromix (L/100 km) : 5,9 - CO2 rejeté (g/km) : 137. Ecotaxe : 773 Euros, TVS : 910,50 Euros.

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE
78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY

01 44 30 82 30
01 46 43 14 40
01 56 47 06 60
01 39 17 12 00
01 39 20 17 17
01 30 50 67 00
01 34 79 92 92

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

PRIOD



www.4lparts.com

Filtration • Moteur • Freinage • Démarrage / Carburateur / Charge • Embrayage / Boîte de vitesse
• Electricité / Eclairage / Visibilité • Refroidissement / Chauffage / Ventilation • Direction / Suspension / Train
• Carrosserie / Châssis / Serrurerie • Echappement • Equipement / Raids & 4L Trophy • Librairie

contact@4lparts.com • 09 54 50 90 79

FAITES DES ÉCONOMIES en roulant **€co-Propre !**



Chaque jour, des milliers d'utilisateurs **économisent du carburant** grâce à MECA-RUN !
La preuve : des passages aux contrôles anti-pollution spectaculairement propres



Pack dégrassage :

un Eco 10 000 de 250 ml
+ un C 99 de 250 ml pour
traiter 1 000 litres. 2 versions :
Gas-oil ou Essence.

(Avec bec verseur amovible)

Satisfait ou remboursé*
conditions sur www.mecarun.fr



39 € TTC

Lisez nos témoignages
clients sur
www.mecarun.fr



DÉCRASSE

et garde propres les
FAP (filtres à particules)
et les vannes EGR, y
compris en circulation
urbaine.

*(hors frais de port)



MECA-RUN

Liste des points de vente sur www.mecarun.fr

AVIS POUR MISE EN CONCURRENCE

MAIRIE DE PARIS



Direction de la voirie et des déplacements (DVD)

Bureau de la Coordination de l'Approvisionnement et des Achats (BCAA)

Coordonnées : 121 avenue de France - bureau 5.28 R.C.

CS 51388 75639 Paris cedex 13

dvd-marchespublics@paris.fr

Date limite de réception
des dossiers de proposition :

VENDREDI 3 AOÛT 2018 À 12 H

en vue de la conclusion de deux « conventions de retrait
et de destruction des véhicules abandonnés en fourrières »

Lot 1- parcs Chevaleret et de La Courneuve / Lot 2 – parcs Charlety et de Bonneuil

1 DOSSIER DE CONSULTATION Disponible gratuitement sur demande à dvd-marchespublics@paris.fr

2 DOSSIER DE PROPOSITION DES PRESTATAIRES

Possibilités d'envoi : - à dvd-marchespublics@paris.fr

- à l'adresse postale mentionnée ci-dessus par courrier ou par porteur

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1014

du 16 août 2018

FLORIAN GROUT

**Renault Captur**

La star des SUV urbains revoit sa gamme mécanique. Le nouveau 1.3 qui officie sous le capot du Captur peut développer jusqu'à 150 ch. De quoi en faire un véritable sportif ?



ADRIEN CORTESI

Ferrari 488 Pista

L'été sera chaud ! Avec cet essai de 488 Pista mais aussi ceux des deux autres ultra-sportives qui nourrissent ce dossier spécial : la Porsche 911 GT3 RS et la McLaren Senna.

Audi Q8
Le Q8 est au Q7 ce que le X6 est au X5. Premier essai de ce SUV très chic, équipé du V6 TDI de 286 ch, aux portes du désert d'Atacama, en Amérique du Sud.



YANN LEFEBVRE

Et aussi... En kiosque



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 est en vente depuis le 5 juillet au prix de 7,99 €.

Et où que vous
soyez, sur
**SMARTPHONE
et
TABLETTE**

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent Chiappello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)

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

Directrice artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

(chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)

Essais: Méline Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis 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)

Ont collaboré à ce numéro: Fanny Jacquet, Jean-Édouard Michel

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: juillet 2018

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier	Allemagne
Taux de fibres recyclées	0%
Certification	PEFC
Impact sur l'eau	Ptot 0,016 kg/tonne

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 75 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



DIFFUSION



LE CHARDONNAY *de Bourgogne*

LE COUVENT DES VISITANDINES
À BEAUNE, DEPUIS 1796



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.



Nouvelle Classe C

avec Mercedes 

4 nouveaux modèles. 4 nouvelles raisons de venir les découvrir : combiné d'instruments 100 % digital, systèmes actifs d'aide à la conduite, connectivité avec Mercedes me, offre de financement Mercedes-Benz Flex*.



*Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'acceptation par Mercedes-Benz Financial Services - 7, avenue Niepce - 78180 Montigny - RCS 304 974 249, N° ICS FR77ZZZ149071. Conditions sur www.mercedes-benz.fr. Consommations mixtes de la Gamme Classe C hors AMG : 4,1-6,8 l/100 km - Emissions de CO₂ : 112-155 g/km.