

N°1016

l'auto-journal

DS 3 CROSSBACK

Le petit SUV chic français débarque enfin!

Les premières nouveautés de la rentrée

+

Les 10 meilleures boîtes automatiques

DOSSIER ESSAIS



BMW Z4 IV

MERCEDES EQ C



RENAULT KADJAR

Grosse remise à niveau !

ESSAI
Audi A6 Avant

Une voyageuse chic et techno pour la famille



FACE-À-FACE
DS 7 Crossback/Peugeot 3008

Des cousins aux personnalités bien tranchées

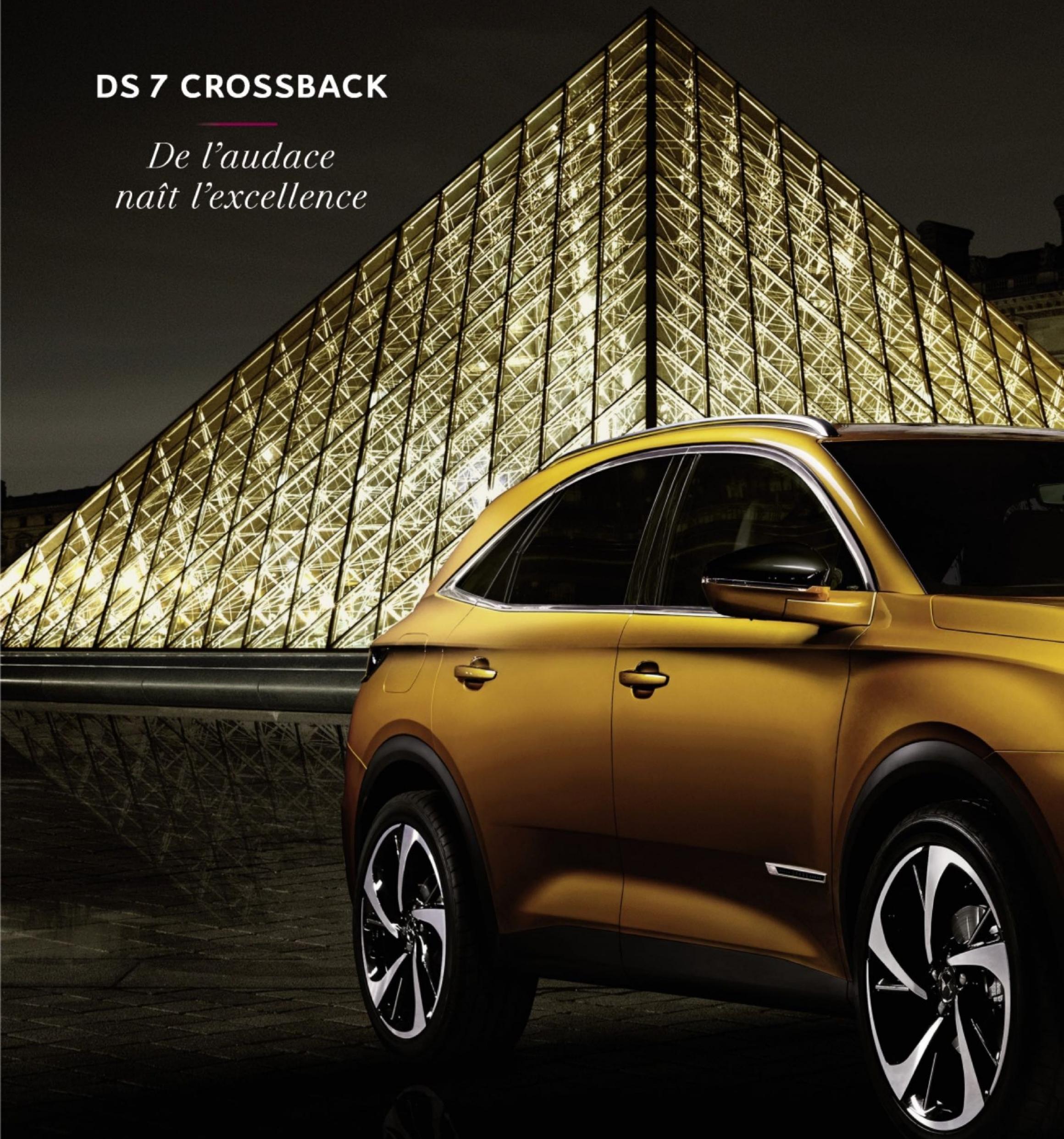
M 01117 - 1016 - F: 3,90 €



BEL-ESP-GR-4€-DOM-5€-ITA-4€-DOMA-5€-UIX-4€-PORT CONT: 4€
CAN: 0,50€ MAP: 45 DH - TOM 5: 600 CFP - TOMA: 1000 CFP - CH: 675 - TUN: 870 DTU

DS 7 CROSSBACK

*De l'audace
naît l'excellence*



DS préfère TOTAL

Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS7 CROSSBACK : DE 3,9 À 5,9 L/100 KM ET DE 101 À 135 G/KM.

Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE



DSautomobiles.fr

PRODUIT EN FRANCE

NOUVEAU PEUGEOT RIFTER

L'AVENTURE, COMME D'HABITUDE

© BFC. Automobile PEUGEOT 502 144 503 505. Non fournis.



À PARTIR DE
199 €
/MOIS⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 2 700 €
ENTRETIEN OFFERT

PEUGEOT i-Cockpit®

ADVANCED GRIP CONTROL⁽²⁾

MODULARITÉ JUSQU'À 7 PLACES⁽²⁾

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

(1) En location longue durée sur 37 mois et pour 30000 km. Exemple pour la location longue durée (LLD) d'un nouveau PEUGEOT RIFTER Standard Active PureTech 110 S&S BVM6 neuf, hors options, incluant l'entretien et l'assistance offerts pendant 37 mois. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. **Modèle présenté :** nouveau PEUGEOT RIFTER Standard GT Line BlueHDi 100 BVM5, options peinture métallisée et toit Zénith : **265 €/mois** après un 1^{er} loyer de 3 500 €. Offre valable jusqu'au 31/12/2018, réservée aux personnes physiques pour un usage privé pour toute LLD d'un nouveau PEUGEOT RIFTER neuf dans le réseau PEUGEOT participant, sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138517008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, ORIAS 07004921 (www.orias.fr) – 9, rue Henri-Barbusse, 92230 Gennevilliers. Offre non valable pour les véhicules au prix PEUGEOT Webstore. Le CPS Pack Entretien peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau PEUGEOT participant. (2) De série, en option ou indisponible selon les versions. Le canoë n'est pas vendu avec le véhicule. Barres de toit transversales disponibles en accessoire.

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Consommation mixte (en l/100 km) : de 4,3 à 5,3. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 112 à 121.

N° 1016

Du 13 au 26 septembre 2018



DS 3 Crossback/P. 10



Skoda Fabia 1.0 TSI 95 ch/P. 74



Kia Sportage 1.6 CRDi 136 ch 2WD DCT 7/P. 70



Audi A6 Avant 40 TDI 204 ch/P. 42



SOMMAIRE

Découvrir

- 10 **DS 3 Crossback**
- 16 **Mercedes EQ C, Opel GT X Experimental, Renault Kadjar, BMX Z4 IV**

Comprendre

- 32 Nouvelles normes: pas de panique!

Conduire

- 42 **Audi A6 Avant 40 TDI 204 ch**
- 48 Les 10 meilleures boîtes automatiques du marché
- 62 **Lexus UX 250h 178 ch E-Four**
- 68 Les Experts: **Nissan Leaf 150 ch**
- 70 **Kia Sportage 1.6 CRDi 136 ch 2WD DCT 7**
- 74 **Skoda Fabia 1.0 TSI 95 ch**
- 78 **DS 7 Crossback BlueHDi 130 / Peugeot 3008 BlueHDi 130**
- 82 **Toyota Aygo 1.0 VVT-i x-cite**
- 85 Dernier essai: **BMW X5**

Vibrer

- 86 **Vinfast**, nouveau constructeur vietnamien
- 92 **Formule 1**: Esteban Ocon sans volant?
- 94 Rétro: **Ford Escort XR3**

Partager

- 98 La vie de vos autos
- 99 Le chef des essais vous répond

S'offrir

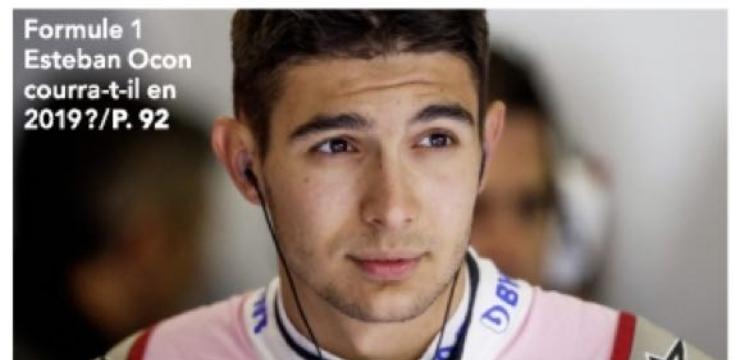
- 100 Configurateur: **Renault Mégane**
- 104 Occasion: **Mercedes Classe E**
- 107 Prix du neuf
- Le tarif des voitures neuves
- 115 Les professionnels s'affichent
- Les petites annonces



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

En avant Citroën broché au centre sur l'ensemble de la diffusion.



Formule 1
Esteban Ocon
courra-t-il en
2019?/P. 92



Reportage au Vietnam
Vinfast, un nouveau constructeur/P. 86





Faire de chaque jour un grand jour.

SEAT **Ateca Urban Advanced.**

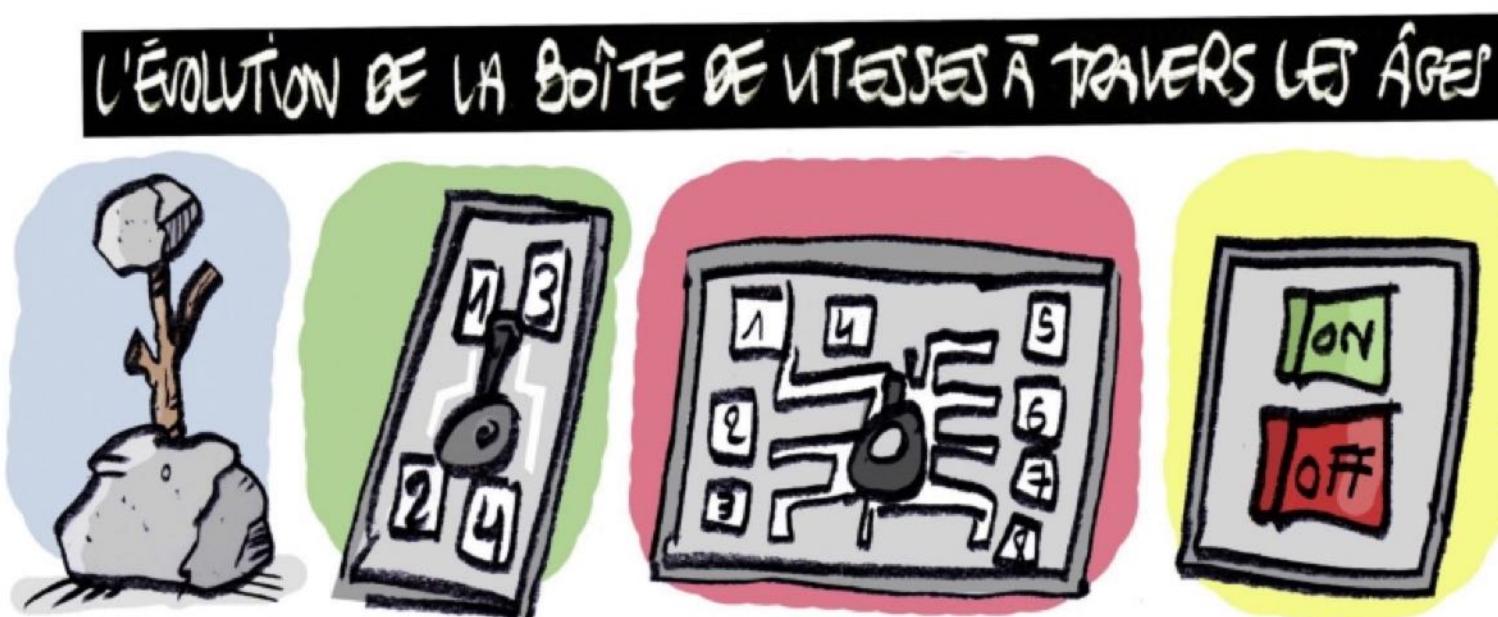
**À partir de
199 €/mois⁽¹⁾**

**3 ans d'entretien
et de garantie inclus⁽²⁾⁽³⁾**



(1) Location Longue Durée sur 37 mois sous condition de reprise. 1^{er} loyer de 4 000 € suivi de 36 loyers de 199 €. Exemple pour une SEAT Ateca Urban Advanced 1.0 TSI 115 ch BVM6 Start/Stop 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 29/09/2018 pour toute commande d'une SEAT Ateca Urban Advanced 1.0 TSI 115 ch BVM6 Start/Stop passée avant le 29/09/2018 et livrée avant le 31/12/2018. Offre sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15, avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). SEAT France Division de VOLKSWAGEN Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370.

Modèle présenté : SEAT Ateca FR 1.5 TSI 150 ch avec options peinture métallisée et Jantes alliage 19" FR Machined à 31800 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 4 000 € suivie de 36 loyers de 359 € pour 30 000 km maximum au tarif 2018.3.1 du 20/06/2018 (mis à jour au 06/07/2018) sous condition de reprise. SEAT Ateca FR 1.5 TSI 150 ch : consommations mixtes (l/100 km) : NC. Émissions de CO₂ (g/km) : NC. Données en cours d'homologation.



CLÉMENT CHOULOT

LA PARESSE PAR LE SPORT

La boîte auto n'est pas née de la dernière pluie. La chose a même pas loin de 80 ans. Avec une technologie qui, fondamentalement, n'a pas changé depuis : un convertisseur de couple hydraulique qui tient lieu d'embrayage, et différents rapports de démultiplication actionnés par des bandes-freins. Auparavant, des boîtes semi-automatiques très abouties existaient déjà : la présélective Wilson en Angleterre, adoptée chez nous par Talbot. Ou l'électromagnétique Cotal, en France. Bref, rien de nouveau sous le soleil. Sauf que les Français, voire les Européens, ça ne les intéressait pas, la boîte auto. Un truc de vieux, de fainéants, de femmes incapables

de passer les vitesses. Plus rationnellement, dans nos pays condamnés à un pétrole cher, elle n'était pas idéale avec nos petits 4 cylindres. Quand les opulents V8 de nos amis américains se fichaient pas mal que leurs boîtes autos les privent d'une portion de chevaux non négligeable, tout en leur faisant consommer plus d'essence. Ainsi, nos chemins ont divergé.

Qu'est-ce qui a changé depuis ? Notre regard, et l'arrivée de l'électronique. Pour le regard, le miracle vient de Maranello. Le premier, Ferrari a compris qu'une boîte automatisée ferait gagner en performances ses Formule 1. Porsche s'y était certes déjà essayé sur quelques protos du Mans. Mais Ferrari a persévétré. Mieux : devenu expert en automatisation, le constructeur a proposé cette boîte "à palettes" sur ses modèles de route. C'était il y a vingt ans. En une dizaine d'années, les boîtes robotisées allaient devenir la norme sur les sportives les plus prestigieuses. De ce fait, il est aujourd'hui tendance, voire sportif, d'afficher des palettes derrière le volant de sa berline. Mais cette réticence psychologique levée, la bascule vers le grand public n'a été possible que grâce aux progrès considérables des boîtes elles-mêmes. Une fine gestion électronique de tous les paramètres, qu'il s'agisse de boîtes robotisées ou automatiques à convertisseurs, les rend aujourd'hui aussi sobres que les boîtes mécaniques, et préserve la connexion avec le conducteur en conduite dynamique.

Tout en lui offrant un confort incomparable dans les situations les plus courantes. Là encore, la course a lancé le mouvement de la gestion électronique. À une époque où l'on se demande régulièrement à quoi sert la compétition, cela fait du bien de rappeler que, si vous vous énervez un peu moins aujourd'hui dans les embouteillages, c'est aussi grâce à la Formule 1...

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Après avoir lu votre reportage sur la Kona électrique, je pense que Mélina Priam aurait été plus vite en drakkar pour faire Oslo-Paris ! Elle essaie bien de nous vendre cette technologie déjà totalement obsolète et coûteuse, mais sans trop y croire. Mais les constructeurs préfèrent curieusement garder dans leurs cartons la seule solution alternative non polluante que constitue aujourd'hui la pile à combustible.

Gilbert Puechmaille

Les choses ne sont pas si simples. En dehors du fait que la Hyundai ne s'en tire pas si mal, la pile à combustible est loin d'être la solution miracle, même si l'on écarte les – gros – nuages du réseau de distribution d'hydrogène et du coût de production de cette technologie. Avec quelle énergie produisez-vous l'hydrogène, qui n'existe pas à l'état naturel ? Pour quel rendement énergétique et quel bilan carbone ? En l'état, les réponses sont loin d'être favorables.

Comment Renault fait-il pour appeler "Initiale Paris" une version de son Koleos, alors qu'Anne Hidalgo prévoit d'interdire le diesel, seule motorisation disponible sur ce modèle ? Renault aurait-il changé d'avis et prévu de sortir un moteur essence ?

H. G.

C'est peut-être une forme d'humour... Quoi qu'il en soit, à notre connaissance, il n'y a toujours pas de version essence prévue sur le Koleos. Cela ne poserait pourtant aucun problème, dans la mesure où de tels moteurs sont disponibles au sein de l'Alliance pour cette plate-forme.

ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez toutes nos offres p. 41 et sur www.kiosquemag.com

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





ET MAINTENANT, ELLE TOURNE !

Un nouveau caprice de milliardaire, cette Bugatti Divo, annoncée à 5 millions d'euros ? Oui, mais pas seulement. Pour la première fois depuis la renaissance de la marque, Bugatti ne cherche plus à exploser la barrière des 400 km/h : la Divo aussi se limite à 80 km/h... mais avec un 3 devant, quand même. Pourquoi tant de modestie ? Pour permettre une voiture plus agile, plus vive en courbe, plus collée au sol, en dépit d'un poids toujours proche de deux tonnes. Car si la carrosserie et les trains roulants sont revus en profondeur, la mécanique reste celle de la Chiron, soit un W16 quadriturbo de 1500 ch. Intéressé ? Désolé, les 40 exemplaires sont tous vendus.



PHOTOS DS AUTOMOBILES

DS 3 Crossback

LES INFOS CLÉS | À partir de 20 000 €* | Commercialisation : printemps 2019 | Sa cible : Audi Q2

TOUTES LES CARTES EN MAIN

DS répète à l'envi que l'objectif n'est pas la quantité. Certes, mais disposer d'un modèle qui fait du volume n'est pas négligeable. Ce sera le rôle de ce DS 3 Crossback, un SUV urbain qui inaugure, pour le Groupe PSA, une toute nouvelle plate-forme. Par Florian Chopin

Voici un nouveau SUV urbain... Encore un... Sur un marché qui frise la saturation, DS a malgré tout choisi de donner de la hauteur à sa citadine DS 3 car c'est désormais là qu'il faut être. Toutefois, celle qui fut à l'origine de l'aventure DS (cela remonte à 2010) restera encore deux ans sur le marché, ce qui permettra à la marque d'avoir une double proposition : d'un côté une citadine 3 portes et de l'autre un SUV urbain 5 portes. Le DS 3 Crossback ne sera, en effet, disponible que dans cette carrosserie qui lui sied d'ailleurs parfaitement. L'engin n'est pas juste une version agrandie de la DS 3, c'est une toute nouvelle auto avec ses spécificités. Et elles sont nombreuses. À commencer par ces poignées de portières affleurantes. ➤



Les poignées de portières sont dissimulées et se déploient automatiquement lorsque l'on s'approche de l'auto.

Sous le capot, le DS 3 Crossback peut recevoir des motorisations 100 % thermiques, dont le nouveau 3 cylindres 1.2 PureTech de 155 ch...



Le rival à abattre Audi Q2

Présenté au Salon de Genève 2016, le Q2 permet à Audi d'entrer sur le marché des SUV urbains haut de gamme, sur lequel règne sans partage le Mini Countryman depuis 2010. L'offre allemande repose sur la base technique MQB (celle de l'A3) et se distingue par son montant arrière couleur grise, une évocation lointaine de la sportive R8. Côté technologique, il peut disposer des compteurs 100 % numériques via une dalle de 12,3 pouces.



Les compteurs pourront être numériques et personnalisables selon 5 modes et ils pourront être associés à l'affichage tête haute.

Une première sur le segment. Pour accéder à bord, les poignées se déplient dès que le porteur de la clé (ou du smartphone connecté avec la voiture) se trouve dans un rayon d'1,5 m autour de la voiture. L'avantage du système est essentiellement esthétique : les poignées ne viennent pas entraver visuellement le galbe généreux des flancs, notamment des ailes. Autre élément qui ne polluera pas le regard : les chromes, notamment autour du vitrage. DS a choisi de s'affranchir de tout lécher à ce niveau. Du moins visuellement. Cela offre une certaine sobriété à la voiture que nous ne connaissions pas jusqu'alors chez DS. Du chrome, il y en a certes avec la calandre DS Wing et autour des feux, mais cela reste acceptable et surtout, selon les inspirations (Montmartre, Bastille, Performance Line, Rivoli, Opéra ou La Première), ces éléments pourront être passés en noir. Vous aurez par ailleurs noté les imposantes sorties d'échappement rondes.

À l'heure où certains cachent ces attributs trahissant la présence d'une motorisation thermique, DS n'hésite pas à ressortir des codes que nous pensions à jamais remisés au placard.

Le DS 3 Crossback conserve l'aileron de requin de la citadine

Dans l'ensemble, ce SUV offre un style simplifié, il n'a même pas d'antenne requin (le seul élément rappelant l'animal reste l'aileron sur le montant central). En revanche, la complication au-dessus des optiques laisse dubitatif. S'en affranchir aurait-il été mieux ? Côté technique, DS joue la carte des LED avec notamment son système Matrix Vision, qui ne sera pas disponible dès l'entrée de gamme.



Au sommet du tableau de bord trône un écran tactile d'une dimension maximale de 10,3 pouces compatible Android Auto et Apple CarPlay.

Avec ses 4,12 m de longueur, le DS 3 Crossback se situe dans la fourchette basse, en termes de taille, du marché des SUV urbains.





Le décroché du capot au-dessus des optiques intrigue plus qu'il ne séduit.



Le DS 3 Crossback E-Tense est la version 100 % électrique avec un moteur de 100 kW alimenté par une batterie de 50 kWh placée sous le plancher.

Cinq ouvrants, cela facilite forcément l'accès aux places arrière. Rien que sur ce point, le DS 3 Crossback marque des points. À bord, on retrouve l'ambiance initiée par le DS 7 Crossback avec des formes triangulaires un peu partout. Mais comme pour l'extérieur, le leitmotiv a, semble-t-il, été la simplification. La planche de bord regroupe les commandes sensitives, avec le bouton des feux de détresse au centre, bien vu pour l'ergonomie. Au sommet, trône un écran tactile de 10,3 pouces, c'est plus petit que sur le DS 7, mais il s'agit du plus grand de la catégorie. Côté conduite, les compteurs sont numériques et personnalisables selon 5 modes. Ils peuvent être secondés par un affichage tête haute couleur via une lame sur laquelle sont projetées les informations concernant la vitesse, le régulateur/limiteur de vitesse, les panneaux de signalisation, la navigation. Outre ces éléments esthétiques qui le rendent d'ores et déjà spécifique

par rapport à ses congénères, le DS 3 Crossback dispose d'un autre atout : sa plate-forme CMP. Inédite pour PSA, cette base modulaire est capable d'être proposée en 100 % thermique et en 100 % électrique.

C'est le premier modèle 100 % électrique du Groupe PSA

Ainsi, sur la chaîne de montage de Poissy, on retrouvera des DS 3 Crossback équipés des blocs connus au sein du groupe français : les essence 3 cylindres 1.2 PureTech et les diesels 1.5 BlueHDI de 100 et 130 ch dans les deux cas. Ils seront chapeautés par un nouvel arrivant, le 3 cylindres essence (toujours 1.2 PureTech) de 155 ch, qui sera d'office associé à la boîte automatique à 8 rapports. Mais aussi une version électrique dispo-



sant d'une batterie de 50 kWh alimentant un électromoteur de 100 kW (136 ch) pour un couple de 260 Nm. DS annonce une autonomie de 450 km (cycle NEDC) qui tombe à 300 km (cycle WLTP). La recharge peut prendre cinq heures sur une prise de 11 kW (Wallbox) ou 30 mn (pour 80 %) sur une borne rapide délivrant 100 kW. Côté performances, DS a bridé la vitesse de pointe à 150 km/h et annonce le 0 à 100 km/h en 8,7 secondes.

Avec ses ambitions haut de gamme, le DS 3 Crossback ne peut pas se montrer pingre sur les équipements technologiques. Outre le système Matrix LED qui permet de ne pas éblouir les autres usagers en mode phares, il peut disposer du DS Drive Assist comprenant le régulateur de vitesse adaptatif et le maintien dans la voie de circulation, ainsi que du DS Park Pilot qui a pour mission de gérer, de façon entièrement automa-

tique le stationnement en bataille ou en créneau. Pour la sécurité, si la vision de nuit n'est pas proposée, l'Active Safety Brake freine automatiquement l'auto lorsqu'il détecte un obstacle, qu'il s'agisse d'un véhicule, d'un cycliste ou d'un piéton, et ce, de jour comme de nuit. Le tout dans une ambiance sonore de premier plan avec un système hi-fi Focal 12 HP et 515 W de puissance.



L'avis de Florian Chopin S'il se place dans la lignée de son grand frère, le DS 3 Crossback se montre aussi plus homogène et mieux proportionné. Il affiche une certaine sobriété qui devrait lui permettre de venir taquiner, sérieusement, le haut de gamme allemand.

sumption: 22.2 kWh/100 km; combined CO₂ emissions: 0 g/km, provisional figure



Mercedes EQ C

→ LES INFOS CLÉS |À partir de 70 000 €* | Commercialisation : septembre 2019 | Sa cible : Tesla Model X

CHOISIS TON CAMP, CAMARADE

Pour son premier véhicule de série 100% électrique, Mercedes avait le choix entre adopter un style innovant afin de marquer la différence avec le reste de la gamme, et suivre une tradition classique qui lui sied depuis 130 ans. L'EQ C a opté pour un entre-deux. Dommage.

Les premières Toyota Prius ont pu choquer par leur design clivant pour l'époque (il l'est d'ailleurs toujours), mais ce style avait au moins l'intérêt d'annoncer la différence technologique du modèle. BMW a d'ailleurs suivi un schéma similaire pour son i3 quelques années plus tard. Nous pouvions ainsi nous attendre à un choix décalé pour l'EQ C (prononcez à l'anglaise), le

premier véhicule de série 100% électrique made in Mercedes. C'est bien mal connaître la firme allemande, dont le classicisme est une religion. Pourtant, le concept car présenté au Mondial de Paris en 2016 annonçait certaines intentions de la part des designers de faire bouger les choses. La calandre en était la parfaite illustration : elle reprenait l'esthétique de la légendaire grille de la marque sous une forme virtuelle. Même l'étoile était figurée par un élément lumineux. Malheureusement, cette volonté n'a pas franchi le cap de la série. La calandre, si moderne dans le concept, devient un élément ne sachant sur quel pied danser : une imposante grille à l'ancienne avec un logo pouvant s'illuminer sur certains marchés, le tout encadré par une surface



PHOTOS DENIS MEUNIER



Un futur rival à abattre Audi e-tron

Pour contrer l'EQ C, Audi lancera au même moment l'e-tron, un véhicule à l'esprit similaire à celui du Mercedes: un SUV familial de près de 2,5 t offrant 500 km d'autonomie (Audi annonce encore en cycle NEDC) disposant de deux moteurs électriques dont la puissance cumulée peut atteindre 408 ch. Mais Audi est allé plus loin avec une plate-forme (MEB) 100 % inédite (pas de tunnel de servitude) et l'abandon, pour la première fois en série, des rétroviseurs extérieurs, remplacés par des caméras haute définition.



L'espace à l'arrière est sensiblement équivalent à celui d'un GLC. Partage d'éléments communs oblige, il y a même un tunnel de transmission !



Réminiscence du concept car, les liserés bleutés au-dessous des feux de jour.



L'EQ C 400 développe 408 ch (300 kW) grâce à deux moteurs répartis sur chaque essieu.

vitrée dont on se demande à quoi elle peut bien servir. *“Pour des raisons légales, l'étoile ne pourra pas s'illuminer en Europe, seul le marché américain pourra bénéficier de cet équipement”*, nous a confié Patrick Sevestre, chef de produit France de l'EQ C. On notera néanmoins les élégants filets de diodes pour les feux de jour ainsi qu'un bandeau lumineux (de la fibre optique) à la lisière du capot, dont l'intensité se modifie en fonction de la luminosité (uniquement de nuit). À l'arrière, Mercedes propose, comme beaucoup de ses confrères allemands, une bande éclairée sur toute la largeur du hayon. Malgré des dimensions proches de celles d'un GLC (+ 3 cm en longueur et + 2 cm en hauteur), l'engin semble plus massif et affiche des proportions plus proches de celles d'un gros break surélevé que de celles d'un SUV. À ceux qui s'interrogent sur la signification de l'appellation EQ C 400: cela correspond, peu ou prou, à la puissance de l'auto, mais exprimée en chevaux

(408 ch, répartie sur les deux essieux), alors qu'elle est souvent donnée en kilowatts pour un véhicule électrique (300 kW).

À l'intérieur, l'ambiance est résolument technologique, avec le double écran numérique, la marque de fabrique de Mercedes, trônant sur un tableau de bord très sobre. Véhicule électrique oblige, le système MBUX (le nom de l'info-divertissement Mercedes) intègre les fonctionnalités nécessaires comme l'état de la batterie, l'autonomie restante, les points de recharge sur le parcours. *“Grâce au réseau de recharge rapide Ionity [400 bornes doivent être mises en place en Europe d'ici à 2020, ndlr], il sera possible de réserver sa borne à l'avance”*, nous explique Patrick Sevestre. Tant mieux, car si Mercedes annonce 40 minutes pour remplir 80 % de sa batterie sur ces bornes offrant une puissance de 110 kW, il ne faudrait pas arriver derrière une file de voitures électriques attendant pour *“faire le plein”*.

ON EST PLUTÔT HABITUÉ À AVOIR 5 ÉTOILES, MAIS ON FERA UNE EXCEPTION.



Nouvelle Polo, partenaire étoilée des Bleus.

Au dernier test EURO NCAP, la Nouvelle Polo a obtenu la note maximale de 5 étoiles.



jusqu'à
3 500 €⁽¹⁾

Prime à la conversion incluse*



Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

Offre valable du 1^{er} au 30 septembre 2018.

(1) Jusqu'à 3 500 € de reprise composée de l'offre de reprise Volkswagen allant jusqu'à 2 500 € sur la gamme Polo + 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'une Nouvelle Polo entre le 01/09/2018 et le 30/09/2018 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 Polo (l/100 km) : 3,7 à 5,9. Rejets de CO₂ (g/km) : 97 à 134.

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



À l'arrière, les passagers disposent d'un espace tout à fait convenable. Comme dans un GLC, finalement. L'empattement des deux autos est d'ailleurs identique. Les caves à pieds sont logeables et la hauteur sous pavillon est correcte, même avec le toit panoramique ouvrant. Mais que diable fait ce tunnel de servitude au beau milieu de l'habitacle, gênant ainsi l'espace central ? *“Il y a de nombreux éléments communs entre l'EQ C et le GLC”*, avoue le chef de produit français. C'est plus que quelques éléments, car les deux autos seront produites sur les mêmes chaînes de montage. Ce sont donc des modules entiers de la plate-forme du GLC qui sont repris sur l'EQ C. Une contrainte qui a obligé Mercedes à se passer de coffre à l'avant, pour ne proposer que

500 dm³ de volume de chargement à l'arrière. Tiens, encore une similitude avec le GLC... La seule véritable différence entre les deux autos : le poids. L'EQ C est annoncé à 2 425 kg, soit 640 kg de plus que le GLC, ce qui correspond au poids de la batterie.

L'avis de Florian Chopin Mercedes arrive sur le marché des véhicules électriques avec un SUV (quelle surprise !) au style plus élégant que celui du Tesla Model X (ce n'est pas difficile), mais avec une technologie équivalente offrant une autonomie de 450 km, en cycle NEDC (ce sera bien moins sous la norme WLTP). Un peu plus d'audace aurait été bienvenue.

Marquage à la culotte

Quelques mois seulement après le BMW X5, Mercedes dégaine son GLE. Ce lointain descendant du Classe M (lancé en 1997) a pris pas mal d'envergure au fil des générations. La nouvelle version (dont les photos définitives n'ont pas été dévoilées à l'heure où nous bouclons ces pages), repose sur un empattement de pratiquement 3 m de long. De quoi assurer un bel espace à bord. Selon les premières informations, l'ensemble des cotes intérieures seraient en progrès, tout comme le coffre mesuré par le constructeur à plus de 800 dm³. Le poste de conduite reprend l'impressionnant système multimédia MBUX, associant deux dalles numériques pour ne faire qu'un écran de 31,2 cm.



La nouvelle génération de Mercedes GLE bénéficiera d'un 6 cylindres “mild hybrid”. Objectif affiché : consommer moins.

Le GLE commencera sa carrière avec un nouveau 6 cylindres “mild hybrid”. Grâce à un alterno-démarreur de 48 V, le bloc de 367 ch et 500 Nm de couple peut profiter ponctuellement de 22 ch et 250 Nm supplémentaires grâce à une fonction EQ Boost. Mais l'idée première de cette hybridation légère

reste la nécessité d'abaisser la consommation. Celle-ci est annoncée à 8,3 l/100 km.

Autre innovation : l'E-Active Body Control, un train arrière hydropneumatique actif, alimenté par le réseau 48 V, qui permet, grâce à une gestion de l'amortissement roue par roue, de contrecarrer les divers mouvements de caisse. Commercialisation prévue début 2019, avec un prix de lancement sans doute supérieur à 70 000 €.

J'aime avoir le choix.

Gamme Hyundai i30

À partir de
225 € /mois⁽¹⁾

LLD 49 mois. 40 000 km.
Sous condition de reprise

SANS APPORT⁽²⁾

ET ENTRETIEN OFFERT



Découvrez la Gamme Hyundai i30. Pour tout ce qui vous tient à cœur.
Et maintenant disponible en **version N Line**.



i30 N Line



Boîte automatique
à double embrayage
DCT-7



Jantes
alliage 18"



Chargeur sans fil
pour téléphone
compatible



Sellerie cuir
alcantara



HYUNDAI

5 A
ANS
GARANTIE KILOMÉTRAGE
ILLIMITÉ

* Consommations mixtes de la gamme i30 (l/100 km) : de 3,8 à 7,1. Émissions de CO₂ (en g/km) : 99 à 163.

(1) Exemple de Location Longue Durée pour une Hyundai i30 1.0 T-GDi 120 Intuitive 49 mois/40 000 km, sous condition de reprise. (2) **SANS APPORT** : 1^{er} loyer majoré de 1 000 € couvert si éligible à prime à la conversion (voir service-public.fr) puis 48 loyers de 225 €. Entretien offert sans condition. **Modèles présentés (hors i30 N) avec peinture métallisée** : (2) **SANS APPORT** : 1^{er} loyer majoré de 1 000 € couvert si éligible à prime à la conversion (voir service-public.fr) puis 48 loyers de : 339 € pour une Hyundai i30 SW 1.4 T-GDi 140 DCT-7 Creative ; 360 € pour une Hyundai i30 Fastback 1.4 T-GDi 140 DCT-7 Executive ; 248 € pour une Hyundai i30 1.0 T-GDi 120 Edition #Navi ; 318 € pour une nouvelle Hyundai i30 1.4 T-GDi 140 N Line. Entretien offert sans condition. i30 2.0 275 N non éligible à la prime à la conversion. Offres jusqu'au 31/10/2018 si acceptation par Cetelem Renting, RCS Paris 414 707 141. Hyundai Leasing est la marque sous laquelle Hyundai distribue les produits de Cetelem Renting. Détails : hyundai.fr. *La garantie 5 ans kilométrage illimité de Hyundai s'applique uniquement aux véhicules Hyundai vendus initialement par un Distributeur Agréé officiel Hyundai à un client final, conformément aux termes et conditions du carnet de Garantie Entretien & Assistance du véhicule.

Renault Kadjar restylé

→ LES INFOS CLÉS | À partir de 25 000 € | Commercialisation : automne 2018 | Sa cible : Peugeot 3008

DU NOUVEAU SOUS LE CAPOT

Le Kadjar reçoit le nouveau bloc 4 cylindres essence 1.3 TCe associé à un FAP. Il est disponible dans ses versions 140 et 160 ch, secondé, dans les deux cas, soit par une boîte manuelle, soit par la boîte à double embrayage EDC. L'offre diesel dispose désormais d'un système SCR pour réduire les rejets de NOx. Le 1.5 Blue dCi affiche 115 ch et recevra la boîte EDC dans un second temps. Le 1.7 Blue dCi peut délivrer ses 150 ch aux quatre roues.



Le nouveau

PHOTOS RENAULT



L'ancien

UN FACIÈS PLUS AFFIRMÉ

La calandre a été élargie, les antibrouillards sont désormais carrés et encadrés de chrome. Tout cela induit une profonde modification du bouclier. Par ailleurs, si la signature lumineuse de jour est identique, les optiques intègrent désormais des clignotants à LED. À partir de la finition Intens, les feux disposent de la technologie LED Pure Vision.

TOUT ÇA POUR ÇA

Pour le restylage de son Kadjar, Renault a retenu la leçon. L'intérieur ayant été le plus souvent pointé du doigt, c'est avant tout sur cet aspect que les designers ont travaillé. Sans pour autant négliger l'esthétique extérieure. Toutefois, les changements subis par le SUV compact sont tellement subtils qu'il est nécessaire d'avoir les deux versions sous les yeux pour ne pas se tromper. **DÉCRYPTAGE.**



L'ancien

TOUT EN SUBTILITÉ

La technologie LED gagne les feux de brouillard, de recul et les clignotants. Les boucliers ont été modernisés et arborent désormais de fausses canules d'échappement. À noter que sur les finitions les plus huppées, l'antenne souple est remplacée par une version de type requin.



Le nouveau



L'INTUITIVITÉ EN PLUS
Le Kadjar adopte trois molettes pour la climatisation bizona. Cet agencement clarifie la zone sans pour autant se départir de boutons physiques. Notez le repositionnement de la commande électrique des rétros extérieurs auprès de celle des vitres. En revanche, pour les sièges chauffants, il faut toujours aller chercher sous l'accoudoir central coulissant.

Le nouveau





PRESQUE PLUS GRAND

Toujours pas de tablette comme sur la Mégane, mais visuellement, l'écran du Kadjar restylé modernise le tableau de bord. Pourtant, l'encombrement est identique : l'écran tactile fait toujours 7 pouces, mais il est recouvert d'une vitre sur toute la surface. Les raccourcis sont désormais sensitifs. Le système R-Link 2 est compatible avec Apple CarPlay et Android Auto.



L'ancien

“ Malgré ce restylage, le Kadjar ne revient pas au niveau du Peugeot 3008, mais il fait moins suranné. ”



Le nouveau

EMIR HAVERIC

LA BONNE IDÉE

Outre de nouveaux coloris et de nouvelles selleries, le Kadjar peut recevoir d'inédits sièges avant ergonomiques. Ils disposent d'un nez d'assise réglable, d'une mousse à double densité améliorant le confort d'accueil, ainsi que de renforts latéraux optimisant le maintien.



L'ancien

CHRISTIAN MARTIN

L'avis de
Florian Chopin

Le Kadjar devait absolument changer sa présentation intérieure et cela a été fait de façon plutôt élégante, même si la structure de la planche de bord rend impossible l'intégration de la tablette Renault. Espérons que la qualité de fabrication et d'assemblage sera enfin mise à niveau.



Opel GT X Experimental

→ LES INFOS CLÉS | 100 % électrique | Batteries de 50 kWh | Longueur 4,06 m

CARTE D'IDENTITÉ

Le rachat d'Opel par PSA a pu troubler les fidèles de la marque. Le concept GT X Experimental, dévoilé à la fin de l'été, veut dévoiler un nouveau cap, et donner des indices sur le style des futurs modèles.

“Je me sens bien mieux aujourd’hui qu'il y a un an”, sourit Michael Lohscheller, le grand patron d'Opel, en nous accueillant dans le studio de design de la marque. De fait, les premiers bénéfices publiés par Opel depuis des lustres ont de quoi le rassurer, tout autant qu'une intégration à marche forcée au

groupe PSA qui se passe plutôt bien. Mais maintenant, il faut s'occuper des voitures elles-mêmes. En commençant par redéfinir à quoi doit ressembler Opel au sein du groupe français. Son identité a été chahutée par l'adieu à la tutelle de la General Motors et par l'abandon progressif (ou brutal, dans le cas de la regrettée Ampera-e) des modèles conçus sous son ère, pour basculer le plus vite possible vers des plates-formes PSA.

L'incarnation d'une nouvelle identité claire pour la marque, c'est donc l'objectif de ce concept car, un petit SUV électrique de la taille de l'actuelle Corsa. *“Pour un designer, c'est toujours beaucoup plus facile de faire grand,*

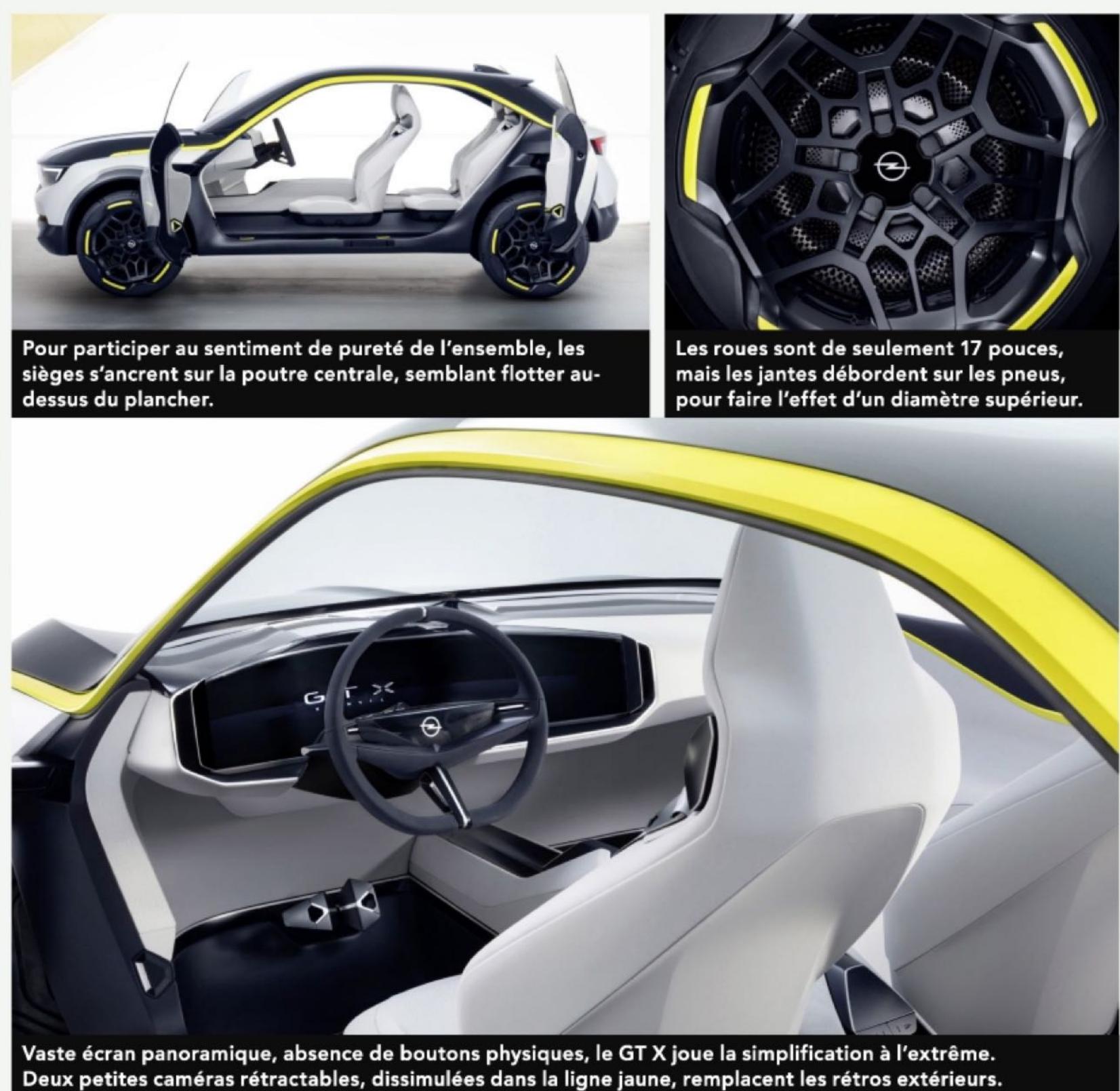


Absent du Mondial de Paris, Opel ne pourra donc y exposer ce concept car très abouti. À la place, des événements dédiés sont prévus.

Si l'avenir de cette silhouette reste inconnu, cette face avant avec son écran translucide (baptisée Vizor) va se répandre sur toutes les futures Opel.



PHOTOS OPEL



Vaste écran panoramique, absence de boutons physiques, le GT X joue la simplification à l'extrême. Deux petites caméras rétractables, dissimulées dans la ligne jaune, remplacent les rétros extérieurs.

explique Mark Adams, directeur du design. *Mais nous voulions donner le sentiment de quelque chose d'accessible*". Une première valeur de la marque, donc: s'adresser au plus grand nombre.

L'autre grande affaire, c'est la dimension allemande d'Opel. L'affirmation risque d'embarrasser ceux qui, outre-Manche, achètent leur Opel sous le badge Vauxhall. Et la pilule passe mal, pour certains, du fait des soubassements français. Mark Adams ne le voit pas de cet oeil: "Nous parlons d'avenir, et une bonne part des futurs composants qui seront partagés par tout le groupe PSA s'élabore ici, à Rüsselsheim." Comment rendre une voiture allemande? Pour Mark Adams, c'est affaire de précision et de simplicité. Mais il veut également sortir de ces stéréotypes et mettre en lumière une autre vision de l'Allemagne, celle audacieuse et festive de la jeunesse berlinoise, par exemple. On s'intéressera donc aux fins plis du capot pour la précision, à l'ascèse de l'habitacle pour la simplicité, et à de sympathiques extravagances, comme le bicolorisme, la ligne jaune, ou encore ces jantes qui débordent partiellement sur les pneus, histoire de les faire paraître plus grandes qu'elles ne le sont en réalité.

Troisième pilier de ce nouveau départ: Opel souhaite devenir désirable. Là, difficile de le décrire. Mais force est de reconnaître que ce petit SUV propose des proportions et des formes séduisantes, à défaut de révolutionner le genre. Et il apporte une face avant, baptisée Vizor, qui sera reprise sur les futures productions de la marque. Il s'agit d'une calandre translucide,

sous laquelle prennent place tous les éléments techniques, les phares bien sûr, mais aussi les capteurs, les caméras ou les éventuels radars, à la fois protégés et mis en valeur comme des joyaux derrière une vitrine.

L'avis de **Jean-Éric Raoul** Sorti des turbulences du rachat par PSA, Opel reprend la parole sur le terrain des voitures elles-mêmes. Le style simple et précis de ce petit SUV électrique dévoile une personnalité bien distincte de celle des autres marques du groupe.



À l'arrière, la signature lumineuse minimaliste rappelle celle déjà vue sur l'Insignia.



PHOTOS BERNHARD LUMBERGER

BMW Z4 IV

➔ **LES INFOS CLÉS**

À partir de **39 000 €** | Commercialisation : **fin 2018**

CARRÉMENT MÉCHANT...

Long capot, aérations béantes... Le nouveau Z4 se place dans la lignée de ses prédecesseurs. Ce qui ne le rend que plus désirable.

Les consommations ont pris une telle importance dans les données techniques des véhicules – ce n'est pas mon collègue Brice qui me contredira (*voir notre enquête p. 32*) –, que c'est souvent le premier chiffre indiqué lors de la révélation d'une nouveauté. Pour une berline, un monospace ou un SUV, à la rigueur. Mais pour un modèle à vocation sportive... Le communiqué BMW présentant le tout nouveau Z4 ne déroge pas à cette règle.

Le roadster allemand a fait ses grands débuts, fin août, au concours d'élégance de Pebble Beach, en Californie. Pour l'occasion, il a sorti sa tenue la plus somptueuse : la version M40i First Edition avec ses jantes de 19 pouces, ses larges ouïes dans les boucliers ou derrière les roues avant et sa couleur métallisée baptisée Frozen Orange tirant plutôt sur le rouge que sur la teinte du concept présenté un an plus tôt en ce même lieu. À l'intérieur, le Z4 joue la carte de la technologie avec une instrumentation numérique déjà aperçue sur le récent X5, ainsi qu'un large écran tactile pour l'info-divertissement. Pour parachever le tableau, l'auto arbore le logo M synonyme, chez BMW, de puissance et de plaisir de conduite. À tourner autour de ce premier modèle, il nous tarde d'en savoir plus sur les capacités de l'engin. Et par plus, j'entends les performances, pas la consommation... Avec ses 340 ch délivrés par son 6 cylindres en ligne, le Z4 nouvelle génération passe



Instrumentation 100% numérique et large écran central tous deux personnalisables à souhait : le Z4 mise sur la technologie.

de 0 à 100 km/h en 4,6 s. Une fois la capote abaissée et les cheveux au vent, les sensations devraient être au rendez-vous. N'est-ce pas plus alléchant que de savoir que la consommation mixte en cycle NEDC corrélé (donc pas encore vraiment la réalité) tourne autour de 7,1-7,4 l/100 km pour des rejets de CO₂ de 162-168 g/km ? Si encore cette information était le résultat de l'intégration d'un système hybride développé en partenariat avec Toyota, dont la future Supra est la cousine technique de ce Z4...

L'avis de **Florian Chopin** Racé, puissant, athlétique, le nouveau Z4 affiche clairement son orientation sportive, surtout dans cette livrée M40i. Dommage que BMW mette en avant des chiffres de consommation qui seront d'ailleurs remis en question dans un an...



Celui qu'il remplace

Apparue au Salon de Detroit 2009, la 2^e génération du Z4 abandonne la proposition coupé ou roadster. L'auto se pare d'un toit rétractable en dur, comme son principal rival, le SLK de Mercedes. Aucune version M n'était disponible, l'offre la plus pêchue était la version 35iS de 340 ch.

Exit le toit rigide escamotable, place à un pare-brise très incliné et à une toile qui pourra se manœuvrer rapidement, tout en roulant.





BOSCH

Des technologies pour la vie



Des Technologies pour la vie

www.bosch.fr

Le Groupe Bosch a pour ambition de devenir un acteur majeur dans l'Internet des objets (IoT). Les 402 000 collaborateurs, dont 64 500 ingénieurs en R&D, proposent au quotidien des solutions innovantes et connectées. En 2017, plus de 7 milliards d'euros ont été investis en R&D pour concevoir des produits et services qui suscitent l'enthousiasme, améliorent la qualité de vie et aident à préserver les ressources naturelles.

twitter.com/BoschFrance

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Honda HR-V



HONDA

BMW Série 5



TOM KIRKPATRICK

Bmw

Série 5 BMW élargit l'offre diesel de la Série 5 vers le bas. Réduite à 150 ch, la variante du 4 cylindres 2.0 concernée répond à l'appellation 518d. Cette entrée de gamme se voit refuser la BVM6, contrairement à la motorisation suivante 520d de 190 ch, et ne fait donc cause commune qu'avec la BVA8. Voici les prix : 45 850, 50 550, 52 900 et 54 040 € sous les finitions respectives Lounge, Sport, Luxury et M Sport. Pas de malus à déplorer. Le break 518d Touring, lui, est malussé – 73 ou 140 € selon les finitions. Ajoutez 2 600 € aux prix susmentionnés.

Honda

HR-V Honda remaquine le SUV HR-V et, par la même occasion, lui retire son diesel 1.6i-DTEC de 120 ch. Ne reste donc au catalogue que le 4 cylindres essence 1.5 i-VTEC de 130 ch, couplé au choix à la BVM6 ou à la transmission automatisée de type CVT. Prix BVM6 : 22 820, 25 490 et 27 190 € sous les finitions Élégance, Executive et Exclusive. Prix CVT : 26 790 et 28 490 € sous les finitions Executive et Exclusive. Les émissions de CO₂ et probables malus allant avec ne sont pas communiqués à cette heure.

Mazda

MX-5 Mazda restyle la MX-5 au pinceau à estomper et profite de l'occasion pour faire le ménage sous le capot. Sur le haut de la gamme du moins. De fait, le bloc le moins puissant, soit le 4 cylindres 1.5 SkyActiv-G de 132 ch associé sans autre choix à la BVM6, reste au catalogue sans subir de modifications notables. Au-dessus, en revanche, le 4 cylindres 2.0 SkyActiv-G de 160 ch cède la place à une mécanique du même type revue et corrigée en profondeur (le régime maximal grimpe de 6 000 à 7 000 tr/mn, entre autres effets) et portée à 184 ch. Ce bloc peut faire cause commune avec la BVA6 moyennant un supplément de 1 800 € – le malus passe alors à 3 473 €. La MX-5 2.0 SkyActiv-G de 184 ch peut également bénéficier des bienfaits du pack Sport, avec la BVM6 uniquement. Ledit pack retient des amortisseurs typés sport de la marque Bilstein, une barre anti-rapprochement, des sièges sport de la marque Recaro et une sellerie mixte cuir/Alcantara. Prix : 1 800 €. Les deux derniers éléments sont disponibles en option sur la MX-5 1.5 SkyActiv-G de 132 ch. Prix : 1 500 €.

Mazda MX-5



MAZDA

LA GAMME MX-5 Cabriolet, dit ST (essence)

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
1.5 SkyActiv-G 132 ch BVM6	1 373 €	Élégance/Dynamique/Sélection	25 900/28 000/29 200 €
2.0 SkyActiv 184 ch BVM6	3 290 €	Sélection	31 700 €

LA GAMME MX-5 Coupé-Cabriolet, dit RF (essence)

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
1.5 SkyActiv-G 132 ch BVM6	1 373 €	Élégance/Dynamique/Sélection	28 400/30 500/31 700 €
2.0 SkyActiv 184 ch BVM6	3 290 €	Sélection	34 200 €

Opel

Insignia Grand Sport Soumise à la norme Euro6d-Temp comme l'ensemble de la gamme Opel, l'Insignia ne perd aucune motorisation dans l'affaire. Mieux, elle en gagne une nouvelle, soit le 4 cylindres essence 1.6 Turbo de 200 ch, gratifié au choix de la BVM6 ou de la BVA8. Ce bloc n'est disponible que sous la finition **Elite**. Prix BVM/BVA : 36 950/39 350 €. Malus respectifs : 860 et 1 613 €. Ajoutez 1 300 € pour le break Insignia Sports Tourer ainsi motorisé. Dans son cas, le malus s'élève à 1 613 € avec la BVM et à 1 873 € avec la BVA.



Opel Insignia Grand Sport

Peugeot

208 Régime minceur pour la gamme de la 208. Primo, la version 3 portes est supprimée. Disponible sous cette seule carrosserie, la 208 GTi de 200 ch subit le même sort, par la force des choses. Secundo, la finition intermédiaire **Style** disparaît. La finition **Active** garde son équipement tel quel et la finition **Allure** gagne le vitrage arrière surteinté et l'accoudoir central avant qui lui faisaient jusqu'ici défaut. Tertio, les grandes manœuvres ont lieu sous le capot. Côté diesel, les variantes de 75 et 100 ch du 1.6 BlueHDI, toutes deux accolées à la BVM5, sont remerciées. Le nouveau 1.5 BlueHDI de 100 ch occupe la place à lui seul, associé à la BVM6 pour le coup. Côté essence, la variante de 110 ch du 3 cylindres 1.2 PureTech fait désormais alliance avec la BVM6 – BVM5 auparavant. Le 4 cylindres 1.6 THP de 165 ch n'est plus de ce monde.

2008 SUV oblige, le 2008 garde sa gamme intacte. En ce qui concerne ses finitions du moins. Sous le capot, il y a du mouvement. Comme attendu, le diesel 1.6 BlueHDI (75, 100 et 120 ch, BVM5 pour les deux premières déclinaisons) cède la place au 1.5 BlueHDI décliné sous deux variantes de 100 et 120 ch. BVM6 pour la première et boîte automatique EAT6 pour la seconde, sans autre choix dans les deux cas. Côté essence, la variante de 110 ch du 3 cylindres 1.2 PureTech se passe désormais des services de la boîte mécanique pour ne faire alliance qu'avec la BVA6. La variante de 130 ch, pour sa part, se voit refuser ladite BVA6.

LA GAMME 208

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence	1.2 PureTech 68 ch BVM5	0 €	Like/Active	14 150/15 650 €
	1.2 PureTech 82 ch BVM5	0 €	Active/Allure	16 650/18 950 €
	1.2 PureTech 100 ch BVM6	0 €	Allure/GT Line	20 550/21 650 €
	1.2 PureTech 100 ch BVA6	0 €	Allure/GT Line	22 050/23 150 €
Diesel	1.5 BlueHDI 100 ch BVM6	0 €	Active/Allure/GT Line	19 350/21 650/22 750

LA GAMME 2008

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence	1.2 PureTech 82 ch BVM5	0 €	Active/Style/Allure	18 850/19 600/21 150 €
	1.2 PureTech 110 ch BVA6	0 €	Allure/GT Line/Crossway	24 250/25 450/25 900 €
	1.2 PureTech 130 ch BVM6	0 €	Style/Allure/GT Line/Crossway	21 700/23 250/24 450/24 900 €
Diesel	1.5 BlueHDI 100 ch BVM6	0 €	Active/Style/Allure/GT Line/Crossway	21 600/21 950/23 900/25 100/25 550 €
	1.5 BlueHDI 120 ch BVA6	0 €	Allure/GT Line/Crossway	26 500/27 700/28 150 €

Peugeot 2008



Peugeot 208



NOUVELLES NORMES PAS DE PANIQUE !

LES NORMES DE MESURE DES CONSOMMATIONS, DU CO₂ ET DES POLLUANTS CHANGENT EN MÊME TEMPS QUE LE PROTOCOLE NORMALISÉ QUI SERT À EFFECTUER CES MESURES. À LA CLÉ, **MOINS DE POLLUTION ET DES DONNÉES PLUS RÉALISTES**. VOUS N'Y COMPRENEZ RIEN ? SUIVEZ LE GUIDE...

Par Brice Perrin

La norme Euro 6b, instaurée en 2014 (pour les nouveaux modèles homologués, et 2015 pour tous les véhicules neufs du marché), a abaissé les seuils de tolérance concernant les oxydes d'azote (NOx), les hydrocarbures imbrûlés (HC) et les particules (PM) pour les diesels, et concernant les particules pour les moteurs essence. Cette norme a subi une légère évolution : depuis septembre 2017, pour les nouveaux modèles homologués, le passage à Euro 6c n'a pas changé les seuils maxi de polluants émis, mais ces derniers sont

désormais mesurés sur le plus exigeant cycle WLTP*, qui remplace l'ancien cycle NEDC**. Mais la norme Euro 6d-TEMP (pour "temporaire", puisque la vraie norme Euro 6d n'arrivera qu'en 2020) a été appliquée elle aussi en septembre 2017 pour les nouveaux modèles homologués : elle impose de compléter l'homologation par des mesures de NOx en conditions réelles (le test RDE) pour les diesels, qui ne doivent pas émettre plus de 168 mg/km (puis 120 mg/km en 2020 avec Euro 6d). Depuis septembre 2018, la norme Euro 6c est généralisée à tous les véhicules, et elle impose

désormais à tous les modèles essence vendus neufs un nombre de particules à ne pas dépasser, ce qui entraîne la généralisation du filtre à particules sur ces motorisations. Enfin, en septembre 2019, la norme Euro 6d-TEMP sera applicable à tous les véhicules vendus neufs, et plus seulement pour les nouvelles homologations : le test RDE sera donc imposé à tous les diesels de la production.

*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure.
On rencontre également l'acronyme WLTC, pour Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Cycle.
**New European Driving Cycle.

LE CALENDRIER DES NOUVELLES NORMES

Voici les évolutions récentes et à venir des normes Euro : nouveaux cycles de mesures en laboratoire et sur route, nouveaux seuils d'émissions polluantes... (entre parenthèses, les catégories de véhicules concernées).

Septembre 2017 Euro 6c

Mesures sur cycle WLTP (nouvelles homologations).

Septembre 2017 Euro 6d-TEMP

Mesures de NOx en conditions réelles pour les diesels, taux maxi 168 mg/km (nouvelles homologations).

Septembre 2018 Euro 6c

Mesures sur cycle WLTP, nombre de PM maxi pour les moteurs essence (tous véhicules neufs).

Septembre 2019 Euro 6d-TEMP

Mesures de NOx en conditions réelles pour les diesels (tous véhicules neufs).

Janvier 2020 Euro 6d

Mesures de NOx en conditions réelles pour les diesels, taux maxi 120 mg/km (nouvelles homologations).

Janvier 2021 Euro 6d

Mesures de NOx en conditions réelles pour les diesels, taux maxi 120 mg/km (tous véhicules neufs).





CONSOMMATION : LES NORMES... ET LA VRAIE VIE

Le passage du cycle NEDC au protocole WLTP doit permettre de délivrer au public des valeurs de consommation (et d'émission de CO₂) plus proches d'un usage réel, tout en permettant une comparaison directe entre les différents véhicules du marché. Mais si les nouvelles mesures sont plus représentatives d'un usage sur route, elles restent éloignées de la réalité. Voici les valeurs relevées pour l'un des premiers véhicules homologués en WLTP, le SUV compact de Volvo. Les écarts de valeurs s'expliquent par les différentes montes pneumatiques (pour le NEDC) et par le fait qu'en WLTP, toutes les versions du modèle sont évaluées, de la plus légère à la plus lourde.

Volvo XC40 D4 AWD BVA

Cycle	NEDC corrélé*	WLTP	Mesure L'Auto-Journal
Conso mixte	5 à 5,1 l/100 km	6,4 à 7,1 l/100 km	7,4 l/100 km
Rejets CO ₂	131 à 135 g/km de CO ₂	166 à 185 g/km de CO ₂	NC

La consommation en WLTP est supérieure de 28 à 39 % aux mesures effectuées sur le cycle NEDC, et inférieure de 4 à 13,5 % à nos mesures opérées en conditions réelles.

*Calculé à partir des mesures réalisées en WLTP, et légèrement supérieur au NEDC traditionnel.

LES NOUVELLES NORMES SONT-ELLES PLUS RÉALISTES ?

Oui, qu'il s'agisse du cycle WLTP ou du test RDE. Concernant le WLTP, ce cycle est plus exigeant que le NEDC, complètement déconnecté de la réalité. Les consommations normalisées communiquées par les constructeurs en WLTP seront ainsi plus proches de l'usage réel. Cependant, les conditions (laboratoire, banc à rouleau) restent critiquables puisque non conformes à un usage réel, mais ce dispositif est imposé par un souci de reproductibilité. Et les mesures de

L'Auto-Journal seront encore plus réalistes, notamment parce qu'elles sont réalisées sur des véhicules de série, et non sur des modèles de préproduction potentiellement optimisés. Quant au RDE, ce test permettra d'éviter un nouveau scandale Dieselgate : avec des mesures de NOx en conditions réelles, les constructeurs ne pourront plus frauder sur les émissions polluantes en optimisant les dispositifs.

Le nouveau cycle normalisé WLTP est plus contraignant et réaliste. Mais les mesures se font toujours sur banc, en laboratoire.

LE CYCLE WLTP, C'EST QUOI ?

Depuis janvier 1992, les émissions polluantes sont réglementées par les normes Euro. Les mesures de ces polluants et de la consommation se font selon un cycle normalisé, qui était le NEDC depuis 1973. Ce dernier a été remplacé en 2017 par le WLTP, plus proche d'un usage réel. Le cycle NEDC représentait 11 km parcourus à 33,6 km/h de moyenne. Le cycle WLTP court sur 23 km, à 46,5 km/h de moyenne.

Par ailleurs, alors que le NEDC permettait de ne tester que la version la plus légère et la moins équipée d'un modèle, le WLTP impose de tester toutes les versions, dont la plus lourde, dotée de tous les équipements disponibles en option (notamment les roues de plus grande taille).



MA CONSOMMATION VA-T-ELLE AUGMENTER ?

Dans les faits, non. Ce sera même plutôt l'inverse. Certes, les nouvelles méthodes de mesure de la consommation (WLTP) affichent en moyenne des valeurs de 20 % supérieures à celles réalisées sur le cycle NEDC, et pourraient laisser croire à une inflation de l'appétit des moteurs. Sauf qu'à voiture identique, la consommation réelle reste identique : seule la façon de mesurer la consommation normalisée change. Et il faut tenir compte de deux autres paramètres : d'une part, les ingénieurs continuent de faire progresser, mois après mois, le rendement des motorisations thermiques, ce qui signifie une baisse de consommation sur les nouveaux modèles. D'autre part, les systèmes de dépollution imposés par les nouvelles normes peuvent être favorables à une baisse de la consommation. C'est par exemple le cas d'un catalyseur SCR qui traite les NOx, alors qu'un NOx Trap engendrait au contraire une surconsommation de carburant.





LES VOITURES SERONT-ELLES MOINS POLLUANTES ?

En théorie, les nouveaux seuils d'émissions polluantes ne diffèrent pas de ce qu'imposaient les normes Euro 6b (sauf pour le nombre de particules émises par les moteurs essence depuis le 1^{er} septembre 2018), donc les voitures homologuées en Euro 6d ne devraient pas polluer moins que leurs aînées. Dans les faits, ce sera pourtant le cas, pour deux raisons. D'une part, la procédure WLTP, plus exigeante, fait émettre au véhicule davantage de polluants. Ses systèmes de dépollution doivent donc être plus efficaces pour respecter les seuils d'émissions. D'autre part, les tests d'émissions en conditions réelles pour les diesels imposent des dispositifs bien plus efficaces que le duo vanne EGR-Nox Trap encore privilégié par certains constructeurs jusqu'alors. Comme le révélait voici quelques mois l'organisme ICCT*, "seules 10 % des voitures Euro 6 [en vigueur de 2014 à 2017, ndlr] respectent les limites d'émissions dans des conditions de conduite réelles". Avec la norme Euro 6d, le chiffre devrait passer de 10 % à 100 %, même si, dans un premier temps, les émissions de NOx sur route pourront atteindre 168 mg/km, contre 80 mg/km en labo sur le cycle WLTP.

*International Council on Clean Transportation.



Chaque nouveau diesel homologué voit ses émissions contrôlées en conditions réelles.

Une voiture homologuée en NEDC à 98 g/km de CO₂ pourrait se voir infliger un malus en 2019, du fait des émissions normalisées supérieures sur le cycle WLTP.

LE MALUS ÉCOLOGIQUE RISQUE-T-IL D'EXPLOSER ?

Depuis sa création en 2008, le bonus/malus écologique est basé sur les émissions de CO₂. Et ces valeurs d'émissions sont directement liées à la consommation normalisée. En passant au cycle WLTP, comme la consommation normalisée augmente en moyenne de 20 %, les émissions normalisées de CO₂ vont suivre le même chemin. Or, la France a prévu d'abaisser de 3 g le seuil de déclenchement du malus pour 2019, soit dès 117 g/km de CO₂. En clair, une voiture homologuée en NEDC à 98 g/km de CO₂ pourrait se voir infliger un malus en 2019. La question se pose également pour les véhicules de société, dont la taxe spécifique (TVS) repose aussi sur les émissions de CO₂. Jusqu'à présent, même les voitures homologuées sur le cycle WLTP affichaient une valeur en "NEDC corrélé" (calculée depuis les mesures en WLTP, et légèrement supérieure au NEDC standard), afin d'homogénéiser les valeurs affichées sur le marché du neuf pendant une période transitoire. Mais au 1^{er} janvier 2019, toutes les voitures neuves afficheront obligatoirement les mesures (CO₂ et consommation) réalisées sur le cycle WLTP – exception faite des fins de séries et des voitures en stock. Pour le calcul du malus, il est toutefois probable que l'administration ajuste le barème...

POURQUOI DES LIVRAISONS EN RETARD ET DES MODÈLES SUPPRIMÉS ?

Toutes les voitures neuves livrées à partir de maintenant doivent répondre à la norme Euro 6c. Elles doivent donc être homologuées via la procédure WLTP, plus complexe que le cycle NEDC, puisqu'il faut tester davantage de versions (la plus légère, la plus lourde, prise en compte des options, etc). Et comme tous les constructeurs s'y prennent en même temps, ça bouchonne dans les laboratoires. Les listes d'attente s'allongent, certaines homologations prennent du retard, ce qui décale d'autant les livraisons de voitures neuves, parfois de nombreux mois... La production de plusieurs modèles a ainsi dû être stoppée temporairement, et certains constructeurs ont restreint leurs gammes afin d'accélérer les démarches. Par ailleurs, Euro 6c impose de généraliser les filtres à particules, pour un surcoût de quelques dizaines d'euros, sur les moteurs essence (thermiques purs mais aussi hybrides) dotés d'une injection directe : il faut paramétriser les moteurs en conséquence, et trouver de la place pour ce dispositif. Quand c'est trop compliqué ou coûteux, le constructeur choisit parfois de supprimer la motorisation en question.





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



Une face arrière verticale, des voies très larges, des feux séparés et quatre sorties d'échappement proéminentes: la Corvette reste une Corvette!



Le capot moteur sera translucide sur la version de série. Ce cache noir masque un V8, qui sera décliné en trois versions.

PHOTOS SB MEDIEN

LA NOUVELLE CORVETTE CHANGE (VRAIMENT) TOUT !

Plus agile, plus efficace et performante, la Corvette profite de la huitième génération pour passer au moteur central.

Elle est autant un symbole de l'Amérique que la statue de la Liberté. Mais surtout, elle s'apprête à vivre une véritable révolution: sportive incontournable outre-Atlantique, la Chevrolet Corvette va changer d'architecture. La génération C7 ne date que de 2013, mais la prochaine arrive déjà. Elle demeure une stricte propulsion mais elle va troquer son moteur placé à l'avant pour un moteur disposé en position centrale arrière, comme sur une berline Ferrari. De ce fait, l'allure de l'auto change radicalement, le poste de conduite s'avance, le pare-brise débute désor-

mais au niveau de l'essieu avant, et les flancs se creusent de larges prises d'air. La parenté avec la berline transalpine ira jusqu'à singer le panneau transparent à l'arrière, qui sera aussi bordé de petites échopes sur la Corvette.

Un développement long et attentif.

Et General Motors aura eu le temps de peaufiner cette nouvelle GT, qui viendra affronter les sportives européennes les plus affûtées, Ferrari et Porsche en tête: les mulets (sur base Holden!) ont été surpris en janvier 2015, et les premiers prototypes sont apparus l'année suivante. Le développement est aujourd'hui en train d'aboutir, et les prototypes que vous avez sous les yeux sont ceux de la voiture quasi finalisée – les optiques ne sont pas encore celles du modèle de série. Ils ont été testés sur route aux États-Unis mais aussi en Europe, sur les pistes d'essai de GM et, plus récemment, plusieurs exemplaires ont été malmenés sur la boucle nord du Nürburgring en Allemagne.

La révolution n'aura toutefois pas lieu sous le capot. Une rumeur évoquait que GM allait troquer le V8 contre un V6 suralimenté. Il n'en sera rien: le V8 devrait être conservé, il se contentera d'adopter un dispositif de coupure des cylindres pour faire baisser la consommation. Trois variantes de motorisation, dont une hybride, devraient être proposées sur cette future Corvette C8.



Du fait de l'implantation en position centrale arrière du moteur, le poste de pilotage a été avancé, et les flancs sont percés de larges ouïes.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation:
Fin 2019

Prix: à partir de 100 000 €

Concurrente des Porsche 911, Ferrari 488, Nissan GT-R



INDUSTRIE

10 millions pour la Mustang

Elle est la plus emblématique et la plus célèbre des sportives américaines. Cette muscle car légendaire, qui est également désormais commercialisée en Europe

(38 000 exemplaires depuis 2015), vient de franchir un important cap symbolique puisque Ford vient d'en produire le dix-millionième exemplaire, un cabriolet

V8 blanc de 460 ch. La toute première Mustang produite, en 1964, était propulsée par un V8 de 164 ch et une boîte à trois rapports...

FORD

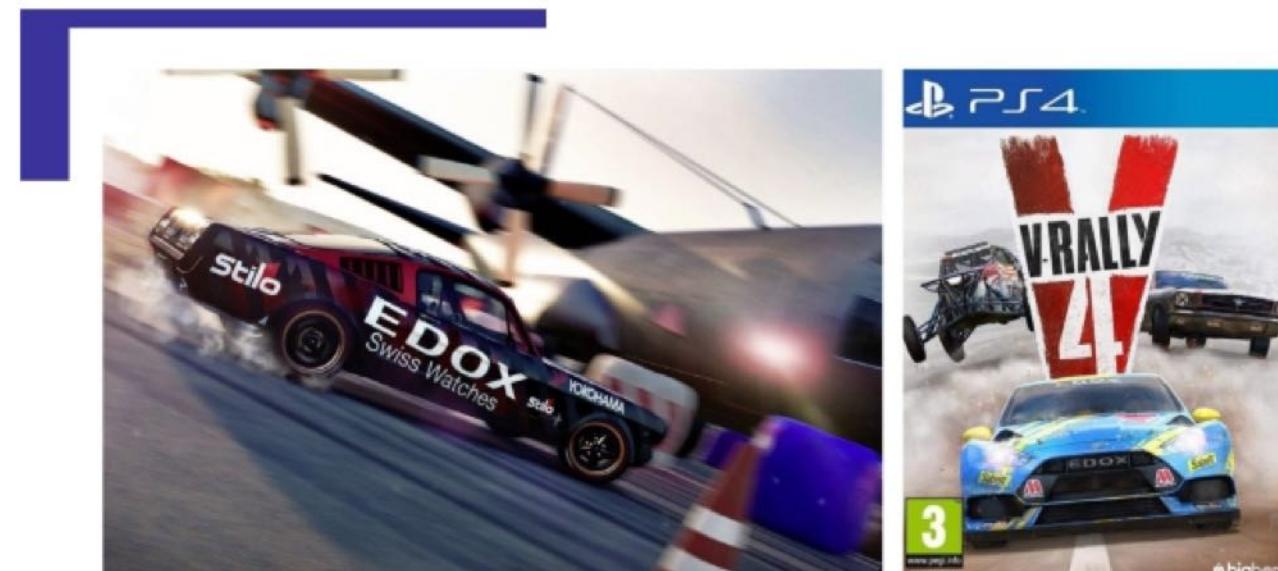
(48,4

C'EST, EN MILLIONS DE DOLLARS, LE PRIX AUQUEL UNE FERRARI 250 GTO VIENT D'ÊTRE ADJUGÉE, lors d'une vente aux enchères organisée par RM Sotheby's. Ce qui en fait le prix le plus élevé de l'histoire pour une voiture acquise lors d'une vente publique. Avec le châssis numéro 3413, cet exemplaire fut la troisième GTO assemblée, et l'une des quatre qui ont reçu une carrosserie modifiée par Scaglietti.

DU 21 AU 23
SEPTEMBRE
AUTO MOTO CLASSIC



Pendant trois jours, le parc des expositions de Toulouse accueillera 150 exposants pour célébrer les belles anciennes, à deux ou quatre roues. Plusieurs animations, dont une vente aux enchères, compléteront l'exposition. L'entrée est à 12 €.



JEU VIDÉO

Le retour du roi

Aux manettes pour offrir chaque année un nouveau WRC toujours plus réussi, le studio lyonnais Kylotonn ressuscite la mythique licence V-Rally pour proposer un jeu exigeant, moins réaliste que *Dirt* mais tout de même plaisant. Les disciplines sont variées et les environnements très réussis. Ce V-Rally n'a rien de révolutionnaire, mais reste à conseiller pour changer des licences phares... *V-Rally 4*, édité par Bigben, sur PS4, Xbox One, Switch et PC, à partir de 50 €.



ZONE ROUGE



TECHNO
Ibiza et Arona passent au numérique

C'est une première sur le segment des véhicules citadins: Seat propose un affichage entièrement numérique, baptisé Digital Cockpit, sur l'Ibiza et le petit SUV Arona. Et ce n'est pas un tableau de bord au rabais pour autant : composé d'une dalle TFT de 26 cm, il offre une résolution de 1280 x 480 pixels et propose trois modes d'affichage.

Les chiffres du marché français en août 2018



+ 40 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à août 2017.

114
En g/km, ce sont les émissions moyennes des voitures neuves immatriculées en août, contre 111 g/km voici un an pile. Cette hausse est due au succès des SUV et au transfert du marché vers l'essence.

150 391
C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en août, soit +8,9 % depuis le début de l'année. Une hausse due au lancement des nouvelles normes, plus contraignantes, en septembre.

84 158
C'est le nombre de Renault Clio IV immatriculées depuis le début de l'année. La deuxième voiture la plus vendue en France est la Peugeot 208 (68 894 unités).

PHOTOS DAIMLER



Mercedes Vision EQ Silver Arrow



LES CONCEPTS ALLEMANDS ENFLAMMENT L'AMÉRIQUE

À l'heure où les constructeurs communiquent avec insistance sur l'inéluctable automatisation de la conduite, il était temps de rassurer un peu le conducteur sur la possibilité de prendre du plaisir au volant. C'est l'ambition des concepts 100% électriques présentés par Audi et Mercedes à Pebble Beach. Forte de 775 ch, l'Audi PB18 e-tron dispose d'un poste de conduite qui peut coulisser sur une glissière pour se retrouver en position centrale. De son côté, la Mercedes Vision EQ Silver Arrow est une monoplace de 750 ch, qui affiche sur un écran panoramique l'environnement en 3D et, sur circuit, un coach virtuel qui vous aide à faire la course contre une autre Mercedes "fantôme". De beaux jouets !

PHOTOS AUDI



Audi PB18 e-tron



AUTOMOBILES, JE VOUS AIME

Dans cet ouvrage passionné, le journaliste et écrivain Thomas Morales clame son amour pour l'automobile, et met en avant le plaisir que lui procurent les voitures françaises, étrangères, berlines, sportives, anciennes, nouvelles... "Il y a de la féérie dans cet objet", clame-t-il. Son ouvrage, rempli de nostalgie mécanique et d'anecdotes émouvantes, n'en manque pas non plus.

Éloge de la voiture,
par Thomas Morales,
éd. du Rocher,
250 p., 18 €.

THOMAS MORALES

ÉLOGE DE LA VOITURE

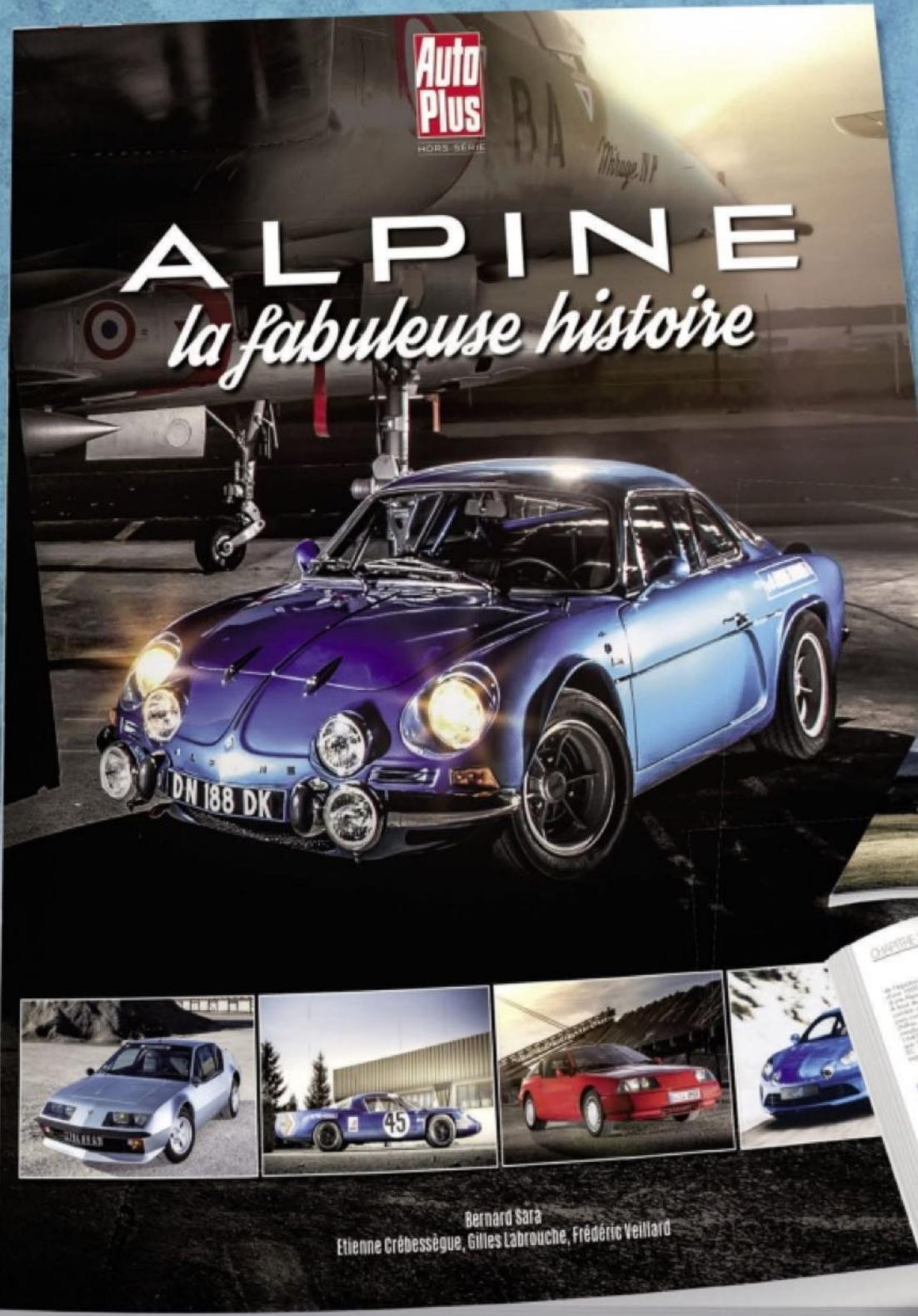


Défense d'une espèce en voie de disparition

éditions du ROCHER

ALPINE

la fabuleuse histoire



Alors que Renault relance l'Alpine A110, force est de constater que cette voiture a gardé une aura extraordinaire.

Depuis 1955, une longue histoire s'est construite avec de nombreux modèles de route : A310, GTA, A610... et des succès en rallye et sur circuit.

Un mythe français, un patrimoine culturel retracés dans un hors-série exceptionnel qui rend hommage au célèbre constructeur tricolore.



EN VENTE LE 14 SEPTEMBRE

Suivez-nous sur



Pour une info en continu

ZONE ROUGE



PORSCHE

HOMMAGE UNE 911 DE 1995... TOUTE NEUVE!

Vingt ans après la sortie de chaîne de la dernière 911 turbo génération 993, Porsche vient d'en construire un nouvel exemplaire, entièrement neuf. Qui ne pourra donc pas être immatriculé puisque ce modèle ne répond plus du tout aux normes en vigueur... L'idée n'était pas de répondre à la demande d'un richissime collectionneur, mais de mettre en avant les ressources et compétences du département Porsche Classic: cette 911 Turbo a été assemblée à la main à partir de 6500 pièces détachées puisées dans le stock!

Vendue aux enchères le 27 octobre, elle sera donc réservée à un usage sur piste privée.



LAND ROVER

INNOVATION

Un regard pour les véhicules autonomes

Comment faire prendre conscience des intentions d'un véhicule autonome aux autres usagers, en particulier les piétons ? Pour y répondre, Jaguar Land Rover a conçu le *Virtuel Eye Pod*, un petit véhicule entièrement autonome qui est doté d'une paire d'yeux virtuels. Le véhicule peut diriger son "regard" vers les piétons, pour leur faire comprendre qu'ils ont bien été détectés. Pour Pete Bennett, responsable de la recherche sur la mobilité future chez JLR: "*Il est naturel de jeter un coup d'œil au conducteur du véhicule qui s'approche avant de traverser la route. Comprendre comment cela va se traduire dans le monde de demain, plus automatisé, est important*".

STRATÉGIE

Toyota s'allie à Uber

La marque japonaise va investir 500 millions de dollars dans l'entreprise américaine spécialisée dans le transport avec chauffeur. Le but de cette collaboration est de "mettre sur le marché à grande échelle un service de mobilité à base de véhicules partagés autonomes". Le premier acteur étant spécialisé dans les véhicules, et le second dans les services et le développement de la conduite autonome. Toyota précise ainsi que "les technologies de chacune des deux entreprises seront intégrées dans des modèles Toyota produits spécialement en vue d'être déployés dans la flotte Uber". Ce dernier collabore déjà avec Volvo.



TOYOTA



Un SUV électrique Ford

Ford prépare un gros SUV – jusque-là, rien de surprenant pour le constructeur américain. Mais ce modèle, pour l'instant baptisé Mach 1 par la marque, sera 100 % électrique, et viendra compléter un segment occupé par Tesla et les allemands, spécialistes du haut de gamme. Les premiers prototypes, lourdement camouflés, viennent de prendre la route. Lancement prévu en 2020.

Un SUV coupé chez Cupra

Seat l'avait annoncé discrètement lors de la présentation de son nouveau plan produit, mais la marque va bel et bien lancé un SUV coupé, une seconde incursion des généralistes dans cette catégorie en plein développement, après le lancement du Renault Arkana. Petit détail: ce SUV ne sera pas badgé Seat, mais Cupra, devenue une marque à part entière, dédiée aux modèles sportifs.



SEAT

Abonnez-vous à *l'auto-Journal*

Tous les plaisirs de l'automobile

Spécial MONDIAL DE L'AUTO

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT



L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

+ EN CADEAU
La montre Chronographe
(valeur : 40 €)

= 50%
de réduction !

Avec l'offre
sans engagement :
je paie - cher
et je reçois la montre
chronographe en
CADEAU



La montre Chronographe
Cette superbe montre répondant aux critères de la grande tradition horlogère, changez de style au gré de votre humeur grâce aux 2 bracelets interchangeables.

Boîtier : rond métal. Couleur argent. Finition polie.
Diamètre : Ø 42 mm.
Cadran : Noir avec index appliqués poli-miroir et luminescents.
Aiguilles : Luminescentes avec trotteuse rouge.
Verre : Minéral.
Mouvement : Quartz-3 Aiguilles.
Livré avec : outil de changement de bracelet.

+ la version numérique offerte !



BULLETIN D'ABONNEMENT

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

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

L'AUTO-JOURNAL SANS ENGAGEMENT :

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + la montre Chronographe pour 4,19 €/mois seulement au lieu de 8,47 €* pendant 1 an puis 5,75 €/mois (909671)
J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais.

-50%

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

IBAN :

BIC :

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

L'AUTO-JOURNAL 1 AN :

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 69€ au lieu de 101,59€ (909689)

-35%

Je choisis mon mode de règlement :

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

Expire Fin : Cryptogramme

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél :

Mobile :

Date de naissance :

Email :

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

Tarif kiosque L'Auto-Journal 24 n° à 3,90 €/n° et le Spécial Salon à 7,99 €. Offre exceptionnelle valable jusqu'au 30/10/2018 pour tout nouvel abonnement uniquement et paiement par prélèvement automatique, chèque ou CB. Délai de livraison : 4 semaines à réception de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine et/ou du support pour le coffret en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :



furter



Avant

Avec sa nouvelle A6 Avant, Audi revient dans la course, et peut-être mieux : le constructeur aux quatre anneaux fait le break par rapport aux BMW Série 5 et Mercedes Classe E équivalentes, grâce à une électronique tentaculaire.

Par Stany Meurer Photos Adrien Cortesi

Chez Audi, on ne parle pas de carrosseries break, mais de modèles Avant. Et pour le coup, il ne s'agit pas seulement d'une trouvaille du département marketing, mais de la volonté affichée par le constructeur allemand de proposer un véhicule qui concilie deux éléments a priori antinomiques, à savoir un grand volume de chargement et une robe élégante. L'exercice n'est pas aussi simple qu'il y paraît, et atteindre ces deux objectifs suppose nécessairement quelques concessions. Ainsi, imposer un hayon incliné plutôt que droit condamne le volume de coffre à perdre quelques précieux décimètres cubes. Ce qui n'a, semble-t-il, pas fait fuir la clientèle jusqu'à présent. Aussi, la nouvelle A6 Avant reste fidèle à cette philosophie. On se trouve donc devant un grand

break, massif par son encombrement, mais qui dégage une vraie personnalité racée. Et franchement, avec ses lignes musclées et ses arêtes tendues, il s'appellerait A8 Avant qu'on n'y trouverait guère à redire...

Dans ce concert de louanges, un élément malheureux suffit à refroidir notre enthousiasme.

Il s'agit de l'intégration ratée des deux capteurs dans la calandre, qui évoquent un véhicule de police banalisé ! Il eût été possible, sans aucun doute, de mieux les dissimuler. L'Audi peut abriter cinq moteurs différents : trois diesels et deux essence. Dans la première catégorie (la seule disponible en France dans un premier temps) se rangent un 4 cylindres 2 l fournissant 204 ch (40 TDI) et deux V6 3 l délivrant, respectivement, 231 (45 TDI) et 286 ch (50 TDI). →

CO₂ : quand c'est flou...

Comme le montre notre enquête (p. 32), le nouveau cycle WLTP pose de sérieuses difficultés aux constructeurs qui doivent homologuer leurs modèles en fonction des motorisations, des finitions mais aussi des équipements optionnels. Ainsi, l'A6 Avant de cet essai est donnée, selon le configurateur Audi, pour 124 g/km (NEDC corrélé), soit 90 € de malus. Une valeur qui ne correspond pas à grand-chose, puisque l'administration fiscale impose un calcul différent jusqu'au 1^{er} janvier prochain. La vraie valeur sera communiquée par le concessionnaire au moment de la commande. Sur notre A6 Avant, elle se situe entre 126 et 133 g/km selon les options choisies.



**TOUS LES MODÈLES SONT DE TYPE "MILD HYBRID"
AVEC UNE ASSISTANCE 12 V SUR LES 4 CYLINDRES
ET 48 V SUR LES 6 CYLINDRES** ■■■



➊ L'instrumentation 100% numérique fait partie du pack MMI Plus à 2 150 €, tout de même! ➋ L'écran tactile inférieur est principalement étudié pour commander les multiples équipements. Très pratique, il se salit malheureusement très vite. ➌ Les projecteurs s'activent via cette unique commande, implantée à gauche du volant. Le passage codes/phares est automatisé. ➍ Le 4 cylindres diesel de 204 ch est un peu juste pour relancer. ➎ Comme d'habitude chez Audi, la finition est remarquable, l'ergonomie parfaitement réfléchie et les commandes se repèrent bien de nuit.





1

➊ Trois types de projecteurs sont proposés sur l'A6 Avant, full LED, Matrix LED (de série sur S line) et Matrix LED HD (650 €). Seuls ces derniers proposent l'éclairage prédictif en fonction de la navigation et des conditions météo. ➋ Les nouvelles appellations Audi sont un peu déroutantes, n'évoquant ni la cylindrée ni même la puissance.



2

Dans la seconde, il est possible d'hésiter entre un 4 cylindres 2 l de 245 ch (45 TFSI) ou un V6 3 l de 340 ch (55 TFSI).

On notera au passage que tous ces nouveaux moteurs bénéficient d'une technologie hybride légère visant à améliorer le confort de marche et à réduire les consommations. Et aussi que ce système complexe fonctionne en 48 V sur les groupes V6, contrairement aux blocs 4 cylindres où il reste en 12 V. Enfin, que les transmissions manuelles disparaissent, quelle que soit la motorisation, au profit des boîtes S tronic à 7 vitesses ou Tiptronic à 8 rapports.

Côté suspension, Audi offre un large panel de possibilités: ressorts en acier avec amortissement classique, idem mais plus ferme et rabaissé en définition Sport, amortissement piloté (notre voiture d'essai en était équipée) ou encore suspension pneumatique.

Pour conférer un supplément de dynamisme à ce lourd vaisseau, Audi a songé à offrir en

option (2 250 €), sur les Quattro seulement, une direction intégrale dynamique qui n'est autre qu'un système à quatre roues directrices.

À l'épreuve de la route, l'Audi A6 Avant 40 TDI n'est évidemment pas un avion de chasse et les 204 ch fournis par son moteur ne sont pas de trop (ils apparaissent même comme un minimum syndical) pour donner vie à ce joli bébé avouant 1 785 kg à vide sur la bascule.

La satisfaction vient d'abord, de l'excellente éducation du propulseur qui délivre sa force de façon soyeuse.

Il est vrai qu'il est bien aidé par la boîte de vitesses aussi douce que réactive. Ensuite, de la direction bien calibrée au rendu naturel (mais au diamètre de braquage important). Enfin, du châssis qui vous fait oublier la monte pneumatique exigeante (19 pouces!).

Mais on n'achète pas uniquement un break pour le plaisir de conduite qu'il peut (ou non) pro-

C'EST PRINCIPALEMENT L'INCLINAISON PRONONCÉE DE SON HAYON QUI DONNE À L'A6 AVANT SON PROFIL DYNAMIQUE ...



L'avis de Stany Meurer



J'ai été très agréablement surpris par le comportement de ce grand break. Avec plus de watts, ce serait parfait.

80%
Quotient Emotionnel




❶ L'habitabilité progresse à la marge. L'occupant installé au centre de la banquette devra composer avec le tunnel de transmission, toujours très imposant. ❷ Dès le premier niveau de finition, le hayon est motorisé. Il dégage un large accès sur un volume de chargement très géométrique. Les œilletons fixés sur rails permettent d'arrimer un filet de maintien.

curer. Les aspects pratiques sont évidemment primordiaux. Lorsque le hayon motorisé de l'Audi A6 Avant se soulève, il libère un espace de chargement extensible jusqu'à 1 680 dm³ lorsqu'on rabat les trois éléments du dossier de la banquette arrière. Pas de quoi crier au miracle sur un engin mesurant 4,94 m de long, juste des volumes équivalents à ceux du modèle remplacé! On se consolera en se disant que chaque décimètre cube est aisément exploitable grâce aux formes rationnelles de cet espace...

À bord non plus, les dimensions n'ont guère évolué, ce qui est bien dommage: seul l'espace aux jambes à l'arrière a progressé de 21 mm, ainsi que la garde au toit aux mêmes places (+ 9 mm). Transmission Quattro oblige, le plancher reste encombré au centre par un tunnel de servitude aussi haut que large... et ce, même sur les versions à deux roues motrices!

PLUS
Technologie Ensemble moteur/boîte
Agrement de conduite

MOINS
Tarifs épiciés
Diamètre de braquage
Volume du coffre

À l'avant, le conducteur comme le passager seront probablement impressionnés par la forme massive du tableau de bord, et surtout par la présence des trois grands écrans qui renvoient à l'âge de pierre tous les boutons, molettes et autres commandes traditionnelles. Même

sans être le parfait geek, force est de reconnaître que leur utilisation s'avère relativement intuitive, du moins pour ce qui est d'accéder aux fonctions les plus utiles.

Je vous ferai grâce des poncifs sur la finition pour m'attarder plutôt sur un aspect important de cette génération d'A6 Avant: imposante

à l'extérieur comme à l'intérieur, bénéficiant d'une technologie de pointe et se distinguant toujours par son raffinement doublé d'un confort cinq étoiles, cette voiture semble définitivement quitter la catégorie des familiales huppées pour s'installer dans le bastion des prestigieuses. ■

AUDI A6 AVANT 40 TDI 204 ch S line EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	204 ch de 3 750 à 4 200 tr/mn
Couple maxi	400 Nm de 1 750 à 3 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 968 cm ³ /11 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	12,1 m
Pneumatiques AV/AR	245/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,94/1,89/1,50/2,93 m
Poids/tractable freiné	1 785/2 000 kg

Performances

0 à 100 km/h	8,3 s
Vitesse maxi	241 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	565 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	60 800 €
Malus (CO ₂)	90 € (124 g/km)
Prix du modèle essayé*	70 690 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

8 airbags, alerte au franchissement de ligne, banquette AR rabattable 40/20/40, Bluetooth, caméra de recul, châssis sport, hayon motorisé, jantes en alliage 19 pouces, 5 modes de conduite, projecteurs Matrix Led, régulateur adaptatif/limiteur de vitesse, rétroviseur int. électrochromatique, sellerie Alcantara/cuir...

Options

Amortissement piloté (850 €), clim 4 zones (950 €), crochet d'attelage (de 950 à 1 200 €), lecture des panneaux (250 €), park assist (500 €), peinture spéciale (de 600 à 1 200 €), roue galette (250 €), sellerie cuir (de 1 150 à 4 000 €), sièges AV électriques/chauffants (1 150/450 €), suspension pneumatique (1 850 €), toit panoramique ouvrant (2 250 €), vitrage acoustique (600 €)...

Consommations

Mixte	4,7 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	5,2/4,4 l/100 km
Réservoir	73 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus soyeux que fougueux, le moteur convient bien à cette voiture. Boîte intelligente, réactive et douce. Diamètre de braquage excessif. Excellent confort de marche (suspension et insonorisation). Finition Audi, tarifs Audi.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

BOÎTES AUTOMATIQUES

La pédale d'embrayage a du plomb dans l'aile ! En effet, les constructeurs misent de plus en plus sur les boîtes de vitesses automatiques. Reste à savoir quelles sont les meilleures !

Par Mélina Priam et Pascal Richard

Et si vous n'aviez plus le choix ? Cette question peut légitimement se poser si l'on regarde la gamme de la nouvelle 508 – pour ne citer que la dernière familiale française. Fraîchement débarquée sur le marché, la Peugeot ne propose pas trois, pas deux mais une seule et unique version équipée d'une boîte mécanique. Excepté le diesel 1.5 BlueHDI 130 ch, tous les autres moteurs sont exclusivement, donc obligatoirement, associés à la boîte automatique EAT8. Une bizarrerie sochalienne ? Non, une tendance lourde comme on dit. En effet, en passant de 9 % en 2010 à 30 % l'année dernière (*voir L'AJ 1007*), la part de marché des boîtes automatiques a explosé en France. Mais toutes ces transmissions se valent-elles ? Pour vous aider à trier le bon grain de l'ivraie, nous vous proposons dans les pages qui suivent une sélection de 10 boîtes automatiques. Les meilleures ? Forcément !



Quatre des cinq moteurs proposés sur la nouvelle Peugeot 508 sont exclusivement associés à une transmission automatique. Une tendance qui se généralise.



Parmi les multiples progrès de la boîte automatique à convertisseur, citons la commande dite "by wire".



NISSAN

LA BOÎTE AUTOMATIQUE "CLASSIQUE"

C'est la solution la plus ancienne. Est-elle pour autant obsolète ? Sûrement pas ! Ces dernières années, en multipliant les rapports et en faisant appel à des gestions électroniques de plus en plus fines, les boîtes automatiques sont devenues de petites merveilles de douceur et de rapidité. Comment ça marche ? J'aimerais vous dire que c'est très simple, mais en fait non, pas du tout ! Schématiquement, l'embrayage est remplacé par un convertisseur de couple et les pignons par des bandes-freins (des anneaux métalliques, en fait). L'ensemble est piloté par une armée de puces qui autorisent plusieurs modes de fonctionnement (sportif, économique, confort...) que le conducteur peut sélectionner à sa guise depuis le tableau de bord.

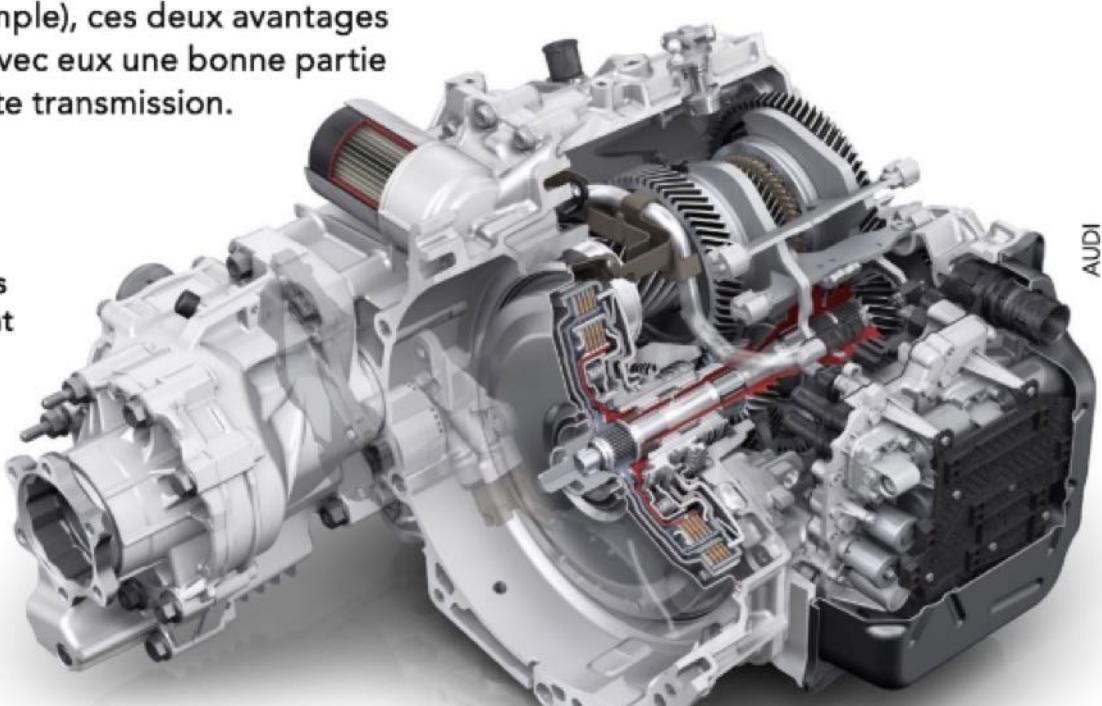
LA BOÎTE MANUELLE ROBOTISÉE À SIMPLE OU DOUBLE EMBRAYAGE

Popularisée par le groupe Volkswagen (DSG, S tronic), la boîte à double embrayage a fait des émules ; elle est désormais présente chez nombre de constructeurs. Très réactive, elle s'adapte bien à un usage sportif. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si des marques comme Porsche (PDK) et Ferrari (F1) se sont penchées sur son berceau dès les premières heures. Techniquement, nous retrouvons nos pignons. Normal puisqu'une boîte à double (ou simple) embrayage est avant tout une boîte mécanique sur laquelle le passage des rapports est confié à des actionneurs hydrauliques. Là encore, l'électronique assure la gestion de l'ensemble selon plusieurs modes prédefinis sélectionnables par le conducteur. Nous rappellerons que dans le cas d'une boîte à double embrayage, le passage des rapports est "partagé". Un embrayage passe un rapport tandis que l'autre "prépare" le passage suivant. Ce système a deux avantages : la réactivité (réduction du "temps mort" entre deux passages de vitesses) et la douceur. S'il n'y a qu'un embrayage (boîte ETG de chez PSA par exemple), ces deux avantages disparaissent, et avec eux une bonne partie de l'intérêt de cette transmission.

Lorsqu'elles sont à double embrayage, les boîtes robotisées rivalisent d'agrément avec les classiques boîtes auto.

LA BOÎTE À VARIATION CONTINUE

Vulgairement, une boîte à variation continue fonctionne comme un variateur de mobylette. C'est un peu plus complexe en réalité, mais c'est sans doute pour cela qu'à l'instar de ces deux-roues, les voitures qui en sont équipées sont bien adaptées à la circulation urbaine ! Là encore, plus de pignon, point d'embrayage, mais pas de convertisseur de couple non plus. Tout cela est remplacé par deux jeux de poulies et une courroie métallique. Entraînées par le moteur, les poulies s'écartent ou se rapprochent l'une de l'autre en fonction de la pression appliquée par le conducteur sur la pédale d'accélérateur. Ce faisant, elles exercent une tension plus ou moins grande sur la courroie qui, de son côté, s'étend ou se rétracte en fonction de cette tension. Ce mouvement des poulies et de la courroie permet de faire varier, en continu, le rapport de démultiplication de la transmission. Là encore, l'électronique intervient pour "lisser" le fonctionnement de l'ensemble.



AUDI



Si le nouveau Q8 tient à se démarquer esthétiquement de son cousin le Q7, il en reprend les entrailles: le V6, ici porté à 286 ch, et la très douce boîte Tiptronic à 8 rapports.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

La Tiptronic de l'Audi Q8 Pour le standing

Non, le groupe Volkswagen ne mise pas tout sur sa fameuse boîte à double embrayage, tantôt baptisée DSG, tantôt S tronic. Contraintes techniques et noblesse obligent, les 6 cylindres sont secondés par une classique BVA.

Bien sûr, à l'instar de Volkswagen, Audi fait souvent appel à la transmission robotisée à 7 rapports du groupe qu'elle baptise S tronic, histoire de se démarquer des marques généralistes. Mais pas uniquement. Les V6 ayant encore une large place au sein de la gamme Audi (à partir de l'A4), Ingolstadt fait encore son marché chez ZF (mais aussi Aisin !) pour sa classique boîte automatique à convertisseur de couple. Même si les capots des Audi sont longs et larges, la position longitudinale du moteur, mais aussi des contraintes techniques de couple, qui atteint dans le cas présent la bagatelle de 600 Nm, ne permettent pas le mariage avec une double embrayage.

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

Pour des contraintes techniques, la Tiptronic épaulé les gros moteurs V6 (et plus) positionnés en long du groupe Volkswagen: les Audi, les Volkswagen les plus haut de gamme ou encore Lamborghini dans le cas du SUV Urus. En revanche, les sportives de la maison (R8, Huracán, Aventador chez Lamborghini, Porsche 911 et 718 ou l'exclusive Bugatti Chiron) restent fidèles à des variantes (développées pour leurs contraintes) de la transmission à double embrayage à 7 rapports S tronic, encore appelée DSG ou PDK.

Cependant, les modèles les plus haut de gamme n'y perdent pas au change. Certes, il est probable que la Tiptronic 8 engendre une surconsommation légèrement plus élevée qu'une S tronic, mais elle offre une douceur, une onctuosité du passage des rapports – donc un confort de conduite – sans commune mesure et en parfaite symbiose avec le standing d'un Q8.

En outre, même si la Tiptronic se satisfait de "seulement" 8 rapports, elle les enchaîne assez rapidement, sans à-coup, et, surtout, en s'adaptant toujours de manière intelligente et appropriée aux conditions de conduite et au choix du mode de conduite sélectionné par le conducteur.

**ET AUSSI...
La S tronic 7**
À l'inverse, dès qu'un plus modeste 4 cylindres revient se loger sous le capot d'une Audi, il retrouve comme camarade de jeu la transmission à double embrayage à 7 rapports (ou parfois seulement 6 pour les modèles les plus anciens) ou, au choix – quand ce dernier est proposé – une boîte manuelle à 6 rapports. La jumelle de la DSG de Volkswagen (voir p. 59) s'illustre, elle aussi, par sa rapidité de passage et son excellente gestion.

Technique Audi Q8 50 TDI 286 ch Tiptronic Quattro S line*

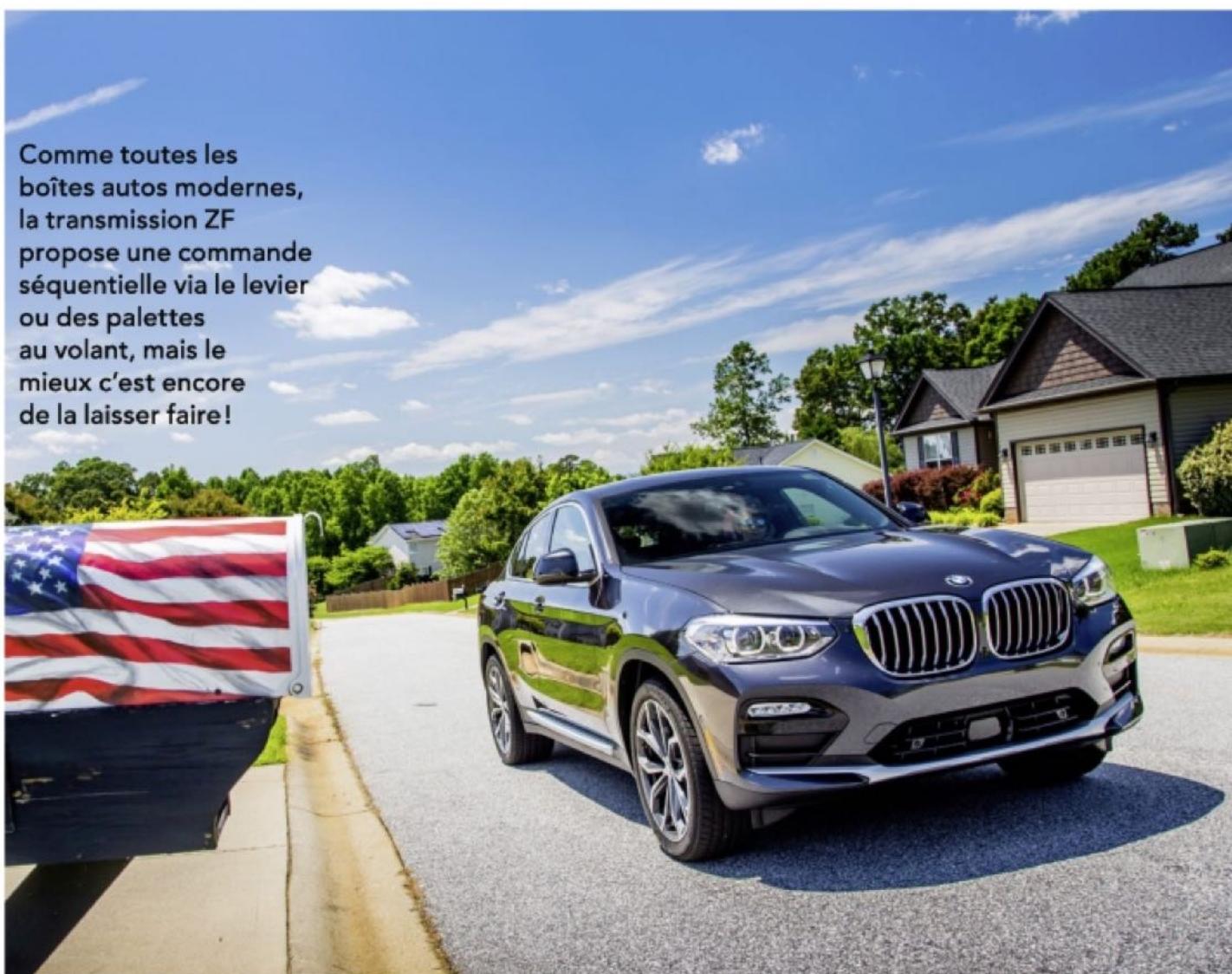
■ V6 turbo diesel ■ 2967 cm³ ■ 286 ch à 3500 tr/mn ■ 600 Nm à 2250 tr/mn ■ V. max. : 245 km/h ■ 0 à 100 km/h : 6,3 s ■ Reprise en Drive: NC ■ Consommation urbaine/extraciturbaine/mixte: 7,3/6,5/6,8 l/100 km ■ Prix: 85 200 € ■ Malus: 8 460 € (178 g/km de CO₂).

*Données constructeur

Qu'elle soit associée à un "modeste" 4 cylindres diesel, comme ici sur le BMW X4, ou au prestigieux V12 d'une Aston Martin Rapide S, la boîte ZF 8HP se montre toujours à son avantage.



PHOTOS YANN LEFEBVRE



Comme toutes les boîtes autos modernes, la transmission ZF propose une commande séquentielle via le levier ou des palettes au volant, mais le mieux c'est encore de la laisser faire!

La BVA8 de la BMW X4

La preuve par... 8

La boîte automatique à 8 rapports, mise au point par ZF, qui se trouve dans les entrailles des BMW, fête ses 10 ans! Un âge respectable? Oui, mais malgré cela, elle n'a pas pris une ride!

C'est peu dire que la boîte automatique à 8 rapports, alias ZF 8HP, qui équipe une bonne partie de la gamme BMW a contribué à dépoussiérer l'image de ce type de transmission. Mon grand âge fait que je l'ai connue dès ses débuts en 2008 (BMW 760 iL), et je dois dire que ce fut un choc. Jamais jusqu'ici nous n'avions eu entre les mains une boîte auto aussi douce, réactive et intelligente! Presque capable de lire dans nos pensées, de devancer nos souhaits. Autant vous dire qu'à l'époque, pas une transmission automatique ne lui arrivait à la cheville. Mais le plus étonnant c'est qu'il a fallu attendre 2013 et l'arrivée de la 9G-Tronic Mercedes pour qu'elle consente

à céder sa place de référence absolue. Cette boîte est toujours une formidable alliée aussi bien en agrément qu'en confort de conduite. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si une auto aussi soucieuse de ses prestations que le nouveau X4 lui fait encore confiance!

Aussi à l'aise sous le capot d'une Série 1 qu'à bord de ce gros SUV, elle dispense en toutes circonstances un immense agrément de conduite et sait même "arrondir" le caractère un peu revêche de ce 2 l turbo diesel. Ainsi, non seulement cette boîte est excellente, mais en plus, elle sait rendre les autres meilleures! Si, après ça, vous continuez à préférer une boîte mécanique...

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

Étudiée pour les modèles propulsion et quatre roues motrices, la ZF 8HP, c'est son petit nom, existe sous de multiples versions et peut "encaisser" de 300 à 1 000 Nm de couple! Chez BMW, on la retrouve sur tous les modèles... n'ayant pas la DKG7 (voir p. 53). Mais d'autres marques l'utilisent également; en faire la liste serait long... et les oubli possibles! Citons tout de même les Alfa Romeo Giulia et Stelvio, les Aston Martin DB11, Rapide S, les Bentley Mulsanne, Continental GT et Bentayga, mais aussi nombre de Jeep et de Jaguar.

ET AUSSI... La DKG7

Comme Mercedes, BMW n'équipe pas forcément toutes ses voitures de sa BVA8. Mais il est moins clair dans sa politique. Ainsi, toutes les tractions à l'hélice ne se voient pas privées de la BVA8. Beaucoup toutefois. Et souvent lorsqu'il s'agit de "petits" moteurs, comme les Série 2 Active Tourer (sauf les 225i, 218d et 220d donc) ou les X1 et X2 qui partagent la même plate-forme. C'est aussi le cas des sportives M2, M3 et M4, qui adoptent la DKG7.

Technique BMW X4 xDrive 20d BVA8 xLine

■ 4 cyl. en ligne turbo diesel ■ 1995 cm³ ■ 190 ch à 4 000 tr/mn ■ 400 Nm à 1 600 tr/mn ■ V. max.: 203 km/h ■ 0 à 100 km/h: 9,3 s ■ Reprise en Drive: 9,6 s ■ Consommation en ville/route/autoroute/moyenne: 7,6/7,6/9,7 l/100 km ■ Prix: 60 750 € ■ Malus: 1 260 € (142 g/km de CO₂).



PHOTOS PILOU

Si la Mercedes Classe E est une des routières les plus accomplies du marché, elle le doit beaucoup à sa boîte automatique à 9 rapports.

La 9G-Tronic de la Mercedes Classe E L'automatique 5 étoiles !

Une berline du calibre de la Classe E ne pouvait se satisfaire d'une boîte automatique ordinaire. Ça tombe bien, avec la 9G-Tronic, elle en a trouvé une extraordinaire !

C'est un monde de douceur mais aussi de force. Ce monde, c'est celui des routières. La Classe E en est l'une des représentantes les plus emblématiques. Taillée pour les longues étapes autoroutières, la grande Mercedes se doit également de mettre l'accent sur le plaisir de conduite. Question de standing, mais aussi de concurrence. La BMW Série 5 et sa boîte auto à 8 rapports (voir p. 51) n'est pas la première venue dans ce domaine.

Pour venir lui damer le pion, la Classe E a joué la surenchère en adoptant une boîte automatique classique, entendez par là à convertisseur de couple à... 9 vitesses ! Simple effet de manche ? Coup de bluff ? Que nenni ! Associée dans le cas présent à un 2 l turbo diesel de 194 ch,

une mécanique assez modeste pour une voiture de cette trempe, cette boîte transcende littéralement l'agrément de conduite. Comment ? Tout simplement en amenant la douceur et la réactivité de fonctionnement à un niveau encore jamais atteint sur ce type de berline. Et ne croyez pas que la multiplication des vitesses soit une coquetterie d'ingénieur. Loin de là. Plus de rapports signifie des rapports intermédiaires plus resserrés, autorisant une meilleure exploitation du moteur. C'est aussi une démultiplication finale plus longue qui soigne la consommation avec, pour conséquence, des émissions polluantes mieux maîtrisées. Le coup parfait, en somme, et qui fait de la 9G-Tronic de Mercedes la meilleure transmission de sa catégorie.

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

... quasiment l'ensemble de la gamme Mercedes ! Seules les tractions n'y ont pas droit (Classe A et B). Pour le reste, elle équipe les Classe C, la CLS, la Classe S et l'ensemble des SUV, excepté bien sûr le GLA qui est étroitement dérivé de la Classe A, donc d'une traction. Notons également que certaines versions AMG, à commencer par l'AMG GT ne sont pas, ou du moins pas encore, équipées de cette transmission.

ET AUSSI...

La 7G-DCT

Les "petites" Mercedes ou, pour être plus technique, les tractions – c'est-à-dire les Classe A, B et leurs dérivés – n'ont pas les honneurs de la 9G-Tronic. Pas question pour autant de les négliger : il faut être digne de l'Étoile ! Elles reçoivent donc une boîte à double embrayage et 7 rapports.

Pour l'anecdote, partenariat oblige, cette transmission n'est autre que la boîte Renault EDC7 de la Mégane (voir p. 57).

Technique Mercedes Classe E 220 d Executive 9G-Tronic

■ 4 cyl. en ligne turbo diesel ■ 1950 cm³ ■ 194 ch à 3 800 tr/mn ■ 400 Nm à 1 600 tr/mn ■ V. max. : 229 km/h ■ 0 à 100 km/h : 8,2 s ■ Reprise en Drive : 7,1 s ■ Consommation ville/route/autoroute/moyenne : 6,9/5,8/5,3/6 l/100 km ■ Prix : 58 350 € ■ Malus : 0 € (118 g/km de CO₂).



La Cooper S n'a pas à se plaindre de son sort. Depuis son restylage du printemps dernier, elle a hérité, avec la DKG7, d'une boîte à double embrayage qui colle parfaitement à sa personnalité.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

La DKG7 de la Mini Une double dose de bonheur

Avec la nouvelle boîte à double embrayage DKG7, la petite berline a trouvé une transmission aussi pétillante et enjouée que peut l'être son comportement routier.

Comme son petit nom l'indique (Doppelkupplungsgetriebe en allemand), la DKG7, qui équipe notre Cooper S, nous propulse dans la famille des boîtes à double embrayage. Ce type de transmission est généralement bien placé pour tout ce qui touche à la réactivité et à la gestion des passages de rapports. En clair, nous attendons ici des passages nets, rapides... et doux si possible. Côté électrique, une gestion fine et intelligente doit éviter tout passage intempestif du rapport supérieur au moindre lever de pied de l'accélérateur. Et si, en plus, nous pouvons compter sur des rétrogradages qui n'arrivent pas trop tardivement, histoire de soulager un peu les freins sur parcours sinuieux, alors... Alors, nous sommes sûrement au volant d'une Mini Cooper S qui, depuis son restylage du printemps

dernier, bénéficie de cette transmission, venue avantagéusement remplacer l'ancienne classique BVA6.

Mais autant vous le dire tout de suite, pour profiter des bienfaits de la boîte DKG7, il faut mettre la main à la poche et en sortir 2000 €: une paille ! En retour, fini la rudesse du levier de la boîte manuelle et la lenteur de l'ancienne BVA6. Place à la rapidité et à la précision, bref, au plaisir ! Car il est vrai que cette boîte à double embrayage ne manque pas de talent. Alerte et douce pour monter les rapports, elle manque juste un peu d'empressement pour les redescendre. Ce n'est pas si grave, ce sera pour vous l'occasion de jouer avec les palettes situées derrière le volant. Ça tombe bien : avec la Mini Cooper S, on a vite fait de se prendre pour un pilote !

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

Les Mini One 102 ch, Cooper essence et diesel peuvent disposer de la boîte DKG7. On retrouve cette architecture sur les gammes Clubman et Countryman. Mais aussi sur nombre de BMW traction comme par exemple certaines Série 2 Active Tourer, X1 et X2 (sDrive) et sur les sportives M2, M3 et M4.

Technique Mini Cooper S DKG7 Chili

■ 4 cyl. en ligne turbo essence ■ 1998 cm³ ■ 192 ch à 5000 tr/mn ■ 280 Nm à 1250 tr/mn ■ V. max. : 222 km/h ■ 0 à 100 km/h : 7,2 s ■ Reprise en Drive : 5,4 s ■ Consommation ville/route/autoroute/moyenne : 7,9/6,6/6,6/7 l/100 km ■ Prix : 31 500 € ■ Malus : 0 € (119 g/km de CO₂).



CHRISTIAN MARTIN

En termes de style, Nissan aurait pu faire des efforts. Le levier de la Xtronic offre plusieurs modes de sélection, dont un impulsif.

Douceur de boîte et suspensions prévénantes, le Qashqai dCi 130 Xtronic s'apprécie davantage pour son confort que pour son dynamisme.



NISSAN

La Xtronic du Nissan Qashqai

Des vitesses virtuelles

Souvent associées à une sensation de patinage, les transmissions à variation continue n'offrent pas l'agrément des boîtes automatiques ou robotisées. Il existe pourtant une exception : celle du Nissan Qashqai.

Les premières transmissions à variation continue n'avaient pas grand-chose pour elles. La moindre accélération expulsait l'aiguille du compte-tours chatouiller la zone rouge sans qu'il y ait un effet immédiat sur la vitesse. Beaucoup de bruit... pour rien. Les choses ont un peu évolué, mais l'agrément des boîtes à variation continue reste très en retrait. Avec son Qashqai, Nissan a cependant trouvé une parade. Un système de verrouillage, via un mode impulsif sur le levier de vitesses, permet de sélectionner 7 rapports virtuellement. Lorsqu'il convient de dépasser, il suffit d'une pichenette pour réduire la démultiplication, sans bruit ni à-coup. Le Qashqai peut alors profiter de la solide courbe de couple de son 2.0 dCi pour disposer de la nervosité

nécessaire. L'ensemble fonctionne efficacement tant que vous n'entreprenez pas une course de côte. Fortement sollicitée, la Xtronic retrouve ses vieux démons avec le moteur qui s'emballe. Dommage aussi que ce Qashqai soit privé de palettes au volant.

Plutôt que de rechercher les performances, mieux vaut donc miser sur une conduite confortable, véritable point fort du SUV Nissan. Le faible poids de cette technologie permet au Qashqai dCi 130 d'afficher des consommations très mesurées pour la catégorie. En moyenne, il se satisfait de 6,5 l/100 km, le maximum atteint en ville ne dépassant pas les 6,7 l/100 km. Cela se ressent bien évidemment sur le taux de rejets de CO₂ et sur le malus écologique qui n'a rien de rédhibitoire.

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

À l'exception de la Micra, l'ensemble de la gamme Nissan (Pulsar, Juke, Qashqai, X-Trail) peut profiter de la transmission à variation continue Xtronic. Elle se retrouve sur les moteurs diesel dCi 130 et 177, mais aussi sur l'essence 1.2 DIG-T. Elle a aussi fait son apparition chez Renault sur le Koleos.

Technique Nissan Qashqai dCi 130 Xtronic

■ 4 cyl. en ligne turbo diesel ■ 1598 cm³ ■ 130 ch à 4 000 tr/mn ■ 320 Nm à 1 750 tr/mn ■ V. max. : 181 km/h ■ 0 à 100 km/h : 11,8 s ■ Reprise en Drive : 11,4 s ■ Consommation ville/route/autoroute/moyenne : 6,7/6,3/6,4/6,5 l/100 km ■ Prix : 31 600 € ■ Malus : 60 € (122 g/km de CO₂).

Il s'effleure à peine, sauf pour enclencher la position Drive ou pour manœuvrer. Le petit sélecteur joystick offre une bonne préhension, mais l'obligation de devoir le déverrouiller via le bouton sur le côté lors des passages marche avant/arrière est agaçante.



PHOTOS YANN LEFEBVRE



La nouvelle 508 prouve qu'un comportement routier dynamique et la douceur de conduite qu'offre une bonne transmission automatique s'accordent parfaitement.

L'EAT8 de la Peugeot 508 Un grand 8 !

Longtemps à la traîne de leurs concurrents allemands, les constructeurs français et notamment Peugeot n'ont plus de leçon à recevoir. La nouvelle 508 en vient même presque à rendre sa boîte auto à 8 rapports obligatoire.

La 308 en a eu la primeur et c'est tout naturellement à cette boîte automatique classique, entendez par là à convertisseur de couple (*lire p. 49*), d'origine Aisin, que la nouvelle 508 fait appel. Elle lui sied si bien que la familiale du Lion en vient à bouder la traditionnelle transmission manuelle à laquelle les Français sont pourtant encore attachés. En effet, si vous voulez goûter à l'excellence des trains roulants de la 508, à son toucher de route empreint d'agilité et d'un remarquable compromis entre confort et tenue de route, difficile d'y couper, sauf à opter pour l'entrée de gamme diesel BlueHDI de 130 ch.

Mais pas de panique, l'EAT8 ne gâche absolument rien du plaisir de conduite de la 508. Au contraire, elle y contribue et forme avec le 2.0 BlueHDI de 160 ch (ou

180 ch pour les plus gourmands !) un tandem en parfaite symbiose. Douce, rapide – un peu moins toutefois que les meilleures double embrayage –, elle gère sans aucun à-coup le passage des rapports et toujours dans le bon tempo. Au point que le conducteur s'amuse rarement avec le joystick qui fait office de sélecteur de position ou avec les palettes au volant (de série). Et que ceux qui croient encore que boîte auto rime avec conso élevée se rassurent : la 508 BlueHDI 160 ch a un petit appétit, notamment sur autoroute, et elle échappe même au malus écologique en restant chaussée de jantes de 17 pouces (finition Allure). Autre preuve : sur le BlueHDI 130 ch, nos mesureurs ont relevé une valeur moyenne de 5,5 l/100 km avec la boîte manuelle et... 5,3 l/100 km avec l'EAT8 !

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

Peu à peu, l'EAT8 se substitue à l'EAT6, sur la gamme 308 donc, mais aussi sur les SUV 3008 et 5008. Le tout nouveau Rifter en a aussi les honneurs. Notez qu'elle fait également le bonheur du nouveau DS 7 Crossback, en mode moins sportif. L'EAT6 a encore cours sur les 208 et 2008 PureTech 110 ch.

Technique Peugeot 508 2.0 BlueHDI 160 ch EAT8 GT Line

■ 4 cyl. en ligne turbo diesel ■ 1997 cm³ ■ 160 ch à 3750 tr/mn ■ 400 Nm à 2000 tr/mn ■ V. max. : 217 km/h ■ 0 à 100 km/h : 10,1 s ■ Reprise en Drive : 9,2 s ■ Consommation ville/route/autoroute/moyenne : 7,6/6,6/5,9/6,7 l/100 km ■ Prix : 41 200 € ■ Malus : 53 € (121 g/km de CO₂).



MANUEL HÖLLENBACH



PORSCHE

Aujourd'hui, une 911 ne s'envisage plus avec une autre transmission qu'une PDK, tant performances, agrément et consommation y gagnent. Mais pas le porte-monnaie : elle est proposée en option à 3540 €, toutefois, elle fait économiser 1450 € de malus !

La PDK 7 de la Porsche 911 Le sport, c'est automatique

Cela fait belle lurette que les sportives sont passées en mode automatique. La 911 a même été l'une des premières et des plus brillantes. Avec elle, le pilote a déjà fort à faire au volant sans avoir à s'occuper en plus des vitesses.

Pour la forme, la 911 existe aussi en boîte mécanique manuelle. Porsche s'est même permis de développer pour son icône une boîte à 7 rapports... histoire d'en avoir autant, justement, que la fameuse PDK 7 (Porsche Doppelkupplungsgetriebe, littéralement transmission à double embrayage), laquelle est facturée 3 540 €, la générosité n'étant guère de mise à Zuffenhausen. Mais c'est pour ainsi dire une option obligatoire. Plus encore que la peinture métallisée. Pour preuve, les irréductibles sont rares : en 2017, ils n'étaient plus que 20 % sur 911 et... 5 % sur le petit frère 718 ! Et c'est logique. Les chiffres (pas seulement ceux des ventes) parlent d'eux-mêmes. Que recherche-t-on au volant d'une sportive si ce n'est la performance et le plaisir ? Eh bien, une 911 est plus

performante avec la PDK 7 qu'avec la boîte manuelle, car à moins de s'appeler Romain Dumas⁽¹⁾ ou Julien Andlauer⁽²⁾, la première passe les vitesses plus rapidement et plus efficacement. Sur le 0 à 100 km/h, même les pilotes d'essai maison signent un meilleur chrono (2/10^e). Au quotidien, la PDK apporte un agrément, une facilité et une douceur de conduite sans commune mesure. En prime, elle optimise la consommation qui, toujours d'après Porsche, gagne 1 l/100 km en moyenne. Que demander de plus ? Une PDK 8 peut-être, la dernière génération de boîte robotisée, étroitement dérivée de la 7 et pour l'instant exclusivité de la Panamera.

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

L'ensemble des 911, y compris cabriolets et Targa. Également sur les 718 Boxster et Cayman, sur lesquels elle est un peu moins chère (2 850 €) et sur le SUV Macan où elle est cette fois livrée d'office. En revanche, les Panamera sont toutes passées à la PDK 8, alors que le Cayenne recourt encore à la Tiptronic 8.

(1) Vainqueur des 24 Heures du Mans 2016 avec Porsche.
(2) Actuel leader de la Carrera Cup.

Technique Porsche 911 Carrera 4S PDK 7

■ 6 cyl. à plat essence turbo ■ 2981 cm³ ■ 420 ch à 6 500 tr/mn ■ 500 Nm à 1 700 tr/mn ■ V. max. : 303 km/h* ■ 0 à 100 km/h : 4 s ■ Reprise en Drive : 3,8 s ■ Consomm. ville/route/autoroute/moyenne : 11,1/9,3/8,8/9,7 l/100 km ■ Prix : 125 555 € ■ Malus : 9 050 € (180 g/km de CO₂).

*Donnée constructeur



CLÉMENT CHOULOT

La boîte EDC qui équipe la Mégane TCe 140 ch propose 7 rapports, mais elle existe aussi en version 6 rapports (diesel et R.S. 280 ch). Dans tous les cas, le surcoût est de 1700 €.

Sur la Mégane, mais aussi sur tous les modèles qu'elle équipe, la boîte EDC apporte une sacrée dose de bonne humeur à la conduite.



FLORIAN GROUT

L'EDC7 de la Renault Mégane

Du confort mais pas que...

Avec sa boîte robotisée à double embrayage EDC, Renault mise sur la douceur de conduite. Ainsi équipée, la Mégane TCe 140 n'est pas pour autant avare en agrément de conduite.

Rendre joyeuse la conduite d'une Porsche ou, plus généralement, d'une voiture sportive, voire d'un modèle haut de gamme, c'est à la portée de la première PDK (voir p. 56) ou 9G-Tronic (voir p. 52) venue ! Mais parvenir à ce résultat en prenant pour base une berline plus modeste, c'est une autre paire de manches ! C'est ce challenge que Renault a proposé à l'EDC. Cette boîte à double embrayage qui équipe ici la Mégane marie non sans talent douceur et réactivité. Facile à vivre, la première et non des moindres qualités de cette boîte est qu'elle sait se faire oublier. Grâce à elle, les rapports passent sans encombre et, surtout, sans à-coup ! Associée ici à une motorisation modeste mais très réussie, l'EDC donne à la conduite de la Mégane un petit coup de fouet que les

pères de famille nostalgiques du coupé des premières générations apprécieront.

Vous me direz que c'est bien joli le petit côté "madeleine de Proust", mais elle coûte combien cette merveille ? 1 700 €. Un peu cher pour partir à la recherche du temps perdu, surtout rapporté au prix de la Mégane. Pourtant, nous ne saurions que vous conseiller de franchir le pas. Car honnêtement, l'EDC mérite bien cet effort : elle se met en 7 (rapports) pour transformer une sage petite berline familiale en une complice qui sait tour à tour mettre l'accent sur le confort ou le tempérament. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si la plus sportive des Mégane, la R.S. de 280 ch, a recours à ses services (en version 6 rapports).

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

Toute la gamme Renault ! De la Twingo à l'Espace en passant par la Clio et la Talisman, tout le monde y a droit, même le Kangoo ! Trois petites exceptions toutefois : la Twizy et la Zoe, les deux électriques de service et... le Koleos qui, lui, fait appel à la transmission Xtronic Nissan (voir p. 54) !

Technique Renault Mégane TCe 140 ch EDC Intens

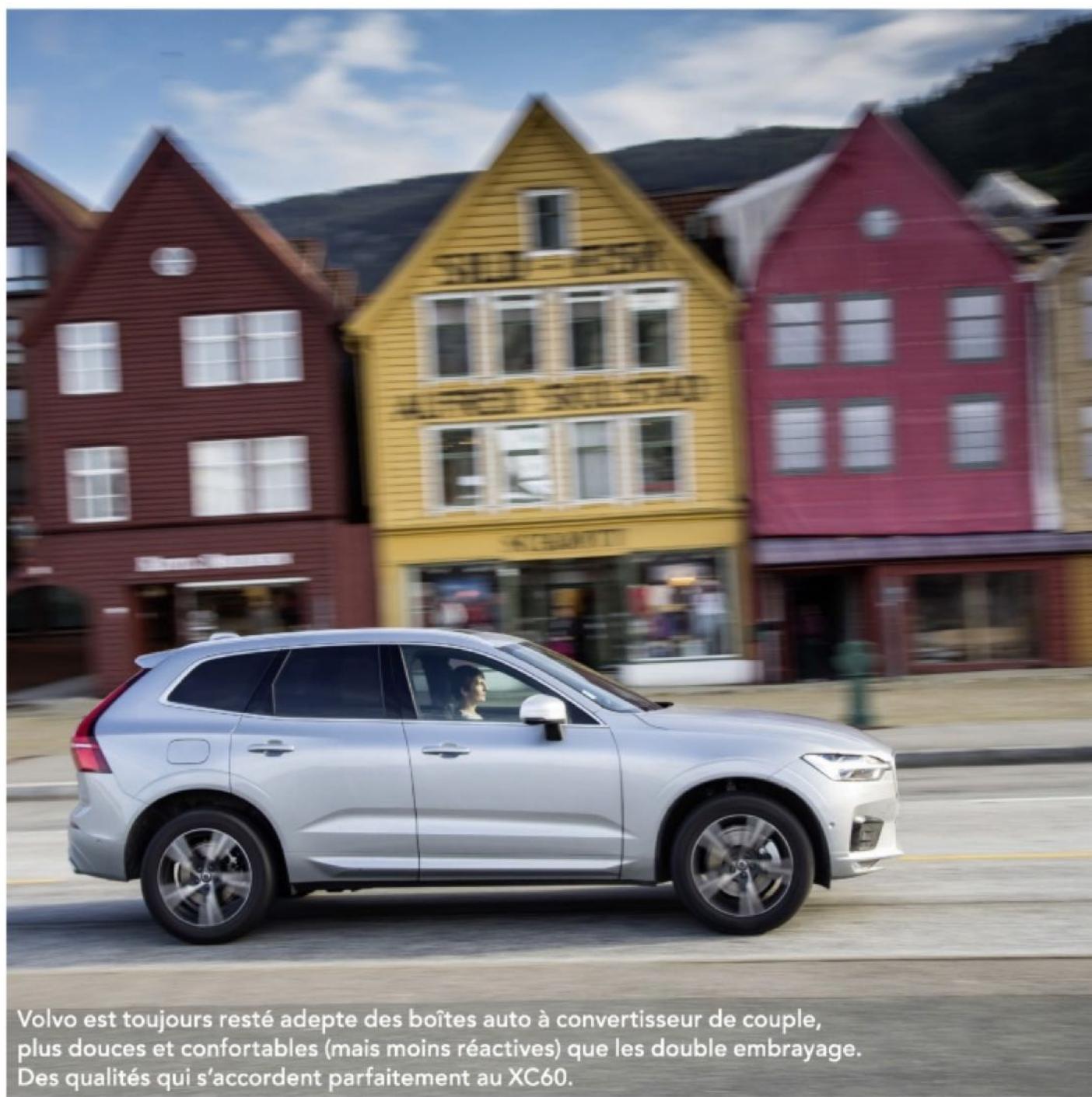
■ 4 cyl. en ligne turbo essence ■ 1 330 cm³ ■ 140 ch à 5 000 tr/mn ■ 240 Nm à 1 600 tr/mn ■ V. max. : 201 km/h* ■ 0 à 100 km/h : 9,4 s ■ Reprise en Drive : 8,8 s ■ Conso. ville/route / autoroute/moyenne : 7,6/6,5/6,5/6,9 l/100 km ■ Prix : 28 500 € ■ Malus : 0 € (117 g/km de CO₂).

*Donnée constructeur

Depuis qu'elles ont 8 rapports, les BVA classiques entraînent peu de surconsommation: le XC60 D4 AWD affiche 7,6 l/100 km. Pas mal pour un SUV 4x4!



PHOTOS YANN LEFEBVRE



Volvo est toujours resté adepte des boîtes auto à convertisseur de couple, plus douces et confortables (mais moins réactives) que les double embrayage. Des qualités qui s'accordent parfaitement au XC60.

La Geartronic 8 du Volvo XC60 Une ode à la douceur

Comme ce dossier l'illustre, on attend d'une bonne boîte auto douceur, facilité et confort de conduite. Des qualités que les Volvo, le XC60 notamment, se sont appropriées. Pas question ici de faire exception à la règle.

Douceur de conduite, au point que l'on pourrait parler de volupté; confort de suspension, quitte à se laisser aller à quelques mouvements de caisse et à afficher un petit côté pataud; sécurité passive et assistances à la conduite dernier cri, au risque d'en faire un poil trop: voilà, résumée en quelques mots, la patte Volvo. Sans oublier quand même cette touche typiquement scandinave de raffinement et de finesse à bord.

Avec un tableau pareil, comment voulez-vous envisager une autre transmission qu'une boîte automatique classique qui ne fait qu'exhausser douceur et souplesse? D'ailleurs, comme Peugeot avec sa 508, le constructeur suédois ne laisse pas beaucoup le choix: dès lors que vous souhaitez une transmission intégrale, ce qui s'avère

somme toute assez logique pour un SUV, la Geartronic 8 s'impose. Seules les versions d'entrée de gamme D3 (150 ch) et D4 2WD peuvent être couplées à une boîte manuelle à 6 rapports.

Pour trouver l'allié idéale, le constructeur suédois ne s'est pas compliqué la tâche; il fait appel à l'un des meilleurs spécialistes du genre: Aisin, dont la transmission à 8 rapports et convertisseur de couple se retrouve aussi chez d'autres. Mais chaque firme est libre de l'accommoder à sa sauce. Pour coller avec le tempérament du XC60, Volvo privilégie la douceur, toujours la douceur, encore la douceur! Sa Geartronic s'illustre en premier lieu par sa progressivité et l'absence totale d'à-coups, moins par sa réactivité.

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

Toutes les Volvo, à l'exception du V40 qui termine sa carrière avec la Geartronic 6. Volvo a même tendance à imposer la Geartronic 8: en effet, sur l'ensemble des autres modèles, seules les petits T3 156 ch essence, D3 150 ch diesel et D4 190 ch (parfois) sont couplés à une BVM6.

Technique Volvo XC60 D4 190 ch AWD Geartronic 8 Momentum

■ 4 cyl. en ligne turbo diesel ■ 1969 cm³ ■ 190 ch à 4250 tr/mn ■ 400 Nm à 1750 tr/mn ■ V. max.: 207 km/h ■ 0 à 100 km/h: 9,2 s ■ Reprise en Drive: 8,2 s ■ Consommation ville/route/autoroute/moyenne: 8,3/7,4/7,7,6 l/100 km ■ Prix: 49910 € ■ Malus: 1490 € (144 g/km de CO₂).



PHOTOS ADRIEN CORTESI

La Golf laisse (encore) la possibilité d'opter pour une boîte manuelle. Mais la DSG lui sied si bien que ce serait dommage de s'en priver. D'ailleurs, 47 % des Golf vendues le sont en DSG.



Douce, réactive, la DSG 7 est une alliée parfaite du TSI 130 ch. Elle fait même baisser ses rejets de CO₂. Elle apporte un confort de conduite indéniable. Dommage qu'elle soit si chère: 1950 €.

La DSG 7 de la Volkswagen Golf La pionnière toujours au top

Elle fut la première à populariser la boîte robotisée à double embrayage, au point de faire de sa marque un nom commun ! Elle a surtout su s'améliorer sans cesse, pour devenir la partenaire idéale de l'autre star VW, la Golf !

C'est sûr, il est plus facile de lancer une carrière avec une star comme la Golf et en s'appuyant sur l'expérience de marques cousines comme Audi et Porsche qui – rendons à César ce qui lui appartient – furent les premières à développer des boîtes robotisées à double embrayage. Mais c'est aussi plus de pression car il est interdit de se louper. Dès 2003, la DSG (6 rapports à l'époque) s'est imposée comme une évidence tant elle apportait confort, facilité et agrément face aux antiques et gourmandes boîtes auto. Et si son tarif est toujours coquet (1950 € avec le TSI 130 ch), elle a démocratisé le système. Sa carrière n'a pas été sans nuage (tracas de fiabilité parfois), mais elle n'a eu de cesse de progresser, d'encaisser plus de couple, d'ajouter un rapport pour gagner en confort et faire bais-

ser la consommation... Beaucoup copiée, égalée même parfois, elle n'en reste pas moins un modèle de fluidité, de douceur – malgré parfois un léger à-coup au démarrage – et de gestion des passages de rapports. Au point d'oublier qu'elle laisse la possibilité de reprendre la main via le levier ou les petites palettes (140 €).

Disponible sur l'ensemble de la gamme Golf (excepté sur le 1.0 TSI 85 ch), elle s'accorde particulièrement bien avec le nouveau 1.5 TSI de 130 ch. Avec l'aide du système de coupure des cylindres, le tandem se révèle souple, réactif à bas régime (couple disponible dès 1 400 tr/mn) et vertueux, battant tous les records avec une moyenne de 6,5 l/100 km (contre 6,9 l/100 km pour les 308 PureTech EAT8 ou Mégane TCe EDC7 de même puissance).

ON LA RETROUVE AUSSI SUR...

Toutes les Volkswagen !
Citons plutôt celles qui n'y ont pas droit: la up!, le Touran et le Sharan, ces deux derniers se contentant de la DSG 6, et le Touareg, qui fait appel à une Tiptronic à 8 rapports. VW étant préteur, la DSG épaule aussi nombre de Seat, Skoda ou Audi chez qui elle s'appelle S tronic.

Technique Volkswagen Golf 1.5 TSI EVO 130 ch BlueMotion DSG 7 Carat

■ 4 cyl. en ligne essence turbo ■ 1 498 cm³ ■ 130 ch à 5 000 tr/mn ■ 200 Nm à 1 400 tr/mn ■ V. max.: 199 km/h ■ 0 à 100 km/h: 9,9 s ■ Reprise en Drive: 9,2 s ■ Consommation ville/route/autoroute/moyenne: 7/6,4/6,2/6,5 l/100 km ■ Prix: 31 600 € ■ Malus: 0 € (110 g/km de CO₂).

Et les autres....

Logique industrielle, économies d'échelle, politique d'investissement et de groupe obligent, vous l'avez vu dans notre sélection, les constructeurs vont souvent chercher leurs transmissions à la même source, tout en affinant les gestions électroniques selon l'utilisation finale. Voici un petit tour d'horizon de ce qui se trouve chez ceux qui ne figurent pas forcément dans notre top 10, mais qui mériteraient d'y être... ou pas !

Chez Alfa Romeo, Fiat et Jeep

Le groupe italien multiplie les transmissions. Du coup, difficile de s'y retrouver. Chez Alfa, MiTo et Giulietta peuvent, selon la motorisation, recevoir la **boîte à double embrayage TCT**. Bien née – mais sa mise au point commence à dater –, cette dernière n'est pas mauvaise. Simplement, elle ne compte que 6 rapports quand ses rivales sont passées à 7. Elle équipe aussi l'exclusive 4C/4C Spider avec une gestion adaptée. Les plus récents Giulia et Stelvio font appel à une **BVA8** parfaitement recommandable puisqu'il s'agit de la ZF que l'on retrouve (entre autres) chez BMW ou Audi. La **TCT** équipe nombre de Fiat – elle s'appelle alors DCT – et de Jeep (BVR6). Aussi étonnant que cela puisse paraître, ce sont les petits SUV Fiat 500X et Jeep Renegade qui ont eu l'honneur d'inaugurer la **BVA9**, évolution de la BVA8 d'Alfa. En revanche, fuyez la boîte Dualogic à 5 rapports qui équipe encore les 500 et 500C. Cette transmission simple embrayage à 5 rapports n'est plus dans le coup.

Chez Dacia

Dans un souci de coût, les Dacia ne proposaient guère de s'affranchir de la pédale d'embrayage. Devant l'évolution du marché, le constructeur a dû s'adapter. Mais honnêtement, la **boîte robotisée à simple embrayage et 5 rapports** des Sandero et Logan est une punition. Seul le Duster a droit à une faveur puisqu'il peut être doté de l'**EDC6** sur le dCi 110 ch.

Chez Ford

En principe, la boîte auto est une religion aux États-Unis. Ce n'est pas pour cela que les Ford vendues en Europe sont à la pointe. N'exagérons pas, la nouvelle Focus vient d'inaugurer une **boîte à 8 rapports** qui devrait permettre à Ford de rattraper son (léger) retard. Nous espérons pouvoir vous en dire plus très bientôt. Sur le reste de la gamme, les moteurs essence sont (en général) associés à la précédente génération de **boîte à**

La Fiat 500X profite d'une boîte auto à 9 rapports, comme le Jeep Renegade.

CHRISTIAN MARTIN



FLORIAN GROUT



Comme la 308, sa rivale, la nouvelle Focus s'offre une boîte automatique à 8 rapports.

F. GROUT



Chez Jaguar, la boîte automatique se conjugue sur 9 rapports, hélas pas toujours bien accordés.

convertisseur et 6 rapports et les diesels sont secondés par la PowerShift, une **double embrayage à 6 rapports**. Des transmissions qui ne méritent pas le bonnet d'âne, loin de là. Cette dernière a la même origine Getrag que l'EDC de Renault ou la DSG. Mais avec un rapport de moins au compteur, c'est forcément un peu moins bien. Notez que l'exclusive Mustang a les honneurs de la **boîte automatique à 10 rapports**: hors catégorie !

Chez Jaguar-Land Rover

Noblesse et confort obligent, les sujets de Sa Majesté ne jurent que par les traditionnelles **boîtes à convertisseur de couple**. Tant pis si la consommation en souffre un peu et si la gestion des passages est parfois moins rapide que chez les meilleures, ce qui compte, c'est la douceur et l'absence d'à-coups. La **BVA8** est encore la plus présente sur la gamme, mais l'arrivée de la version à **9 rapports** est déjà au menu, notamment sur les E-Pace, Evoque et Discovery Sport. L'électrique I-Pace est à part; il fait appel à un train épicycloïdal à 1 rapport bien particulier.

Chez Honda

Les constructeurs japonais affectionnent les transmissions **CVT** que nous, nous aimons moins. Elles sont économiques, mais l'agrément est moindre qu'avec une boîte robotisée ou, plus encore, une classique boîte automatique. Toutefois, celle de Honda fait partie des rares exceptions. Elle sert particulièrement bien le 1.0 i-VTEC de la Civic. Selon le moteur, le nouveau CR-V se contente d'une **boîte auto à 5 rapports** presque obsolète ou a carrément droit à une inédite **BVA9** tout à fait fréquentable. L'exclusive NSX est équipée d'une **double embrayage à 9 rapports**: pas mal, mais les rivales font mieux.



CH. MARTIN

La transmission à variation continue de la Honda Civic ne gâche pas l'agrément de conduite. C'est l'une des rares exceptions de l'espèce.

Chez Suzuki

La **boîte automatique à 6 rapports** que l'on peut trouver sur la Swift, le Vitara ou le S-Cross fait le job, mais il y a mieux ailleurs. Dommage car les moteurs Boosterjet ne manquent pas d'arguments.

Chez Kia et Hyundai

Nous mettrons un voile pudique sur la **boîte auto à 4 rapports** des citadines du groupe (i10, i20, Picanto, Venga): mieux vaut continuer à passer les vitesses. En fin de carrière, le Santa Fe se contente aussi d'une **BVA6** plus tout à fait dans le coup. En revanche, les autres modèles reçoivent une plus moderne **boîte robotisée à double embrayage DCT-7** (voir essai du Sportage p. 70), y compris pour ses voitures hybrides (6 rapports). Un bon choix. Rapide et douce, elle se marie toutefois parfois moins bien avec les moteurs que chez les meilleures. Autres exceptions, les nouveaux Tucson et Sportage CRDi 185 ch, de même que la Stinger ont droit à une classique **BVA8** qui leur va bien, mais qui manque un peu de rapidité. Autre cas à part: les électriques font appel à un réducteur de couple.

Chez Mazda

La **boîte automatique classique** des Mazda n'est pas une punition, mais elle n'est plus tout à fait dans le coup avec ses seulement 6 rapports. Elle a notamment tendance à étouffer les mécaniques essence si plaisantes du japonais. Sur un MX-5, c'est dommage!



ADRIEN CORTESI

L'Opel Crossland profite de l'excellente transmission à 8 rapports qui équipe les Peugeot 308 et 3008.



YANN LEFEUVRE

Les deux modèles Smart reprennent la boîte à double embrayage de la Renault Twingo.



LEXUS

Lexus corrige une partie des défauts de la transmission à train épicycloïdal en lui associant une boîte à convertisseur.

Chez Smart

Smart a beau appartenir à Mercedes, il n'y a que peu de passerelles techniques entre les deux marques. C'est avec la Twingo que Smart partage de nombreux éléments. Parmi ceux-ci, la **boîte à double embrayage** a permis à la minicitadine de progresser en termes de confort.

Chez Opel

À la peine et à la traîne, les BVA Opel marquent le pas face à la concurrence avec leur **transmission traditionnelle à convertisseur de couple à seulement 6 rapports**. Mais cela devrait changer très vite. Déjà, l'Insignia 2.0 BiTurbo 210 ch et le Crossland X héritent de l'excellente **BVA8** des... Peugeot et DS.

Chez Toyota et Lexus

Exception faite du Land Cruiser et de la GT86 qui peuvent recevoir une **BVA à convertisseur de couple** qui n'est pas au top du top, le champion de la voiture hybride ne jure que par la **transmission CVT**. Et nous l'avons dit, écrit et réécrit: ce n'est pas notre transmission préférée. Même si elle a l'avantage d'éviter toute surconsommation, l'emballage du moteur qu'elle entraîne lorsqu'on sollicite celui-ci n'est vraiment pas plaisant. Sur les Lexus LS et LC 500, le constructeur a couplé sa transmission star à une boîte auto donnant ainsi naissance à une usine à gaz à 10 rapports. Mais le résultat n'est pas à la hauteur des meilleures sportives du marché.

L'AVIS DE L'AUTO-JOURNAL

Longtemps boudées par les conducteurs avides de plaisir de conduire, les boîtes automatiques tiennent leur revanche. Les progrès de ces dernières en termes d'agrément mais aussi de maîtrise de la consommation poussent les constructeurs à démocratiser l'ensemble des transmissions, à convertisseur, robotisées et, dans une moindre mesure, à variation continue. Comme le montre ce dossier, les mauvaises boîtes se comptent sur les doigts d'une seule main. En revanche, pour faire partie des meilleures, il ne faut pas lésiner sur le nombre de vitesses et soigner particulièrement la gestion et l'accord moteur/boîte.

Deux atouts et un peu de bluff

Pour s'asseoir à la table des meilleurs, il faut avoir du jeu. Avec sa motorisation hybride et son style affirmé, le nouveau Lexus UX arrive avec des atouts majeurs. Mais deux cartes ne suffisent pas toujours pour rafler la mise.

Par Mélina Priam Photos Bernard Rouffignac







➊ Comme l'écran n'est pas tactile, il faut apprendre à se servir du pavé façon souris d'ordinateur pour accéder aux fonctions du système multimédia. Franchement, cela demande un petit temps d'adaptation. ➋ La présentation ne manque pas de cachet, mais l'UX est désordonné. Les commandes semblent avoir été jetées au hasard sur la planche de bord : à vous de les retrouver !



Encore un ! Un quoi ? Un SUV, bien sûr. Mais encore ? Un SUV compact, de 4,50 m de long pour être précis, qui entend déloger les pontes du haut de gamme de leur trône. Mission ardue quand on n'a pas, sur sa calandre, quatre anneaux, une hélice, une étoile, un jaguar ou que sais-je encore. Mais Lexus n'est pas du genre à se laisser impressionner par la notoriété acquise sur des décennies des références européennes. S'il n'a pas l'ancienneté, le japonais a la persévérance et il est du même bois que son cousin Toyota,

qui a fini par s'imposer aux 24 Heures du Mans. Mais cette fois, pas sûr qu'Audi et compagnie lui laissent le champ libre. Au contraire, le nouveau Q3 débarque dans quelques semaines, le Mercedes GLA dans la foulée et les Jaguar e-Pace, BMW X1 ou X2 et le Volvo XC40 occupent déjà les premières lignes. Alors ? Il faut se démarquer ! Pour se faire un nom, l'UX donne dans l'original, dans le bizarre même, diront certains. Mais au moins il a de la gueule, comme on dit ! Il plaît ou... pas, certains aiment, d'autres font la grimace, mais il ne ressemble à aucun autre. Si, un peu, tout de même... à son cousin

Toyota, le C-HR. Mais les ventes de ce dernier sont au beau fixe, c'est plutôt de bon augure.

Sous le capot aussi, l'UX se distingue de la concurrence. Car Lexus a de vraies convictions et s'y tient.

Ne cherchez pas de moteur diesel ; n'espérez pas non plus de la puissance pour aller frimer sur les autoroutes allemandes comme pourraient le laisser penser son physique musclé et ses lignes saillantes. Pour Lexus, l'hybride est une évidence. Au point que, même si une motorisation essence de 171 ch a été développée pour certains

Le 4x4 en mode électrique

Même avec 178 ch, un ensemble hybride est un peu léger pour supporter les contraintes d'une vraie transmission intégrale et transformer l'UX en gros dur sur les chemins de terre. Pour donner le change, la version E-Four se contente donc d'un moteur électrique de 5,3 kW (7 ch) et 55 Nm placé sur l'essieu arrière. Celui-ci peut, lorsque les capteurs détectent une perte de motricité du train avant, prendre le relais en assurant jusqu'à 80 % de la propulsion. Mais seulement jusqu'à 70 km/h. Au-delà, l'UX 4x4 redevient une pure traction.





① Comme sur tous les hybrides du groupe Toyota-Lexus, l'UX propose de suivre le cycle des flux d'énergie et l'état de charge des batteries sur l'écran de 10,3 pouces. ② Placer la molette du réglage de mode de conduite au dessus des compteurs est original, mais n'apporte pas grand-chose. ③ L'UX n'oublie pas les aides à la conduite. Celles liées à la sécurité sont de série dès l'entrée de gamme.



Marchés, l'UX ne sera commercialisé en France qu'en version 250h. Laquelle associe un nouveau 2 l turbo essence à injection directe et indirecte de 146 ch à deux moteurs électriques de 80 kW. Au total, l'ensemble affiche l'équivalent de 178 ch. Cela ne vous colle pas au siège, mais c'est largement suffisant pour ne jamais être pris au dépourvu au moment de doubler un poids lourd. Avec un bon châssis, c'est même assez pour se faire plaisir.

Assis à peine plus haut que dans une berline, le conducteur ne s'ennuie pas au volant. En ville, en bon hybride qu'il est, il fait preuve d'une

agrable douceur, se révèle très maniable et évidemment silencieux lorsqu'il évolue en tout électrique. Sage et discret au milieu de la circulation urbaine, il ne se dégonfle pas quand une petite route se profile. Il n'a certes pas le tempérament enjoué et dynamique d'un BMW X2 par exemple, mais il n'est pas pataud. Son train arrière reste toujours très sécurisant, et l'avant ne prend pas la tangente à la première épingle; l'ensemble vire à plat avec une certaine aisance. Ce comportement équilibré est d'autant plus agréable qu'il n'est pas obtenu au détriment du confort. Excepté parfois quelques réactions

sèches en compression sur les nids-de-poule, l'UX est en effet plutôt bien amorti et suspendu. Cerise sur le gâteau, grâce à sa puissance et à son couple plus élevés que ceux des Prius et C-HR, la mécanique hybride, pourtant affublée comme ces modèles de la même boîte pont à 1 rapport, est bien moins sujette à mouliner dans les tours. Ce n'est pas encore parfait ni aussi transparent et agréable que cela pourrait l'être avec une boîte à double embrayage, mais il faut souligner les progrès. Cette transmission, Lexus et Toyota ne veulent de toute façon pas en démordre. Il faut lui reconnaître une vertu: ➔



L'UX 250h MISE BEAUCOUP SUR LE STYLE... UN PEU TROP PEUT-ÊTRE. MAIS SON MOTEUR HYBRIDE LUI PERMET D'ÊTRE TRÈS À L'AISE EN VILLE •••



1 À deux, c'est supportable, à condition de ne pas mesurer 1,80 m, ni d'avoir de grandes jambes. Ne cherchez pas de vide-poches dans les contre-portes : il n'y en a pas ! 2 Un si petit coffre pour un aussi gros SUV, ce n'est pas sérieux Monsieur Lexus ! Le cache bagages souple se replie facilement pour être rangé sous le plancher. 3 Du style, encore du style avec le rappel des clignotants dans les rétroviseurs.



elle participe à l'efficience de la motorisation. Si les 4,8 l/100 km annoncés sont impossibles à reproduire dans la circulation courante, une moyenne de 6 l/100 km est tout à fait réalisable.

À bord, l'UX continue de cultiver sa différence, avec, autant le dire franchement, plus ou moins de réussite.

Au premier abord, l'originalité, également de mise à l'intérieur, contribue à l'ambiance agréable et chaleureuse. La présentation n'est pas aussi raffinée ni les matériaux aussi luxueux qu'à bord des références allemandes que l'UX

entend concurrencer, mais l'ensemble est plaisant. Quelques détails réussis attirent l'œil, comme la bonne résolution de l'écran central de 10,3 pouces, le pavé tactile haptique – fonctionnant comme une souris d'ordinateur – qui permet d'accéder à toutes les fonctions du système multimédia, ou encore les 4 prises USB et l'astucieuse double ouverture du vide-poches de l'accoudoir central. Mais passée la surprise du début, le tableau se gâte. Rien de rédhibitoire pour le conducteur. Mais quand il s'agit d'ergonomie, l'originalité n'a pas que du bon. Le fameux pavé tactile, justement, réclame un

sacré doigté et devient moins facile à utiliser en roulant. Encore plus pour le passager avant qui, à moins de se contorsionner, doit utiliser sa main gauche forcément moins habile (sauf s'il est gaucher !). L'UX n'est pas non plus très organisé avec ses commandes traditionnelles. Entre celles situées sur la contre-porte, celles à gauche du volant, celles sur le volant ou encore sur la console centrale, sans oublier les deux molettes façon oreilles de Mickey au-dessus de la casquette du compteur, le tout, un peu brouillon, porte à confusion. Mais ce sont surtout les passagers arrière qui déchantent. La ligne

L'avis de Mélina Priam



J'adore sa douceur et sa maniabilité en ville, mais je suis fâchée avec son ergonomie.



Le dessin de la poupe ne favorise évidemment pas la visibilité arrière. Mais les grands perdants sont surtout l'habitabilité et le volume du coffre.



PLUS
Bon compromis routier
Douceur de conduite en ville
Consommation
MOINS
Habitabilité et accès aux places arrière
Coffre ridiculement petit
Ergonomie spéciale au début

plongeante de la poupe nuit à la garde au toit, la découpe des portes arrière ne facilite pas l'accès à la banquette et l'UX n'est de façon générale pas très spacieux. À deux, ça passe; à trois, c'est plutôt le genre sardines en boîte, et, dans tous les cas, il ne faut pas espérer étendre ses jambes surtout si ceux de l'avant sont grands.

Il faudra aussi voyager léger. Très léger même! Ce n'est pas pour rien que Lexus ne communique pour l'instant aucun volume de coffre. À vue de nez, il n'atteint même pas 300 dm³. Pour un engin de 4,50 m, dont il est légitime d'attendre un minimum d'esprit de famille, c'est

fâcheux. Le constructeur a eu beau nous assurer réfléchir à une solution d'ici à l'arrivée des premières voitures en février 2019, il ne va pas redessiner la carrosserie, ni abaisser le seuil de chargement. Pour ne pas se quitter fâchés, soulignons que pour avoir un argument de plus face à ses présomptueux concurrents européens, l'UX arrive avec une jolie dot. Les tarifs ne sont pas encore connus, mais l'entrée de gamme devrait être proposée à partir de 35 000 € et la finition Luxe avec affichage tête haute, pack complet d'équipements de sécurité, système multimédia et *tutti quanti* en dessous de 40 000 €. ■



❶ Les feux arrière saillants ne sont pas là que pour le style. Les petites ailettes ainsi formées guident le flux d'air et contribuent à réduire les perturbations aérodynamiques. ❷ Sur Luxe, l'UX chausse du 18 pouces. C'est joli mais pas forcément bon pour le confort. ❸ Audi a ses anneaux, Mercedes son étoile et Lexus son L! Il intègre la calandre trapézoïdale, autre signe de ralliement des Lexus.



LEXUS UX 250h 178 ch E-Four Luxe EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	146 ch à 6 000 tr/mn + 109 ch électrique ⁽¹⁾
Couple maxi	180 Nm à 4 400 tr/mn + 202 Nm électrique
Type	4 cyl. en ligne turbo es.
Cylindrée/puissance fiscale	1987 cm ³ / NC
Transmission	intégrale non permanente jusqu'à 70 km/h
Boîte/nombre de rapports	train épicycloïdal/1

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m ⁽²⁾
Pneumatiques AV/AR	225/50 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,50/1,84/1,54/2,64 m
Poids/tractable freiné	1 680/750 kg

Performances

0 à 100 km/h	8,7 s
Vitesse maxi	177 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	NC
------------------	----

LE BUDGET

Prix	à partir de 35000 €*
Malus (CO ₂)	0 € (113 g/km)
Prix du modèle essayé**	41 000 €*
Garantie	3 ans ou 100 000 km

(1) Puissance cumulée: 178 ch.

(2) Entre trottoirs, 11,2 m entre murs.

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

Équipements de série

8 airbags, affichage tête haute, AFIL, aide au parking AV/AR, alerte de précollision avec détection piétons et freinage auto d'urgence, avertisseur de sortie de voie, banquette 40/20/40, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, chargeur téléphone par induction, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, gestion auto codes/feux de route adaptatifs, hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, régul./lim. de vitesse adaptatif, recharge téléphone par induction, sièges AV, rétors. ext. et vitres AV élec., syst. multimédia avec écran 10,3 pouces/GPS/pavé de réglage tactile/4 prises USB...

Options

Tarifs non communiqués

Consommations

Mixte	4,8 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	NC
Réservoir	43 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Lexus UX avance des arguments solides: performante et vertueuse, sa motorisation hybride a tout pour plaire. Grâce à elle, l'UX est aussi à l'aise en ville qu'agréable en dehors. Mais, à trop miser sur l'originalité, il oublie qu'un SUV de 4,50 m se doit aussi d'accueillir des passagers et des bagages...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

La plus vendue des voitures électriques continue de progresser : batterie plus puissante, autonomie en hausse, progrès tous azimuts. De là à devenir une auto comme les autres... Nos Experts franchiraient-ils le pas ?



La prise pour "faire le plein" est située à l'avant. Sur une borne de 50 kW, la batterie se recharge à 80% en 40 minutes, mais sur une Wallbox de 7 kW, il faut 7 heures. Et sur une prise secteur (3 kW)... 21 heures!



Les aspects pratiques ne sont pas négligés : le coffre est grand, mais le seuil de chargement un peu haut. Et l'angle mort de trois quarts arrière impose le recours systématique à la caméra de recul.

NISSAN LEAF

150 ch (batterie 40 kWh) Tekna - **39 300 €**
Bonus écologique : 6 000 € (0 g/km CO₂)



La Leaf s'apprécie pour sa douceur, son silence... et sa nervosité. Elle réalise des performances étonnantes, même sur route, mais son comportement reste emprunté.



**Franck Lagorce
(Pilote)**

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



**Mélina Priam
(Journaliste)**

► Des centaines de 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.

“
En ville, elle est presque parfaite. Sur route, elle conserve un comportement pataud et son freinage ne met pas en confiance.

**L'avis
du pilote**



Au risque de vous étonner, je pense qu'en ville nous devrions tous rouler en électrique. C'est silencieux, cela incite à être cool au volant, c'est moins polluant... et pas ennuyeux! À l'accélération, cette Leaf a une sacrée patate. Mais Nissan aurait pu mettre les positions de conduite dans le "bon sens". Là, il faut tirer le sélecteur vers l'arrière pour avancer et le pousser vers l'avant pour passer la marche arrière: pas très logique. **En ville, conduire avec le système de l'e-pedal, qui optimise la récupération d'énergie, a quelque chose d'amusant, mais cela demande de la pratique.** Au début, l'effet frein moteur peut dérouter. En revanche, l'angle mort de trois quarts avant est très gênant, et la Leaf perd de sa superbe sur la route, en particulier au freinage. L'ABS intervient tôt, et comme l'auto est souple en suspensions, le transfert de masses est prononcé et elle sous-vire énormément.

“
Sa conduite me laisse sur ma faim: le comportement routier un peu gauche ressemble encore trop à celui d'une voiture... électrique!

**L'avis
de la
journaliste**



Les progrès réalisés en quelques années par les voitures électriques sont impressionnantes. Mais la route est encore longue pour qu'elles offrent la même liberté d'utilisation qu'une voiture thermique. En ville, c'est vrai, cette Leaf a tout pour plaire. L'autonomie n'est pas un frein. **Encore faut-il ne pas perdre de vue qu'entre les promesses de Nissan – 270 km en moyenne, 389 km en ville – et nos relevés, il y a un delta non négligeable de 70 km environ.** Se pose ensuite le problème du temps de charge. Le plus simple est de pouvoir brancher la voiture chez soi le soir, donc d'investir. Car le réseau français de bornes de recharge est encore très en retard et confus. Mais à domicile, c'est généralement de la charge lente. Comme les batteries sont de plus en plus puissantes pour gagner en autonomie, quand elles sont à plat, il ne faut pas avoir besoin de prendre sa voiture dans la demi-heure!

“
Elle donne vraiment envie de se mettre à l'électrique, mais 200 km d'autonomie sur route, c'est encore un peu juste.

**L'avis
du taxi**



Cette Leaf est très agréable à conduire: silencieuse, douce, confortable. J'adore la sensation de la puissance électrique, c'est grisant. À bord, malgré une qualité des matériaux irrégulière – les plastiques durs côtoient des éléments plus valorisants –, la présentation est réussie. J'aime bien le sélecteur rond de la commande de boîte. En revanche, carton rouge à la visibilité arrière: la lunette est toute petite et ce que je vois dans le rétro, ce sont les appuie-tête! La Leaf en fait aussi trop au niveau des alarmes, qui se manifestent pour un oui ou pour un non. **Comme la batterie est bien intégrée, l'habitabilité est satisfaisante. C'est une petite familiale assez spacieuse.** Mais les passagers arrière ont les pieds un peu surélevés, et le tunnel central est encombrant. À deux, tout va bien, à trois, c'est juste! Le coffre est pratique, malgré un décrochement entre le fond et le seuil, un peu haut.



KIA SPORTAGE
1.6 CRDi 136 ch
2WD DCT7
GT Line Premium

Le
g  ndre
idéal



Pour faire le beau au Mondial de l'Auto*, le Sportage s'offre un costume tout neuf. Il hérite surtout d'un nouveau diesel 1.6 de 136 ch, afin de montrer patte blanche en janvier prochain lors du passage aux nouvelles normes.

Par Mélina Priam Photos Arnaud Saunier

Pour beaucoup de familles, rentrée rime avec nouveaux cartables et cahiers, nouvelles chaussures, manteaux tout neufs, pour les enfants comme pour les grands. C'est un peu la même chose pour les constructeurs. À quelques semaines de l'ouverture du Mondial de l'Auto*, ils veulent eux aussi que leur progéniture soit la plus belle sur le stand, surtout lorsqu'il s'agit de leur best-seller. Deux ans et demi à peine après le lancement de la quatrième génération de Sportage, Kia ne veut pas voir les ventes de son champion s'effriter. Mais la concurrence se durcit chaque jour davantage et, à deux ans et demi, on est déjà un "vieux". Cependant, les designers ont eu le coup de crayon léger. Ils ont très légèrement affiné l'avant pour lui enlever un peu de son côté massif, et ils ont ajouté des LED partout où cela était possible, y compris sur les feux arrière. Le résultat s'apparente plus à un repoudrage de nez et au jeu du "avant/après"... Pas sûr que tout le monde trouve les sept erreurs.

Les motoristes ont été davantage mis à contribution. La faute aux normes antipollution, de plus en plus drastiques. Sous le capot, le Sportage se débarrasse ainsi de son bon vieux 1.7 CRDi, qu'il remplace par un plus petit 1.6 décliné en 115 ou 136 ch. 100 cm³ de moins, vous me direz que ce n'est pas une révolution. Vous aurez raison. Bien malin celui qui fera la différence, une fois installé derrière le volant. Le petit nouveau donne la sensation d'être un peu plus rond, plus souple. Épaulé par une efficace boîte à double embrayage à 7 rapports (1 500 €), ce n'est

pas un grand sportif (même en 136 ch), mais il n'est pas à la peine, utilisé "en bon père de famille". En revanche, chronomètre en main, c'est sans appel, le Sportage laisse des plumes – ou plutôt des dixièmes de seconde – dans la bataille. Rien de rédhibitoire, il ne s'agit que de 3 ou 4 dixièmes de plus à l'accélération ou en reprises, mais difficile de courir deux lièvres à la fois ; le Sportage échange les secondes contre les grammes de CO₂. Car le tour de passe-passe mécanique cache l'arrivée d'un système de dépollution des NOx avec un catalyseur, qui transforme ces derniers en vapeur d'eau. Là encore, cela ne change rien à la conduite, mais se traduit par la nécessité de remplir régulièrement le réservoir d'AdBlue, l'additif à base d'urée indispensable à la transformation des NOx en diazote et en eau. Évidemment, pour faire passer la pilule, Kia nous assure que la consommation en sort gagnante. Mais en ce moment, avec le micmac des normes (voir enquête p. 32) et les règles de trois que les constructeurs ont le droit de faire pour noyer le poisson, le plus sûr est de nous référer à notre base de données. Direction Montlhéry, pour vérifier par nous-mêmes.

Et là, bonne surprise ! Le petit 1.6 se révèle moins gourmand. Ce n'est pas le jour et la nuit, mais sachant que ce sont les derniers délitres ou grammes de CO₂ qui sont les plus difficiles à

L'avis de Méline Priam

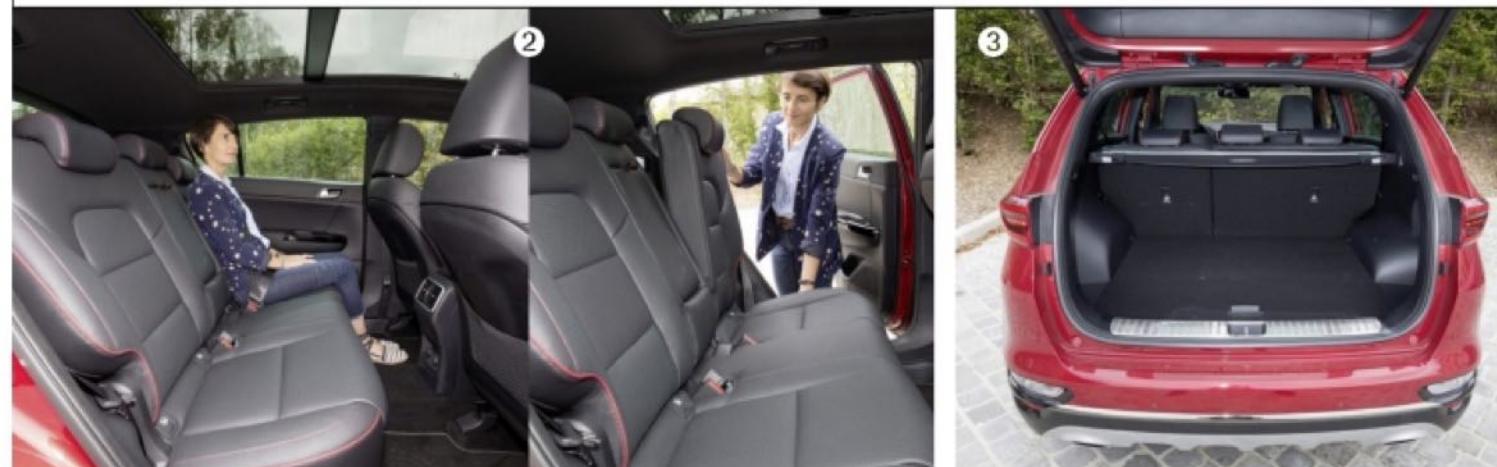


Sa conduite ne donne pas le grand frisson, mais il est rassurant et sait se faire aimer au quotidien.



1

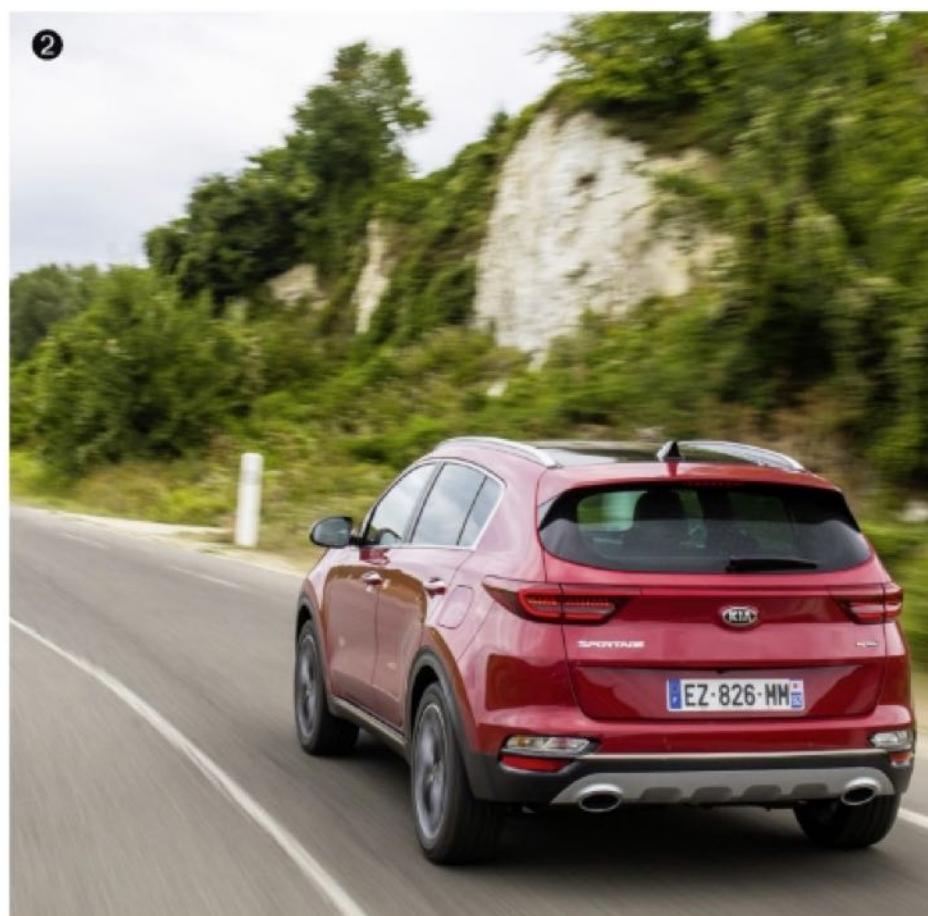
● Le Sportage n'affiche pas un comportement très dynamique, mais il est plutôt confortable, quoiqu'un peu sec sur certaines déformations. ● Il sait recevoir les passagers arrière avec aisance. Faute de banquette coulissante comme certains concurrents, il propose d'incliner aussi les dossiers arrière. Le toit ouvrant panoramique, ici de série, contribue aussi au bien-être à bord. ● En prime, le coffre est vaste (527 dm³), mais, bien sûr, le seuil de chargement est un peu haut perché.



2

3

LE SPORTAGE N'EST PAS LE PLUS SENSATIONNEL DES SUV. IL CHASSE PLUS LE CO₂ QUE LE CHRONO, CE QUI LUI PERMET D'ÊTRE L'UN DES PLUS ÉCONOMIQUES DE SA CLASSE ●●●



1

2

● À bord, les deux grandes nouveautés sont le volant et l'écran tactile façon tablette. Beaucoup mieux intégré, plus classe, ce dernier supporte un système multimédia plus performant. ● Le Sportage GT Line frime avec une double sortie chromée, mais elle n'est qu'esthétique. Il n'y a qu'une ligne d'échappement.

KIA SPORTAGE

1.6 CRDi 136 ch DCT7 GT Line Premium EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	136 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cyl en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques AV/AR	245/45 WR 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,50/1,86/1,65/2,67 m
Poids/tractable freiné	1640/1600 kg

Performances

1 000 m d.a.	33,8 s
0 à 100 km	11,6 s
90-130 km/h en Drive	10,9 s
Vitesse maxi	181 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	32 cm
Largeur aux coudes AV/AR	153/150 cm
Volume de coffre	527 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	41,3/65,5/68,7 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	37 990 €
Malus (CO ₂)	73 € (123 g/km)
Prix du modèle essayé*	39 813 €
Garantie	7 ans ou 150 000 km

*Avec options et malus inclus

Équipements de série

8 airbags, AFL, accès et démarrage sans clé, Bluetooth, clim auto, ESP, gestion auto codes/feux de route adaptatifs, hayon électrique, lecture des panneaux, phares full LED, régul./lim. de vitesse, surveillance angle mort, syst. multimédia complet...

Options

Pack de sécurité (1 100 €), peinture métallisée (650 €).

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,4/6/6,4 l/100 km
Autonomie/Réservoir	62 l/984 km

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Slovaquie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Avec ce 1,6 l de 136 ch "tueur" de NOx, le Sportage perd en performances ce qu'il gagne en efficience. Pour le reste, il s'apprécie pour son esprit de famille.

Cette version GT Line Premium est chère mais fait le plein d'équipements.

La cerise ? La garantie 7 ans.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1

● Plutôt qu'un système d'assistance au parking (Park Assist) qui n'est pas toujours si facile à utiliser en ville, le Sportage opte pour une caméra à 360° qui offre différents angles de vue pour visualiser précisément où sont vos boucliers et/ou roues. ② Les jantes de 19 pouces Sportage GT Line lui confèrent une certaine assise, mais évidemment, elles se paient un peu en confort de suspension.



2



PLUS

Habitabilité et coffre
Consommation
Rapport prix/
équipements et garantie
de 7 ans

MOINS

Performances en retrait
Ambiance et présentation
un peu ternes

grappiller, nous n'allons pas faire la fine bouche. En moyenne, le Sportage 1.6 CRDi réclame 6,3 l/100 km contre 6,8 l/100 km pour le précédent 1.7. Sur autoroute et en ville, le gain est même de 0,6 l/100 km. De bonnes dispositions qui font de lui l'un des plus vertueux de sa classe surtout avec une transmission automatique.

En action, le Sportage n'a pas non plus le brio d'un 3008, mais il n'est pas déplaisant ni ennuyeux à mener.

Pas trop emprunté malgré son gabarit, il affiche un comportement routier plus sécurisant qu'agile, tout en sachant se tenir droit dans les appuis, surtout les versions GT Line, dotées de réglages de châssis plus fermes. Mais ses trains roulants ne sont pas réglés aussi finement que ceux du Peugeot et le confort en fait les frais. D'autant que cette finition est livrée avec de très belles jantes de 19 pouces qui n'arrangent pas la donne. Rien de rédhibitoire, le Sportage

reste assez souple, mais les dos délicats auront intérêt à l'éviter. Le manque de précision et une certaine lourdeur dans la direction nous ont davantage déçus, tout comme la faible différence de réglages entre le mode de conduite Normal et le mode Sport. Mais le Sportage ne fait pas de publicité mensongère. C'est un SUV, pas une voiture de sport. Au quotidien, il sait se faire aimer, en se montrant accueillant et pratique. Les passagers arrière ont plus de place qu'il n'en faut, les rangements d'appoint ne manquent pas, le coffre est immense et le nouveau venu profite de ce restylage pour se mettre à jour des dernières technologies embarquées.

À bord, il n'a évidemment pas la classe des SUV de luxe, mais l'arrivée d'un écran tactile façon tablette et de quelques touches de chrome en plus donne un air de fête. Enfin, le Sportage n'est pas trop prétentieux en tarif, même s'il mise plus désormais sur une dotation d'équipements de série très complète que sur un prix agressif. ■

En quête de lumière...

Malgré d'indéniables qualités, la Fabia reste dans l'ombre des stars des citadines européennes. Skoda espère que le traditionnel restylage de mi-carrière permettra d'attirer sur elle les projecteurs...

Par Alan Froli Photos Adrien Cortesi





S

ur un segment dominé par les modèles ultra-réputés que sont les Renault Clio, Peugeot 208 ou encore Volkswagen Polo, entre autres, difficile pour la Skoda Fabia de se faire remarquer. Elle soufflera pourtant sa vingtième bougie l'an prochain. Et le partage de nombreux éléments avec sa cousine allemande est un gage indéniable de qualités intrinsèques. Reste que cette troisième génération stagne en 9^e position des ventes du segment en Europe. Trop fade, la tchèque ? Ce n'est pas à nous de le dire, mais il n'est pas certain que ce lifting de mi-parcours change la donne, même si Skoda espère donner un second souffle à sa citadine.

De prime abord, les coups de bistouri paraissent minimes. Ils changent toutefois subtilement l'expression du visage, avec notamment une calandre qui empiète sur d'inédits projecteurs full LED, de série sur cette finition haut de gamme Style, et des boucliers redessinés.

Sous le capot, pas de changement, la Fabia bénéficiant déjà, depuis l'année dernière, de nouveaux moteurs.

Et notamment du récent 3 cylindres 1.0 TSI venu remplacer le 4 cylindres 1.2 TSI. Fort de 95 ch dans sa version la moins puissante, celui-ci épate toujours par sa belle disponibilité dès les abysses du compte-tours (merci au turbo ultra-réactif!), son silence de fonctionnement et surtout par l'absence totale de vibrations, rare pour ce type de moteur – les françaises pourraient prendre exemple. Domage en revanche que la longueur de la transmission lui coupe les pattes lors des relances sur le 5^e et dernier rapport. Cela dit, en mettant un petit coup de 4^e, cette Fabia relance de manière assez tonique et avec une certaine aisance sur les grands axes. En outre, la commande de boîte s'avère toujours très agréable à manipuler, avec un guidage précis et des verrouillages francs. Et pour les "gourmands" qui souhaiteraient plus de confort d'utilisation, il est possible d'opter pour la version de 110 ch dotée d'une boîte à 6 rapports moyennant seulement 450 € supplémentaires. Ceux qui, en prime, veulent arrêter de faire travailler leur pied gauche et leur main droite pourront ajouter la boîte douce et rapide DSG7 (encore 1 200 €). Côté consommation, l'appétit devrait avoisiner les 6,5 l/100 km, une valeur dans la



À l'arrière, le plus gros changement reste l'apparition de nouveaux feux à LED sur les finitions les plus huppées.

moyenne de la catégorie, proche de celle qui prévalait avant le restylage (il ne devrait pas influer sur ce point) et de celles des Polo et Ibiza, dotées du même moteur et déjà mesurées par nos soins sur notre base de Montlhéry.

Le comportement routier apparaît, lui, toujours rassurant, mais en aucun cas aussi dynamique que celui d'une 208. Le train avant a tendance à prendre son temps pour tourner et il élargit bien vite la trajectoire en cas d'excès d'optimisme dans les passages serrés, histoire de ne pas déstabiliser le postérieur. Pour sûr, la Fabia joue la carte de la sécurité. Pour preuve aussi, elle peut recevoir de nouvelles assistances à la conduite, notamment la

surveillance de l'angle mort, ou le détecteur de circulation en marche arrière, bien pratique dès qu'il faut sortir d'une place en bataille sans avoir une bonne visibilité sur les voitures arrivant. En revanche, le confort de suspension est correct, sans plus.

À bord, la Fabia évolue peu aussi: l'ambiance demeure austère et la planche de bord est toujours composée de plastiques durs.

Et ce, malgré l'apparition d'une nouvelle instrumentation de bord avec de nouveaux compteurs et la présence d'un écran tactile de 6,5 pouces assez moderne. Pas de chichi, mais l'ensemble fait sérieux, le mobilier est solidement fixé et ajusté avec précision.



L'avis d'Alan Froli



Le moteur est plaisant, l'auto douce à l'usage, mais le comportement routier manque pour moi de saveur.



LE COMPORTEMENT ROUTIER DE LA FABIA APPARAÎT SÛR MAIS PEU ENJOUÉ, AVEC UN TRAIN AVANT UN PEU MOLASSON •••



❶ Les optiques changent de forme mais aussi de technologie, puisque sur ce modèle haut de gamme Style, elles sont à LED. ❷ Bon marché, le GPS optionnel délivre désormais des informations sur le trafic et les places de parking disponibles. ❸ Les places arrière réservent suffisamment d'espace, même pour des adultes, mais les dossier ne sont pas assez inclinés.





À bord, la présentation demeure très classique. Il est possible d'égayer l'ambiance avec quelques touches de couleurs.

Comme à l'accoutumée, la petite Skoda mise sur les aspects fonctionnels et pratiques. En premier lieu, une habitabilité très correcte et un coffre parmi les plus volumineux du segment. Mais aussi des rangements vastes et accessibles. Enfin, de petites attentions bienvenues typiquement Skoda, comme le gratte-givre situé dans la trappe à carburant, auquel s'ajoutent désormais deux prises USB aux places arrière (les enfants vont être contents !), un tapis de coffre réversible avec une face en caoutchouc et une lampe torche dans le coffre. Notez que la déclina-

PLUS
Agrément mécanique
Aspects pratiques
Sérieux de fabrication
MOINS
Châssis peu enjoué
Relances en 5 ^e
Déficit d'image

son break, dite "Combi", est toujours disponible et propose, pour 600 € de plus, 200 dm³ supplémentaires dans le compartiment à bagages ! À l'arrivée, cela donne un volume digne d'un gros SUV ! Question tarifs enfin, si ceux-ci ne s'envolent pas de manière délirante, la Fabia s'est éloignée des prix planchers de la première génération et s'affiche désormais juste au-dessous de la moyenne. Elle dispose néanmoins d'un équipement intéressant, surtout dans cette version haut de gamme Style, et les options restent bon marché. ■



SKODA FABIA 1.0 TSI 95 ch Style EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	95 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	160 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	999 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Diamètre de braquage	10,7 m
Pneumatiques AV/AR	215/45 R 16

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4/1,74/1,47/2,47 m
Poids/tractable freiné	1 121/1 000 kg

Performances

0 à 100 km/h	10,8 s
Vitesse maxi	184 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	336 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	17 980 €
Malus (CO ₂)	0 €
Prix du modèle essayé*	19 640 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, Bluetooth, caméra de recul, climatisation auto, détecteurs de pluie/luminosité, freinage automatique d'urgence, jantes alu 16 pouces, phares full LED, rétroviseur intérieur jour/nuit automatique, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance de l'angle mort, système multimédia avec écran tactile/audioradio/prise USB, vitres arrière surteintées, volant cuir multifonction...

Options

Aide au démarrage en côte (80 €), aide au parking AV (310 €), détecteur de fatigue (50 €), gestion codes/phares auto (130 €), GPS (390 €), pack Dynamique avec sièges et suspension sport (450 €), peinture métallisée ou nacrée (460 €), sièges AV chauffants (360 €), régulateur de vitesse adaptatif (240 €), toit panoramique (820 €)...

Consommations

Mixte	4,8 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	5,6/4,2 l/100 km
Réservoir	45 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sérieusement construite, pratique, douce à l'usage et à la page en termes de technologie grâce à un savant restylage, la Fabia mérite plus que jamais de sortir de l'anonymat, même si l'on connaît plus passionnant au volant. Surtout qu'elle affiche toujours un rapport prix/équipement intéressant.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

78 [MATCH] **DS 7 CROSSBACK** BlueHDi 130 ch BVM6 Performance Line /
PEUGEOT 3008 BlueHDi 130 ch BVM6 GT Line



DS 7 CROSSBACK

➊ Même commande de boîte que le 3008: ferme et bien guidée, à l'opposé du tempérament routier et des suspensions tout en moelleux. ➋ Même les jantes de 19 pouces de série sur cette version Performance Line ne parviennent pas à dégrader le confort de suspension. ➌ Plus long et plus large, le DS 7 Crossback s'avère un peu plus difficile à appréhender en ville. En revanche, sur les grands axes, il est royal. Et quel confort! ➍ L'instrumentation de bord s'affiche sur un large écran de 12 pouces. La lisibilité est parfaite et plusieurs styles d'affichage sont proposés.



TRÈS PROCHES TECHNIQUEMENT, LES DEUX SUV RÉVÈLENT DES COMPORTEMENTS ROUTIERS RADICALEMENT DIFFÉRENTS •••

MATCH

Du chic et du charme

Pour rivaliser avec le gratin, DS 7 Crossback et 3008 jouent la même carte du raffinement "à la française". Ils utilisent aussi les mêmes ingrédients, parfois modestes comme ce "petit" moteur diesel de 130 ch... qu'ils accommodent différemment. Qui est le plus chic et sobre ? **Par Mélina Priam Photos Christian Martin**

NOS MESURES

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



DS 7 CROSSBACK
BlueHDI 130 ch BVM6
Performance Line

PEUGEOT 3008
BlueHDI 130 ch
BVM6 GT Line

LA TECHNIQUE

Malgré un DS 7 Crossback plus imposant, à l'empattement plus long et un peu plus difficile à mener en ville, même moteur, même boîte de vitesses, même poids à quelques kilos près, même bon diamètre de braquage dans les deux cas, et donc... même "punition" – qui n'en est pas une. Mais les réglages de trains roulants diffèrent entre les deux modèles, et cela change tout !

LE GAGNANT ÉGALITÉ

Moteur/Transmission

Puissance maxi	130 ch à 3750 tr/mn	130 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1750 tr/mn	300 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm ³ /6 CV	1499 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Pneumatiques AV/AR	235/50 R 19	205/55 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,58/1,91/1,63/2,74 m	4,45/1,85/1,63/2,68 m
Poids/tractable freiné	1550/1500 kg	1544/1 500 kg

LA CONDUITE

Avec des fiches techniques aussi proches, rien d'étonnant à ce que nos deux cousins se retrouvent au coude à coude en termes de performances. Dans les deux cas, le BlueHDI de 130 ch leur va bien, mais il ne faut pas attendre le grand frisson. Le 3008 se révèle néanmoins un peu moins poussif en relances. Rien de décisif et, pour les débattages, tout se joue sur le toucher de route. Là, c'est le jour et la nuit. Face à l'équilibre remarquable du 3008, qui solgne autant l'amortissement que la précision et l'agrément de conduite, le DS 7 a pris le parti de tout miser sur le confort. Avec brio, c'est certain, mais aussi au prix d'un comportement pataud et un peu emprunté sur les petites routes.

LE GAGNANT PEUGEOT 3008

Performances/Freinage

1 000 m d.a.	33,6 s	33,7 s
0 à 100 km/h	11,6 s	11,6 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11,6/14,7/19,2 s	11,5/14,8/18,6 s
Vitesse maxi	186 km/h	180 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	10/33/67 m	10/32/62 m



PEUGEOT 3008

① Avec un empattement un peu plus court et des réglages de trains roulants plus dynamiques, le 3008 se montre plus agile et précis. Pour autant, il n'est pas plus performant. ② Placée légèrement en hauteur sur la console centrale, la commande de boîte contribue à l'agrément de conduite, malgré un étagement un peu long des derniers rapports. ③ L'i-Cockpit et le petit volant apportent une touche d'originalité à l'ambiance et à la conduite. Mais la lisibilité peut poser problème à certains.



80 [MATCH] DS 7 CROSSBACK BlueHDI 130 ch BVM6 Performance Line / PEUGEOT 3008 BlueHDI 130 ch BVM6 GT Line



En s'habillant de matériaux plus raffinés, comme l'Alcantara sur cette livrée Performance Line, le DS 7 laisse une impression plus cossue. Mais le style prime souvent sur la fonctionnalité et l'ergonomie est un peu déroutante. Tout le monde ne s'y fait pas.

L'avis de Mélina Priam



Je n'arrive décidément pas à m'habituer à ses fantaisies d'ergonomie ni à sa présentation.



DS 7 CROSSBACK

➊ Le DS 7 profite de son gabarit pour ménager plus d'espace à l'arrière. En outre, il propose un réglage électrique de l'inclinaison de la banquette (1 200 €). ➋ Le coffre ne bat pas de records, surtout compte tenu de l'encombrement extérieur. Et le seuil de chargement est un peu haut (78 cm, contre 72 cm pour le 3008). ➌ Sur le papier, le "petit" diesel BlueHDI de 130 ch pouvait paraître juste pour un SUV de ce gabarit. Il n'en est rien. Le DS 7 Crossback n'est pas un grand nerveux, mais c'est en adéquation avec son comportement routier placide.



PLUS
Confort de suspension
Qualité des matériaux/finition
Habitabilité

MOINS
Comportement pataud
Ergonomie déroutante
Relances poussives



LE 3008 N'EST PAS MOINS CHER, MAIS IL SE MONTRÉ UN PEU PLUS GÉNÉREUX EN ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE •••

MATCH

DS 7 CROSSBACK

BlueHDi 130 ch BVM6
Performance Line

PEUGEOT 3008

BlueHDi 130 ch BVM6 GT Line

LA VIE À BORD

Le DS 7 Crossback profite de son avantage au niveau du gabarit pour accueillir ses passagers avec un peu plus d'aisance. Il se soucie en revanche moins des bagages. Il dégage une impression de luxe plus marquée, tant par le dessin de la planche de bord que par des parties pris de style forts et un choix de matériaux vraiment raffinés. Mais certains pourront tout aussi bien lui reprocher ce côté "bourgeois", préférant la présentation plus moderne et dynamique du 3008. D'autant plus qu'à l'avant, ces choix créent une atmosphère confinée qui peut en opprimer certains. En fait, à chacun ses goûts ! Le confort qu'offre le DS 7 Crossback est en revanche indiscutable ; et pourtant, il a affaire à une autre pointure.

LE GAGNANT DS 7 CROSSBACK

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/150 cm	149/148 cm
Volume du coffre	542 dm ³ *	547 dm ³ *

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	43,8/64,8/68,3 dB	45,2/63,1/67,2 dB
------------------------	-------------------	-------------------

*Avec kit anticrevaison. 487 dm³ pour le DS 7 et 510 dm³ pour le 3008 avec une roue galette.

LE BUDGET

Question tarif, nos deux Frenchies ne la jouent plus profil bas. 35 000 € et plus avec les options pour des versions somme toute modestement motorisées, ce n'est plus très loin des références allemandes. Ils prennent soin toutefois, sur ces livrées haut de gamme, de garnir généreusement la corbeille de la mariée. En regardant dans le détail, le 3008 est mieux pourvu, du moins au niveau des équipements de confort et des aides à la conduite, le DS 7 privilégiant l'esthétique. Le Peugeot se révèle aussi sensiblement plus économique à l'usage.

LE GAGNANT PEUGEOT 3008

Prix	36 300 €	35 950 €
Malus (CO ₂)	0 € (107 g/km)	0 € (106 g/km)
Prix du modèle essayé**	45 860 €	41 400 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

**Avec options et malus inclus

Équipements de série

8 airbags, AFIL, antibrouillards LED + éclairage intersection, aide au parking AR, clim auto, compteur num. écran 12 pouces, détect. pluie/luminosité, ESP, jantes alliage 19 pouces, lecture des panneaux, phares xénon, régul./lim. de vitesse, sellerie et inserts TAB Alcantara, sièges AV élec., syst. multimédia avec écran 8 pouces/GPS/Mirror Screen/prise USB...

6 airbags, accès/dém. mains libres, AFIL active, aide au parking AV/AR + caméra de recul, antibrouillards LED + éclairage intersection, clim auto, ESP, phares full LED, gestion auto feux de route/phares, jantes alliage 18 pouces, Peugeot i-Cockpit Amplify, régul./lim. de vitesse, surveillance angle mort, syst. multimédia avec écran 8 pouces/GPS/Mirror Screen/prises USB...

Options

Accès et démarrage mains libres/hayon (420/920 €), aide au parking AV + caméra de recul (740 €), pack de sécurité étendue (1 600 €), peinture métal. (790 à 1 000 €), réglage mode de conduite (250 €), toit panoramique (1 750 €)...

Hayon mains libres (450 €), peinture métallisée ou spéciale (200 à 1 450 €), régul. de vitesse adaptatif (400 €), roue galette (110 €), sièges AV électriques (900 €), toit panoramique (1 400 €)...

Consommations

Moyenne	6,1 l/100 km	5,9 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,4/6/6 l/100 km	6,1/5,8/5,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	901 km/55 l	898 km/53 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL PEUGEOT 3008

Un match serré ! Avec ses matériaux raffinés, son sens de l'accueil, son confort remarquable et le souci permanent du bien-être de ses occupants, le DS 7 Crossback est une invitation au voyage en première classe. Mais, à L'Auto-Journal, nous aimons avant tout conduire et l'équilibre plus fin du 3008 entre confort et agrément l'emporte. En outre, il ménage un peu plus le porte-monnaie.

L'avis de Mélina Priam



Même avec un petit diesel de 130 ch, le 3008 reste enthousiasmant à conduire.



81



1

PEUGEOT 3008

① Le poste de conduite épuré et les surfaces vitrées donnent l'impression de plus d'espace. ② Avec ce nouveau moteur au rapport cylindrée/puissance plus avantageux que celui du 1.6 BlueHDi de 120 ch, le 3008 améliore son rapport performance/consommation. Au volant, ce n'est toutefois pas flagrant. ③ Le 3008 ne sacrifie pas les bagages. Le hayon électrique est en option, mais avec l'accès et le démarrage mains libres de série, il y a moins à remettre de sa poche (450 €, contre 920 € sur le Crossback). ④ Les passagers ne manquent pas de place, mais ils en ont moins qu'à bord du DS 7 ou d'autres SUV compacts.



2

PLUS
Compromis confort/
tenue de route
Consommation
Rapport prix/
équipement

MOINS
Habitabilité en retrait
Matériaux un peu
moins luxueux
Lisibilité des infos pour
certains conducteurs



3



4

FASHION VICTIM !

Depuis 2014, tout va bien pour l'Aygo : ses ventes ne cessent de progresser. Il n'empêche, la mini-Toyota se met sur son trente et un et investit dans une nouvelle garde-robe pour séduire une clientèle plus jeune et moderne.

Par David Bouillaux Photos Florian Grout

BRANCHÉE ET CONNECTÉE

Pour 640 € de plus par rapport à la précédente Aygo, Toyota a la bonne idée d'ajouter sur l'entrée de gamme x-play le système multimédia avec écran tactile 7 pouces. Cette même finition profite aussi de la caméra de recul. Une excellente nouvelle puisqu'en France la version x-play représente près de 80 % des ventes. Il faut néanmoins ajouter 200 € pour la très pratique technologie Apple CarPlay et Android Auto.



L'avis de David Bouillaux



En plus d'être agréable à conduire, elle a une bonne bouille et est aussi bien équipée qu'une berline.



LE MÊME EN MIEUX

Unique moteur disponible, le petit 3 cylindres essence a été remanié. Il ne gagne que 3 chevaux (de 69 à 72 ch), mais le couple à bas régime a été revu à la hausse, tandis que les rejets en CO₂ baissent. Des changements qui lui permettent de satisfaire aux normes Euro 6.2. À l'usage, la belle souplesse qui caractérisait l'ancienne version est toujours là, avec en prime une légère amélioration de l'insonorisation.



LE JEU DES SEPT ERREURS

La présentation intérieure se dépoussière très légèrement. Parmi les évolutions, notons le dessin un peu plus actuel des compteurs ou encore la présence d'inserts assortis à la teinte de la carrosserie au niveau des aérateurs (sur x-cite). À part ça ? Rien ! Si la qualité des matériaux ne laisse pas bouche bée, elle se révèle malgré tout convenable pour la catégorie. Au volant, le conducteur apprécie l'ergonomie des commandes bien pensées et les nombreux rangements.



TAILLÉE POUR LA VILLE

Avec son gabarit XXS et sa belle maniabilité, l'Aygo se révèle très agréable en ville et met l'accent sur le confort de suspension.

Une qualité dont certaines berlines plus onéreuses pourraient s'inspirer... Malgré des performances moyennes, la puce peut allègrement se dégourdir les jantes sur les grands axes. Il faut juste jouer du levier de vitesses en relance pour compenser les très longs rapports de boîte.



TOYOTA AYGO

1.0 VVT-i x-cite (5 portes) EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	72 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	93 Nm à 4 400 tr/mn
Type	4 cyl en ligne, turbo es.
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm ³ /4 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	Manuelle/5 vitesses

Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques AV/AR	165/60 R15

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,46/1,61/1,46/2,34 m
Poids/tractable freiné	888 kg/non autorisé

Performances

1 000 m d.a.	37,4 s
0 à 100 km	16,4 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	20/31,8 s
Vitesse maxi	160 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	11/34/72

*Donnée constructeur

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	18 cm
Largeur aux coudes AV/AR	137/132 cm
Volume de coffre	240 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	43,2/68,1/72,9 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	14 440 €
Malus (CO ₂)	0 € (93 g/km)
Prix du modèle essayé*	14 790 €
Garantie	3 ans (ou 100 000 km)

*Avec options et malus inclus

Équipements de série

6 airbags, Bluetooth, caméra de recul, clim, ESP, feux de jour à LED, jantes alu de 15 pouces, limiteur de vitesse, peinture biton, rétros électriques, système multimédia avec écran tactile 7 pouces/Mirror Screen/prises AUX-IN et port USB, vitres avant électriques, volant multifonction...

Options

Toyota Safety Sense : alerte de franchissement de ligne, système de sécurité précollision (350 €).

Consommations

Moyenne	5,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	5,2/4,8/5,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	686 km/35 l

Note EuroNCAP

4 étoiles

Pays de fabrication

République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Les évolutions sont timides, mais elles ravivent le pouvoir de séduction de l'Aygo. Sexy, maniable, confortable et agréable à vivre, elle avance l'un des meilleurs rapports prix/équipement de sa catégorie, malgré la petite hausse de tarif (+ 300 €).

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

TISSOT

Seastar 1000

Prix de vente indicatif : 690 €

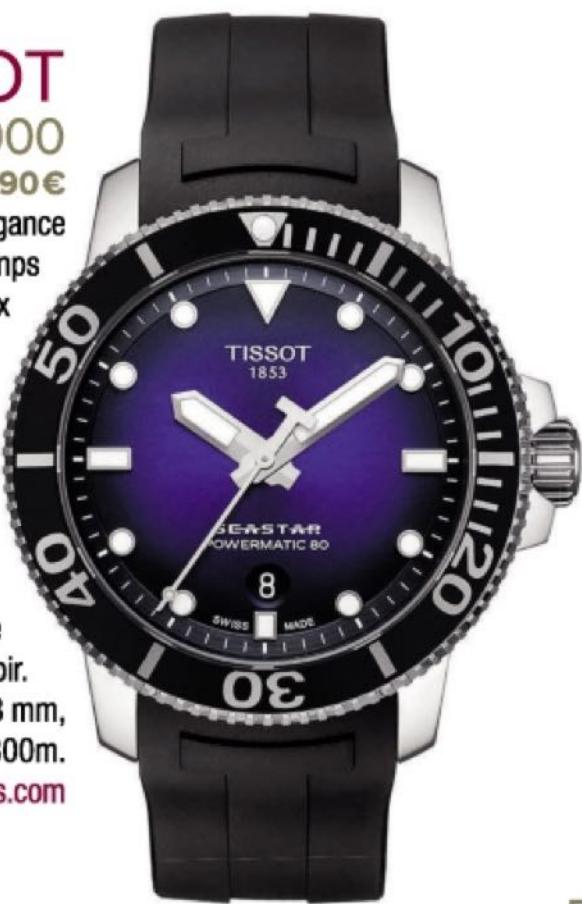
Associant à merveille élégance et performances, ce garde-temps a été pensé pour les amoureux de sports aquatiques.

Extrêmement précise grâce à son mouvement automatique

Powermatic 80 (80 heures de réserve de marche), elle arbore une allure sportive subtile pour constituer un excellent choix le jour comme le soir.

Boîtier acier 43 mm, étanche 300m.

www.tissotwatches.com



SONY

Casque WH-1000XM3

Prix de vente indicatif : 380 €

Voici le dernier né de chez Sony !

Un casque à réduction de bruit qui va encore plus loin grâce au tout nouveau processeur dédié HD QN1 et qui offre une qualité de son exceptionnelle.

www.sony.fr



JULES

Bomber La Nasa

Prix de vente indicatif : 79,99 €

Jules lance une collection capsule de 7 pièces inédites dès 15,99€ en collaboration avec la célèbre agence spatiale américaine : LA NASA.

Cette ligne sera mise en orbite le 1^{er} octobre dans les magasins Jules et sur www.jules.com



LAURENT PERRIER

Coffret Grand Siècle

Prix de vente indicatif : 168 €

Cet écrin invite à la dégustation pendant laquelle opère la magie de Grand Siècle au tintement délicat des verres siglés. Idéal pour accompagner des crustacés et poissons nobles.

Disponible chez les Cavistes. www.grandsiecle.com/fr/



CARNET DE VOL

Pull

Prix sur demande

La marque imagine depuis 1989 un vestiaire masculin inspiré du monde de l'aviation et du voyage. Pour cet hiver, Carnet de Vol propose de la maille bleue ciel avec un détail en torsade pour une silhouette habillée et décontractée. www.boutique.carnetdevol.com

HUGO BOSS

Eau de toilette Boss The Scent

Private Accord

Prix de vente indicatif : 50ml – 72 € / 100ml – 97 €

Une nouvelle fragrance addictive et aphrodisiaque construite sur une base d'absolu de cacao addictif. Associé à des notes de gingembre et de fruit Moaninka exotique, il ravit les sens.

www.coty.com

PAIRS & FILS

Modèle Le Jeune Epanoui nubuck caviar

Prix de vente indicatif : 200 €

La marque française de chaussures Paire & Fils présente cette saison un nouveau coloris pour son modèle «Le Jeune Epanoui». Élégant, contemporain et confortable ce modèle ravira les hommes au style irréprochable.

www.pairefils.com



Biographie

SITE DE PRODUCTION

SPARTANBURG, en Caroline du Sud (États-Unis)

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2017, il s'en est vendu **2 933** exemplaires en France, contre **2 912** douze mois plus tôt : une belle régularité qui met en valeur la demande constante pour le modèle.

MOTORISATIONS

DIESEL: 2 litres de 218 ch puis 231 ch, 3 litres disponible en variantes 258, 313 et 381 ch.

ESSENCE: 3 litres de 306 ch, 4,4 litres de 450 et 575 ch (M).

HYBRIDE ESSENCE/ÉLECTRIQUE: 313 ch.

Sa seconde vie en occasion

Pour faire le plein de sensations, une (rare) version M devrait, avec ses 575 ch, vous procurer le grand frisson.

Plus raisonnablement et si vous êtes appelé à rouler beaucoup, un X5 xDrive 30d est un redoutable engin.

YANN LEFEBVRE



Né en 2013
Fin de carrière 2018

BMW X5

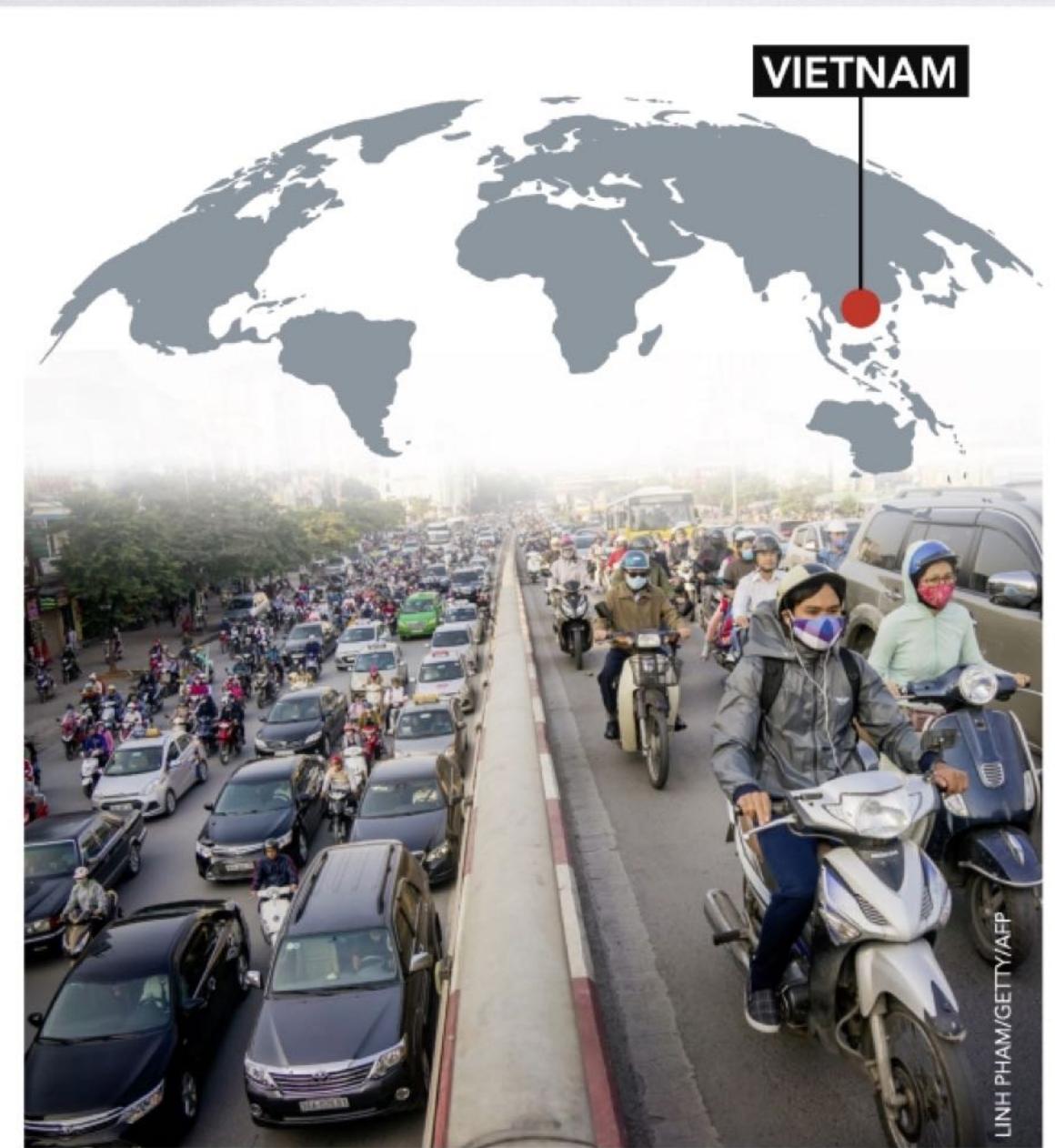
Par Stany Meurer

Le BMW X5 est le père fondateur de tous les imposants SUV modernes. Aux qualités traditionnelles du genre, il a ajouté une caractéristique propre à la marque : le plaisir de conduite.

Apparu au printemps 2000, le X5 original est le premier SUV BMW, un modèle que la marque présente alors comme un SAV (Sport Activity Vehicle). À l'époque, l'accueil qu'il reçoit est mitigé, beaucoup de gens, dont les journalistes, se demandant ce que BMW vient faire dans l'univers particulier du "gros 4x4" et comment le constructeur va s'y prendre pour inoculer la passion de la conduite à un engin haut sur pattes

pesant près de 2 tonnes. Contre toute attente, ces critiques sont balayées très rapidement. Dès les premiers essais du modèle. Unanimement, un concert de louanges à travers le monde vante les qualités du X5 et les mérites du constructeur. Le public, lui, permettra à BMW de produire plus de 550 000 exemplaires en six ans : un succès remarquable... et une belle machine pour engranger de substantiels bénéfices ! Pour pérenniser la

série et remplacer l'E53 (nom de code interne), une 2^e génération (E70) verra le jour en 2007, à laquelle une 3^e (F15) succédera en 2013. Il est à présent temps d'ajouter un nouveau chapitre à l'aventure. Pour la suite de la saga, le F15 passera bientôt le flambeau au G05, qui devrait prolonger en toute logique cette *success story* pour le plus grand bonheur de BMW (1 960 000 exemplaires de X5 de tous types produits à ce jour !). ■



À l'Est, *du nouveau*

Peut-on devenir constructeur automobile en 2018 en partant de zéro, dans un pays où rien n'y prédispose ? C'est le pari de Vinfast, dont les premiers modèles seront présentés au Mondial de Paris. Direction le Vietnam, pour jauger la crédibilité d'un projet fascinant, où il est question de nouilles déshydratées, de mission philanthropique et de BMW. Par Jean-Éric Raoul



En travaillant avec Pininfarina et Italdesign, David Lyon a rhabillé la BMW Série 3 pour les goûts vietnamiens.

MATTEO MONTALDO

E

n cette fin de mois d'août, la mousson déverse ses torrents d'eau chaude sur Hanoï. L'atmosphère dense et moite étouffe le visiteur occidental. Cela ne perturbe pas le flot des scooters et de leurs passagers, abrités comme ils peuvent par un arc-en-ciel de ponchos multicolores. Les voitures ? Elles restent rares. Majoritairement des Toyota ou des Hyundai, plutôt récentes. Le Vietnam ne ressemble pas vraiment à une terre d'élection pour l'automobile. Les routes manquent. Et s'il y a bien sur place quelques usines d'assemblages, nées de droits de douane dissuasifs, le marché reste limité. Pour une population de 90 millions d'habitants, il ne s'y vend qu'environ 300 000 voitures neuves par an. Un revenu moyen par habitant d'environ 2 000 €... par an ne favorise évidemment pas l'accès à l'automobile. Le scooter est donc roi.

Par conséquent, pourquoi diable vouloir établir dans ce pays un tout nouveau constructeur ? C'est pourtant l'ambitieux projet de Vinfast. En moins d'un an, une



usine flambant neuve est sortie de terre sur 335 hectares à Haïphong, dans le nord du pays. Nous avons vu ses ateliers gigantesques se garnir à flots continus de machines dernier cri, presses, robots, tunnels de peinture. Lorsqu'elle sera pleinement opérationnelle, à l'été 2019, elle pourra délivrer 250 000 voitures par an. Et les bâtiments, largement dimensionnés, pourraient en supporter le double. Coût de l'investissement initial : entre 3 et 3,5 milliards de dollars. À ce stade, on hésite

entre mégalomanie avérée et projet insensé d'un milliardaire incontrôlable. Mais s'il entre une dose de folie dans ce projet, prendre du recul pour examiner l'image d'ensemble apporte quelques réponses rationnelles. Bien que singulières.

On hésite entre mégalomanie et délire de milliardaire, avant de voir l'image d'ensemble.

Vinfast n'est que la dernière pièce d'un vaste puzzle au sein de la holding Vingroup. Fondé et géré de près par le premier milliardaire vietnamien, Pham Nhat Vuong (*voir encadré ci-contre*), cet ensemble s'est développé à une vitesse invraisemblable dans quantité de domaines :



Hormis l'antenne en aileron de requin, il ne reste rien de visible de la BMW Série 3 sur la berline Vinfast, dont le nom sera révélé au Mondial.



Partant du V qui structure la face avant, les phares sont minimalistes, mais la signature lumineuse à LED prend toute la largeur.

immobilier résidentiel (Vinhomes), chaîne de supermarchés locaux (Vinmart), éducation (Vinschool), hôpitaux aux standards internationaux (Vinmec), malls luxueux (Vincom), complexes hôteliers haut de gamme (Vinpearl), parcs de loisir, fermes bio. La liste n'est certainement pas exhaustive. La capitalisation boursière de l'ensemble atteint 32 milliards de dollars, pour environ 55 000 employés. Le plus fascinant ? Tout cela s'est construit en un temps record par créations d'activité, et non par rachat, Pham Nhat Vuong s'impliquant personnellement dans chaque projet.

On pense à une sorte d'Elon Musk ou de Donald Trump vietnamien. Sans les tweets. L'homme déteste la médiatisation personnelle.

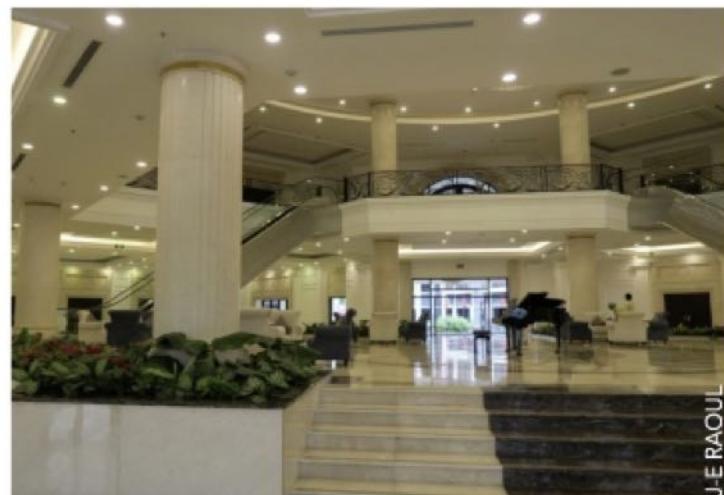
La stratégie générale derrière cette myriade d'activités s'étale dans les plaquettes du groupe : *"Notre mission : créer une vie meilleure pour les Vietnamiens"*. Mais aussi : *"Améliorer la réputation de notre nation dans le monde"*. Des objectifs très politiques. En filigrane se dessine

DES NOUILLES EN OR !

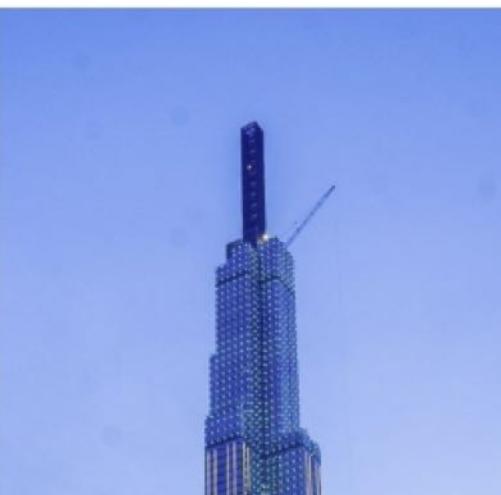
Dans un Vietnam socialiste, il est assez logique de voir le jeune Pham Nhat Vuong, né en 1968, poursuivre ses études supérieures à Moscou. Diplômé de l'Université de prospection géologique, il a l'idée, à la fin des années 90, de développer un business de nouilles déshydratées pour les Vietnamiens vivant en Ukraine. Ses talents s'y révèlent et, en 2004, il revend à Nestlé cette société, Technocom,

contre 150 millions de dollars. Plutôt que de profiter de ce pactole, il rapatrie ses fonds dans son pays, et y investit dans l'immobilier. Ainsi commence l'aventure de Vingroup, où il se révélera en entrepreneur aussi talentueux qu'ambitieux. Aujourd'hui premier propriétaire privé du pays, sa fortune est estimée à 6,8 milliards de dollars. Par ses fondations et ses entreprises, il affirme vouloir

promouvoir son pays, améliorer la vie de ses habitants et développer son potentiel économique. Philanthropie et patriotisme authentiques, ou simple habillage ? Difficile de trancher, même si la concentration de ses activités sur le seul territoire vietnamien plaide en sa faveur. Le plus mystérieux reste l'absence d'implication visible de l'État vietnamien dans cet empire tentaculaire.



J.-E. RAOUL



J.-E. RAOUL

Après avoir fait fortune en Ukraine, Pham Nhat Vuong (en haut) a réinvesti au Vietnam, où il s'assigne la mission d'améliorer la vie de ses concitoyens. Immobilier, commerce, loisirs, éducation, santé, les activités de sa puissante holding Vingroup sont innombrables.



un immense pari : l'émergence d'une classe moyenne supérieure au Vietnam, pour laquelle Vingroup est en train de créer un écosystème cohérent. Il doit leur permettre de s'y épanouir, avec un mode de vie confortable à l'occidentale, et même de faire revenir au pays une diaspora bien éduquée.

C'est à ce point qu'apparaît l'automobile. Tant qu'à créer une industrie automobile vietnamienne, le plus simple aurait été de s'allier avec un constructeur présent dans la région, profiter d'une usine existante, et développer un dérivé bon marché, accessible à une clientèle assez large. Au lieu de cela, on nous annonce la présentation au Mondial

de Paris d'une grande berline et d'un SUV 7 places, aux ambitions commerciales nécessairement réduites. *“Le choix de notre président, explique l'américain James DeLuca, ancien patron de GM en Chine et P.-D.G. de Vinfast, c'est de démontrer avec un véhicule ambitieux ce dont le Vietnam est capable. Il ne s'agit pas de faire une voiture du tiers-monde. Cela explique également notre présence à Paris. Nous voulons présenter nos aspirations au monde entier.”*

Pour y parvenir, Vinfast a commencé par recruter un certain nombre de collaborateurs expérimentés à l'international. Puis, des partenariats se sont noués avec des équipementiers réputés. Avant de signer LE deal qui rend tout possible, avec rien moins que BMW. Le constructeur bavarois a en effet accepté de céder à Vinfast la licence de la plate-forme de l'actuelle Série 3 et du X3, charge au constructeur vietnamien de les habiller d'une carrosserie inédite, de les adapter au marché local, et de les produire sur place. Produire, et pas seulement assembler : la tôlerie sera emboutie dans l'usine d'Haïphong, sous des presses Schuler flambant neuves, et les moteurs y seront usinés.

Pour ces deux voitures, Vinfast dispose d'un seul moteur, un 4 cylindres 2 litres turbo essence, décliné en deux puissances : 180 et 230 ch. Il sera associé à une boîte auto ZF à 8 rapports, en 2 et 4 roues motrices pour le SUV. *“Nous avons un peu simplifié le moteur, pour nous adapter aux besoins du marché”,* explique sobrement Kevin Fisher, l'ingénieur en chef. En clair, la très complexe distribution variable Valvetronic, chère à BMW, a été abandonnée. *“Mais même sans, nous sommes très proches du moteur d'origine en termes de consommation*

Les proportions du BMW X3 restent visibles sur le SUV Vinfast. Avec un visage tout de même très différent !

Vinfast, et Vingroup derrière elle, parient sur l'émergence d'une classe moyenne supérieure au Vietnam.



Le SUV, qui sera présenté aux côtés de la berline à Paris, propose 7 places, en 2 ou 4 roues motrices.



1 James DeLuca, PDG de Vinfast (debout) et David Lyon, patron du design, devant l'une des premières maquettes du SUV. 2 Dans l'usine, des démonstrateurs sont installés pour former les futurs ouvriers. 3 Les immenses ateliers se remplissent. On y attend notamment 1 400 robots. 4 Un même 4 cylindres 2 l turbo animera les deux voitures. 5 Le site de Haïphong est sorti de terre en moins d'un an. La moitié du terrain a été gagnée sur la mer !



DÉJÀ LA SUITE...

Après l'opération d'image de ces deux modèles haut de gamme, dont la production commencera à l'été 2019, Vinfast a prévu des produits plus accessibles. Fin 2018 sera lancé un scooter électrique. Et en 2020, seront présentés simultanément une voiture électrique et un petit modèle du segment A. Pour ce dernier, il s'agira d'une plate-forme GM, issue de la Chevrolet Spark.

PHOTOS VINFAST

et de performances", rassure-t-il. Le handicap est sans doute plus conséquent côté pollution. Mais le Vietnam n'impose que la norme Euro 4, et Vinfast annonce que ses voitures seront au niveau Euro 5. Un indice clair qu'il n'est pas question de les commercialiser en Europe pour le moment.

Pour le style aussi, Vinfast a suivi un chemin singulier.

"Nous avons commencé par un appel d'offres auprès des meilleurs bureaux de style", explique David Lyon, le directeur du design, lui aussi ancien de la GM. Pininfarina, Studiotorino, Italdesign ou Zagato ont été consultés, en plus des propositions élaborées en interne. "D'habitude, poursuit Lyon, chez un grand constructeur, on monte des tests cliniques avec de petits groupes de clients potentiels quatre ans avant le lancement. Ici, nous avons réalisé une enquête sur Internet auprès de 62 000 personnes, seulement deux ans avant. C'est notre projet qui a retenu une large majorité des suffrages!" Il s'en montre fier, évidemment: "Notre dessin, puissant et élégant, se déploie à partir du logo, avec une signature

lumineuse en LED sur toute la largeur de la voiture. Les deux modèles ne sont pas des clones l'un de l'autre, ils ont leur personnalité propre." Pour l'intérieur aussi, Vinfast a conçu son propre aménagement, autour d'un écran central de 10,5 pouces, et d'une dalle numérique reconfigurable pour les compteurs de 7 pouces.

Vient enfin la question du prix, sujet essentiel pour une marque inconnue, qui débarque avec une plate-forme premium dans un pays à faibles revenus. "Nous nous positionnerons à peu près en face d'une Mazda6, un peu plus cher qu'un Mazda CX-5, reprend James DeLuca. Nous ne voulons pas nous placer au niveau de Mercedes, par exemple." Pour quels marchés visés, sachant que les capacités de production de l'usine dépassent de très loin les possibilités d'absorption du pays? "Nous nous concentrerons d'abord sur le Vietnam. De là, nous viserons l'Asie puis, peut-être, d'autres pays. C'est ainsi que des marques comme Hyundai, par exemple, ont commencé."

Belle ambition, là encore. La comparaison n'est pas innocente. Le Vietnam pourrait-il devenir, à terme, une nouvelle Corée du Sud? ■



Même si une porte s'ouvrait finalement (Toro Rosso, Williams ?), Esteban Ocon n'aurait pas une F1 à la hauteur de son talent en 2019. Une honte !



“Nous prenons grand plaisir à aider les jeunes talents en manque d'argent. Mais si notre soutien les empêche d'obtenir les bonnes places, il nous faudra reconstruire notre approche.”

Toto Wolff,
patron de Mercedes F1

ESTEBAN OCON À PIED EN 2019 ? LA F1 DÉRAILLE

Désigné cinquième meilleur pilote de F1 par les patrons d'équipes en 2017, statut confirmé cette année, le Français n'aura probablement plus de volant en 2019. Pour de très mauvaises raisons.

Par François Dauré

Cruelle, machiavélique, animée par la cupidité... La Formule 1 a exposé ses turpitudes depuis longtemps. En revanche, la stupidité n'en faisait pas encore partie. Depuis cette fin d'été 2018, la case est désormais cochée. Un jeu de chaises musicales, imprévisible encore à la mi-juillet, aboutit à une conclusion grotesque : Esteban Ocon, l'étoile montante de la discipline, n'aurait pas de baquet en 2019, peut-être même dès le prochain Grand Prix de Singapour (16 septembre). Une situation qui révolte Lewis Hamilton : *"Je suis un vrai supporter d'Esteban. Il est exceptionnel. Il doit courir pour un top team, parce qu'il est un grand pilote. Il n'est pas admissible que quelqu'un qui a de l'argent prenne la place d'un meilleur pilote. Les instances dirigeantes doivent réagir."*

Tout a commencé par la situation financière désastreuse de l'équipe Force India, placée en faillite début août et reprise, quelques jours plus tard, par un consortium mené par le milliardaire canadien Lawrence Stroll, papa de Lance, pilote Williams depuis la saison 2017. Issue logique : placer au plus tôt le fiston dans la nouvelle structure, renommée provisoirement Racing Point Force India. Dommage collatéral : un des deux pilotes actuels doit être éjecté. Très solide en piste, mais aussi dans l'apport de sponsors mexicains (autour de 15 millions de dollars annuels), Sergio Pérez s'avère indéboulonnable. Résultat, Esteban Ocon doit quitter le navire. Malgré le soutien de Mercedes, avec qui il est sous contrat et malgré l'excellence de ses prestations. À titre de référence, sur les 14 Grands Prix courus cette saison, il a devancé Pérez 11 fois en qualifications.

Mais papa Stroll n'en a cure. Du côté de Mercedes, la ruine annoncée de Force India avait poussé cet été à un contact avec Renault, afin d'y placer le pilote français pour 2019. À la mi-juillet, l'affaire semblait bouclée. La volte-face et l'accord de Daniel Ricciardo avec le Losange, fin juillet, totalement inattendus, ont flanqué ce plan par terre.

Restait l'option McLaren, même si l'équipe de Woking file un très mauvais coton depuis cinq sai-

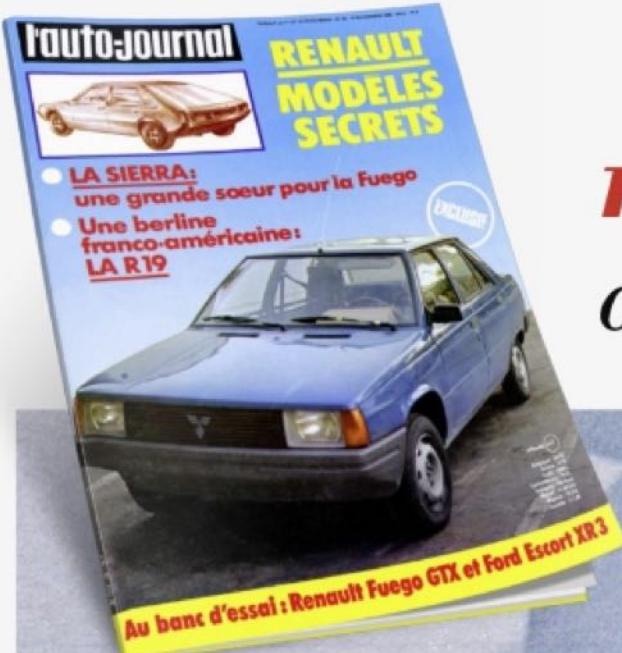
sons. Mais cette porte aussi a été claquée au nez d'Esteban, avec l'annonce de la promotion de Lando Norris, issu de la filière McLaren et actuel deuxième du championnat de Formule 2.

Encore une fois, le talent et les résultats n'étaient pas en cause. La vraie raison de ces refus, jamais clairement exprimée, tient dans les liens d'Esteban Ocon avec Mercedes. Ce que reconnaît Toto Wolff, le boss de Mercedes F1 : *"Nous prenons grand plaisir à aider les jeunes talents en manque d'argent. Mais si notre soutien les empêche d'obtenir les bonnes places, il nous faudra reconsiderer notre approche."* La tirade concerne le Français, ainsi que le Britannique George Russell, protégé de la firme à l'étoile, champion du GP3 2017 et en route vers le titre de Formule 2 cette année, mais qui n'aura, sans doute, pas d'ouverture en F1 en 2019. Et Toto Wolff appuie encore : *"S'il n'est pas possible de leur trouver une place en F1, alors tout cela n'aura plus de sens et ce serait très dommageable pour le niveau de pilotage de la Formule 1."*

En laissant en bord de piste des talents comme Ocon, au profit de "fils à papa", la F1 se tire une balle dans le pied.

À l'évidence, le système déraille. Certes, les pilotes payants existent depuis la naissance de la Formule 1. Le problème vient du fait qu'elle ne propose aujourd'hui que vingt sièges, dont seulement six – sans doute même quatre l'an prochain – compétitifs pour la victoire. Censée représenter l'élite de l'expression la plus sophistiquée du sport automobile, la F1 se tire une balle dans le pied en laissant en bord de piste des grands talents comme Ocon, Russell et même Vandoorne, rejeté par McLaren. Une aberration dont les responsables se trouvent à la FOM (Formula One Management) sous l'ère Ecclestone et à la FIA, ainsi que parmi les dirigeants des grandes équipes. Le système de répartition des bénéfices commerciaux, totalement inéquitable, et l'inflation jamais contenue ont entraîné près de la moitié du plateau à choisir la voie des pilotes rapides comme Crésus. Il revient à ces dirigeants, anciens et nouveaux, de remettre la Formule 1 sur les bons rails. Il ne faut, cependant, pas oublier qu'une bonne partie d'entre eux s'est auto-amnistiée à la hâte après l'accident de Jules Bianchi en 2014. Comment leur faire confiance ? ■





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



EN MESURES

L/l/h: 3,97 / 1,58 / 1,33 m

Poids: 915 kg

Puissance:

96 ch DIN à 6000 tr/mn

1000 m d.a.: 32,2 s

V. max.: 176,6 km/h

Consommation à 90 km/h:

7 l/100 km

Cette nouvelle génération d'Escort tourne le dos aux rondeurs de sa devancière pour épouser les formes anguleuses qui caractériseront les années 80.

LA FORD ESCORT XR3 À L'ESSAI

Quatre ans après la sortie de la révolutionnaire Golf GTI, Ford rend coup pour coup en lançant une Escort totalement inédite, à traction avant, dont la version de pointe est baptisée XR3. Un modèle bien né qui, a défaut de révolutionner le segment, proposera une bonne synthèse...

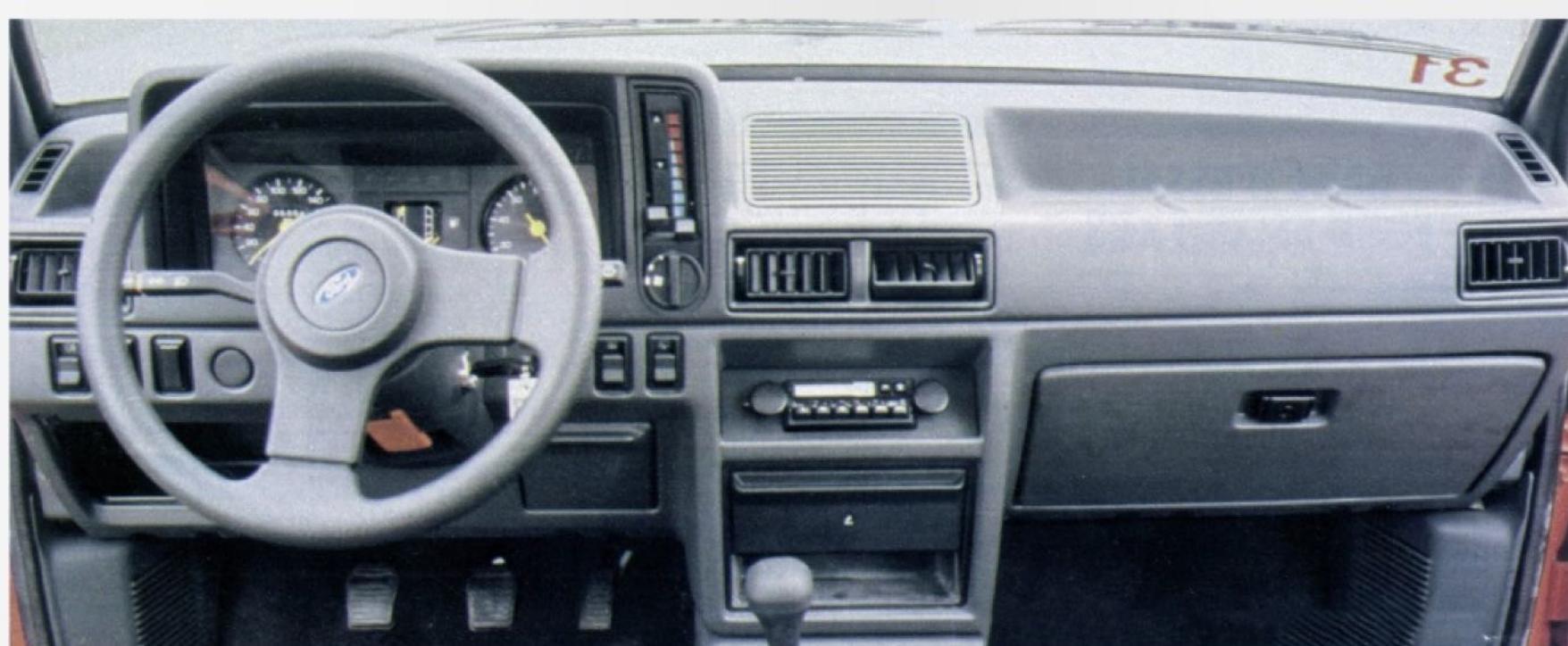
Par André Costa (1980) / Thomas Riaud (2018)

Extraits...

- "Des années durant, le nom de l'Escort a brillé au firmament du sport automobile. Elle a pratiquement tout gagné aux quatre coins du monde, de Wembley-Mexico au Rallye de Grande-Bretagne."
- "Quelques millions d'acheteurs se sont rués sur ces voitures qui, à part leur aspect extérieur, n'avaient vraiment rien de commun avec les bolides victorieux."
- "Ford abandonne la propulsion arrière, ce qui joue un mauvais tour au service compétition. Pourtant, la XR3 sera elle aussi lancée dans la course."
- "La nouvelle Escort de chez Ford est une voiture amusante. Elle est un pur produit

multinational, mais si on lit la presse anglaise, on se rend compte qu'elle est considérée comme une voiture britannique alors que les journaux allemands n'hésitent pas à la placer au sein de leur production nationale."

- "Bien que sa boîte de vitesses soit réalisée à Bordeaux, je me garderai bien d'apposer sur la nouvelle Escort l'étiquette « produit français »."
- "Sur la XR3, les amortisseurs arrière sont des Bilstein à gaz travaillant en association avec des ressorts à flexibilité variable."
- "Le groupe 1600 cm³ de la XR3 est alimenté par un carburateur Weber double corps qui produit 96 ch DIN à 6000 tr/mn."



La planche de bord de la nouvelle Escort ne respire pas une franche gaieté, mais l'ergonomie est soignée et la dotation, sur la XR3, presque complète!

“ Une revue spécialisée allemande n'a pas hésité à qualifier la XR3 de « tueuse de Golf GTI » ! ”

↑ Ses qualités

PERFORMANCES SATISFAISANTES

“Si l'on s'en tient aux chiffres dont nous disposons – qui ne concernent pas, il est vrai, un essai récent de la Golf GTI –, nous voyons effectivement que cette dernière est légèrement surclassée en nervosité par la XR3.”

CONSOMMATION MODÉRÉE

“Les exigences de la XR3 sont égales ou inférieures, à vitesse constante, à celles de la 1600 normale, mais bien entendu, elles croissent plus nettement à grande vitesse, sans atteindre pour autant des niveaux rédhibitoires.”

BONNE TENUE DE ROUTE

“Plantée sur des suspensions extrêmement fermes, la XR3 fait indéniablement preuve d'une bonne efficacité, tout au moins pour une traction avant.”

↓ Ses défauts

SUSPENSION DURE

“Je pense qu'on pourrait rêver d'une suspension plus élaborée, c'est-à-dire procurant un contrôle d'assiette équivalent, avec des flexibilités assurant une meilleure motricité.”

MANQUE D'ÉQUILIBRE AU FREINAGE EN USAGE INTENSIF

“J'ai souffert sur le routier, au freinage à très grande vitesse, de vibrations dans le train avant, que je n'ai jamais constatées avec la Golf GTI.”

DIRECTION PARFOIS FATIGANTE

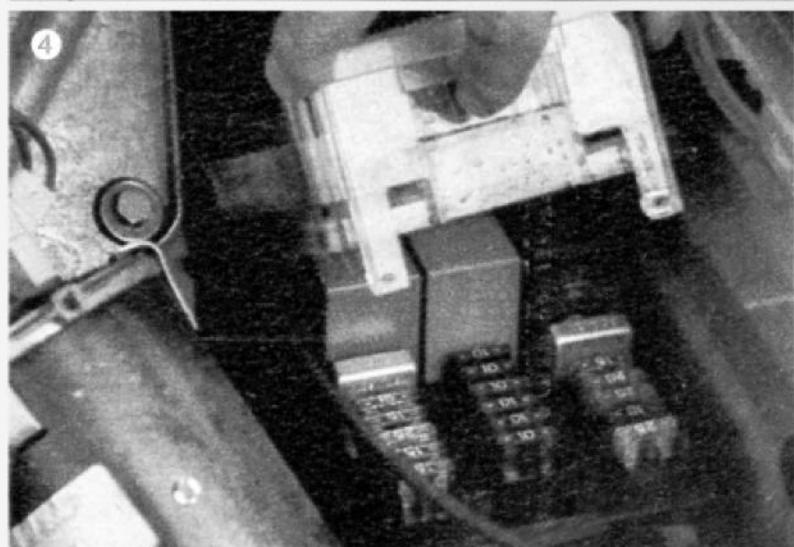
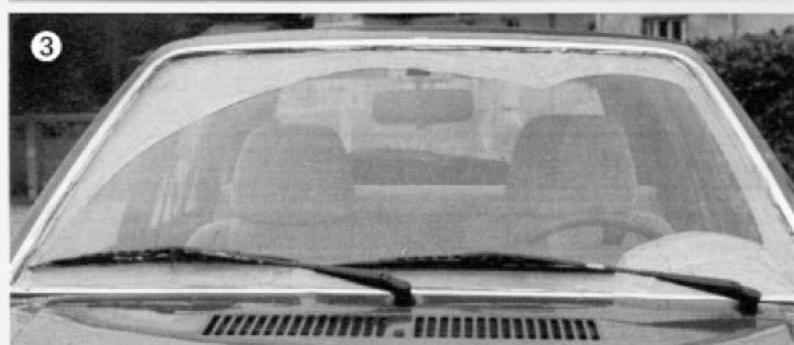
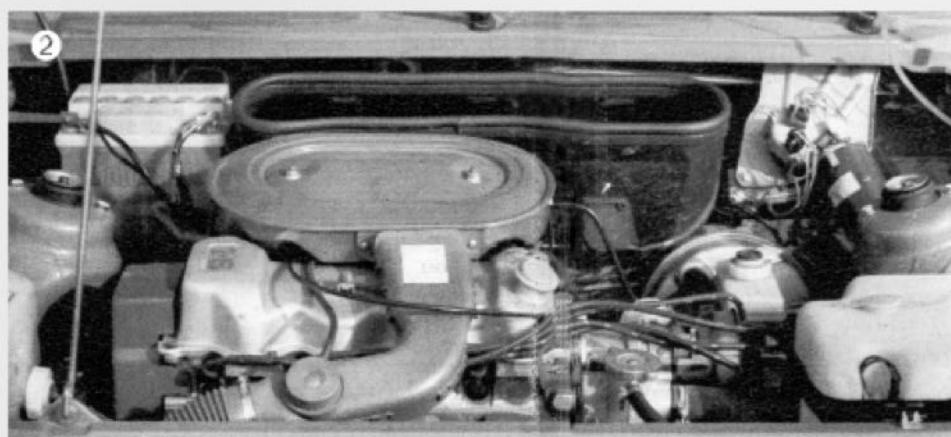
“La direction de la XR3 est ferme, et parfois même à la limite de la dureté.”



➊ Autre temps : cette berline compacte sportive n'était disponible qu'en 3 portes ! ➋ La XR3 se distingue des autres Escort en adoptant un spoiler à l'avant et un aileron à l'arrière. ➌ L'habitabilité est très correcte, mais les sièges offrent un confort assez moyen.



“ Alors que la 1600 est livrable, comme la 1300, en quatre finitions, la XR3 est offerte avec un équipement unique plutôt complet. ”



① La XR3 bénéficie, de série, de jantes en alliage spécifiques de style "téléphone". ② Placé transversalement, ce 4 cylindres de 1 597 cm³ à la sonorité agréable développe 96 ch DIN à 6000 tr/mn. ③ La surface de balayage est optimale. ④ Le boîtier à fusibles, logé dans le compartiment moteur, n'est pas très accessible. ⑤ Le coffre peut accueillir tout juste 310 dm³ de bagages.



Extraits...

■ "Alors que la vitesse maximale annoncée par le constructeur atteint 182 km/h, nous avons obtenu sur l'anneau de vitesse de Montlhéry et le conducteur se trouvant seul à bord, 176 km/h. Même si l'on tient compte de l'effet néfaste de l'anneau, nous sommes en présence d'un léger déficit."

■ "Le comportement du moteur XR3 est généralement très agréable. Ses sonorités plairont à l'oreille du sportif et bien que son couple maximal soit situé à très haut régime, les formes de sa courbe procurent cependant une souplesse agréable en ville."

■ "Si la qualité du revêtement se dégrade, il n'en demeure pas moins que la motricité en fait rapidement autant et que, surtout sur route mouillée, les accélérations doivent être dosées, un pied droit trop lourd provoquant immanquablement des pertes d'adhérence."

■ "Je considère la Volkswagen comme une voiture plus agréable à mener vivement qu'une XR3. Mais le simple fait que la discussion soit ouverte permet toutefois de porter au crédit de la XR3 des qualités routières convaincantes."

■ "La XR3 est offerte avec un équipement unique plutôt complet. Mais les feux arrière de brouillard, le verrouillage central des portes, les vitres teintées et les lève-glaces électriques à l'avant sont en option, ce qui semble peu justifié sur une voiture de cette classe."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Ah, la bonne vieille XR3 évoque une palanquée de concurrentes qui fleurent bon les années 80. Citons les Golf GTI, 309 GTI, Kadett GSi et autres Renault 11 Turbo. Des autos pas toujours efficaces, mais toutes communicatives, et avec lesquelles on pouvait rouler sans être taxé de "délinquant routier". Aujourd'hui, son héritière directe, la redoutable Focus RS, a vu sa puissance tripler, mais on ne peut plus s'en servir sans risquer son permis. Clairement, c'était mieux avant !

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ CITROËN

“Un de vos lecteurs a rencontré des déboires avec son Citroën C3 Aircross. Il m'arrive à peu près la même chose : celui qui devait m'être livré le 9 mai dernier, avec deux mois de retard, est toujours immobilisé sur le parking de la concession. Les techniciens ont constaté une anomalie sur la caméra de lecture des panneaux. Cela montre déjà qu'aucun contrôle qualité n'a été effectué en fin de chaîne. Malgré les demandes réitérées de la concession auprès de Citroën et mes nombreux courriers, la marque refuse d'approvisionner la pièce de rechange ! Le constructeur n'a pas prévu de pièces pour corriger d'éventuelles pannes... La seule réponse de Citroën à la concession : pas de pièce avant septembre. Et Citroën interdit à la concession de livrer ce véhicule !”

Jean-Marie Dieumegard

Michel Fréret nous parle de sa **Lancia Delta 1.4 MultiAir Platinum**

ACHETÉE NEUVE EN FÉVRIER 2012.
130000 km PARCOURS



“Ayant pris une garantie jusqu'en février 2020, j'ai l'esprit serein. Je ne me lasse pas de cette voiture. Sur route ou autoroute, elle consomme entre 7 et 8 l/100 km, et sur des trajets mixtes Paris-banlieue, environ 8,4 l/100 km. Le 1.4 MultiAir est plaisant, mais aurait mérité des chevaux en plus. Mis à part l'embrayage refait à 90 000 km (avec beaucoup de ville), les disques une fois, les pneus avant deux fois, je n'ai pas de problème. Seul bémol : le logiciel multimédia un peu capricieux ainsi que le stop/start dès que la batterie faiblit.”

Jean-Michel Steininger nous parle de son **Renault Scénic TCe 160 EDC**

“Je n'ai pas cédé à la mode des SUV, d'ailleurs, je trouve les différences avec les monocorps de plus en plus subtiles.”



“Suite à mon témoignage paru dans *L'Auto-Journal* en septembre 2017, je viens de changer de voiture au garage Maurice de Mulhouse, dont j'ai déjà parlé, en soulignant son attitude rigoureuse et attentive envers ses clients. J'ai aimé l'Espace et profité de son côté pratique et de son habitabilité depuis 1986, en possédant cinq modèles successifs. À présent, mon âge me conduit à réduire la voiture. J'attendais une version automatique à essence du nouveau Scénic. Renault m'a entendu et, depuis ce printemps je suis l'heureux propriétaire d'un Scénic TCe 160

EDC. Ce modèle répond à mon attente, son moteur agréable en ville comme sur route, bien assisté par la boîte robotisée à double embrayage, est doux et puissant tout en restant sobre. La voiture est confortable, agréable à conduire, silencieuse et sa tenue de route ne pose aucun problème. Un trajet Cherbourg-Mulhouse de 900 km fut effectué dans la journée sans fatigue excessive. En revanche, je suis déçu par le système de navigation R-Link 2 que je juge inutilement compliqué. Et je regrette de ne pouvoir choisir et figer l'échelle de la carte.”

ACHETÉ NEUF EN MARS 2018; 5000 km PARCOURS; CONSO. MOYENNE: 6,4 l/100 km

aj L'avis de Brice Perrin



Le Scénic IV a beaucoup misé sur le style, que je trouve fort séduisant. Et il a en effet le mérite de rappeler que le marché offre encore de pertinentes alternatives aux SUV, pour le confort autant que pour le volume. Enfin, concernant le duo TCe 160/boîte EDC, je comprends la satisfaction de Jean-Michel !

Vos autos nous intéressent

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



CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur

l'autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital



Quel break pour remplacer mon Audi A4 Avant?

Je conduis aujourd'hui une Audi A4 Avant 2.0 TDI 150 Design S tronic 7 de 2015, qui a aujourd'hui 170 000 km ; je roule donc beaucoup et cette voiture est parfaite, mais je voudrais la remplacer. J'ai été séduit par la nouvelle 508 SW, mais j'aime bien aussi le design de la Classe C, et je suis toujours aussi charmé par une Audi A4. Laquelle des trois me conseillez-vous et avec quelle motorisation ? B.L.

Il semble que vous entrez dans la catégorie des gros rouleurs. Vous avez sans doute intérêt à continuer à vous intéresser aux moteurs diesel. Je vous conseille de sélectionner un modèle sur une fourchette de puissances allant de 160 à 190 ch. Mes préférées :

1. Peugeot 508 SW 2.0 BlueHDI 160 ch EAT8
Qualités (berline) : agrément/confort, style, prix/équipements - Défauts : habitabilité, accessibilité arrière, détails de finition.

2. Audi A4 2.0 TDI 190 ch S tronic 7
Qualités : agrément/confort, consommation, finition - Défauts : prix/équipements.

3. Mercedes C 220 d Break 194 ch BVA9
Qualités : agrément/confort, équipements modernes, présentation/finition - Défauts : tarif, aspects pratiques.

Quelle voiture plaisir à 6000 €?

Je désire acquérir un véhicule "plaisir" d'occasion pour des balades en famille. Cela pourrait être un véhicule type Audi TT, Mini Cooper S... Mon budget est de 5 000 à 6 000 € et le véhicule peut être âgé de plus de dix ans. Autres critères : moteur essence et, surtout, de la fiabilité pour éviter des frais. Que pouvez-vous me recommander ? C.B.

Je trouve que votre budget est un peu faible pour réunir l'ensemble de ces critères. Certes, vous trouverez des TT première génération ou des Cooper S, mais avec des kilométrages qui dépassent aisément les 150 000 km, ce qui ne permet pas de se prononcer sur la fiabilité. Pour un kilométrage moindre, il est possible de regarder du côté des petites sportives (Suzuki Swift Sport, Ford Fiesta ST, Volkswagen Polo GT...). Mais je vous conseillerais plutôt d'élargir votre budget pour intégrer des modèles plus huppés tels que les Volkswagen Passat CC, Mazda MX-5, Seat Leon, BMW Série 1.



Votre avis sur la boîte TCT d'Alfa Romeo ?

Je possède actuellement une Alfa Romeo 147 JTDm de 150 ch, finition Distinctive, avec 142 678 km au compteur et qui fonctionne parfaitement. Je serais contraint de m'en séparer si, à Nice, la suppression des véhicules

diesel était adoptée. Mon choix se tourne vers une Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB MultiAir Super TCT de 170 ch. Je souhaiterais savoir si la boîte TCT est fiable. Nécessite-t-elle un entretien particulier ? Y a-t-il eu des campagnes de retour à l'atelier ? Quelle est votre opinion sur ce modèle ? G.L.

Il n'y a pas eu de campagne de rappel mais il est vrai que la boîte à double embrayage Alfa Romeo connaît quelques problèmes de gestion pouvant aller jusqu'à l'immobilisation (impossibilité de passage de rapport, changements intempestifs). La plupart du temps, il s'agit d'une reprogrammation, sans casse mécanique. Mais on a déjà vu mieux en matière de fiabilité. Dommage, car le modèle est plutôt dynamique et plaisant à conduire.



ARNAUD SAUNIER

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur : www.lechefdesessais.fr

ou contactez-nous par courrier/email : 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - autojournal@mondadori.fr - www.autojournal.fr

RENAULT MÉGANE

Nouvelle, la Mégane ? Dans la forme, non, mais sur le fond, la berline compacte de Renault vient d'être totalement remodelée. À tel point qu'un nouvel état des lieux s'impose... Par Pascal Richard Photos Florian Grout

Lancée en 2016, la Mégane IV vient de subir sa première cure de jouvence. Ne cherchez pas de modifications sur le plan "physique" car, dans ce domaine, rien n'a changé. En revanche, lorsqu'on soulève le capot, on découvre pas mal de nouveautés. La première concerne les blocs diesel, avec l'arrivée en début

d'année d'un 1.6 dCi fort de 165 ch. Côté essence, si le 1.2 TCe reste au programme en entrée de gamme (100 ch), il cède sa place au tout nouveau 1.3 TCe à partir de la version 115 ch. Le 1.6 TCe de 205 ch est toujours là lui aussi mais ce n'est plus le bloc le plus puissant puisque, depuis quelques semaines, Renault propose une

Mégane R.S. forte de 280 ch (1.8 TCe). Pour le reste, la berline compacte de Renault s'appuie toujours sur un bon niveau de confort, une présentation avenante et un équipement de série assez riche. Reste à savoir dans quelle mesure l'arrivée de ces nouveaux moteurs vient perturber la hiérarchie de la gamme.

Pour rester dans le coup, la Renault Mégane vient de recevoir de nouveaux moteurs essence et un bloc diesel plus musclé. De quoi changer la hiérarchie de la gamme ? C'est bien possible...



LA GAMME

	Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	GT	R.S.	Malus écologique
Diesel	Energy dCi 90 ch	22 800 €	24 800 €		-	-	0 €
	Energy dCi 110 ch	24 100 €	26 100 €	28 400 €	-	-	0 €
	Energy dCi 110 ch EDC	-	27 800 €	30 100 €	-	-	0 €
	Energy dCi 130 ch	-	27 300 €	29 600 €	-	-	0 €
	Energy dCi 165 ch EDC	-	-	32 200 €	34 900 €	-	50 - 53 €
Essence	Energy 1.2 TCe 100 ch	19 700 €	21 700 €	-	-	-	50 €
	Energy 1.3 TCe 115 ch	20 700 €	22 700 €	-	-	-	0 €
	Energy 1.3 TCe 140 ch	-	24 500 €	26 800 €	-	-	0 €
	Energy 1.3 TCe 140 ch EDC	-	26 200 €	28 500 €	-	-	0 €
	Energy 1.3 TCe 160 ch	-	-	28 000 €	-	-	0 €
	Energy 1.3 TCe 160 ch EDC	-	-	29 700 €	-	-	-
	Energy 1.6 TCe 205 ch EDC	-	-	-	32 800 €	-	540 €
	Energy 1.8 TCe 280 ch	-	-	-	-	37 600 €	4 253 €
	Energy 1.8 TCe 280 ch EDC	-	-	-	-	39 400 €	3 113 €



1

● En matière de confort, la Mégane fait toujours partie du peloton de tête de la catégorie. La planche de bord est bien organisée, mais les plastiques qui la composent ne sont pas tous au-dessus de tout soupçon. ② La tenue de route proposée par la Mégane est d'un très bon niveau.



2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Ici pas de questions à se poser puisque toutes les Mégane, hormis la TCe 205 ch et la dCi 165 ch, sont équipées de série d'une boîte de vitesses à six rapports. Si les débattements de cette dernière sont un peu trop importants, la commande reste assez rapide et surtout très douce. L'étagement ne pose pas de problème.

HEART AUTOMATIQUE

On retrouve avec plaisir la boîte à double embrayage EDC. Cette dernière équipe de série les versions TCe 205 ch et dCi 165 ch et, en option, les autres versions (sauf dCi 90, dCi 130, TCe 100 et TCe 115 ch). Dans tous les cas, elle implique un surcoût de 1 700 € mais apporte un réel plus en matière d'agrément de conduite.

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

MOTEURS DIESEL

	dcI 90 ch	dcI 110 ch	dcI 130 ch	dcI 165 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 4000	110 à 4000	130 à 4000	165 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1750	260 à 1750	320 à 1750	380 à 1750
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	165	180 (181)	192	200
Accélération 0-100 km/h (s)	13,2	11,2 (11,7)	9,8	9,4
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	13,8	10,5 (11,2 en D)	9,5	9 en D
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	5,6	5,6 (6)	5,6	6,5

MOTEURS ESSENCE

	Energy TCe 100 ch	Energy TCe 115 ch*	Energy TCe 140 ch	Energy TCe 160 ch	Energy TCe 205 ch	Energy TCe 280 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 4500	115 à 4500	140 à 5000	160 à 5500	205 à 6000	280 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	175 à 1500	220 à 1500	240 à 1600	260 à 1750	280 à 2400	390 à 2400
Performances						
Vitesse maxi (km/h)	171	189	203 (203)	202	215	250
Accélération 0-100 km/h (s)	11	11,3	9,7 (9,4)	9	7,4	6,4
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	13,4	NC	9,4 (8,8 en D)	8,5 en D	6,4 en D	5,4 en D
Budget						
Consommation moyenne (l/100 km)	7,5	5,1	6,9 (6,9)	7,8	8,2	9,2

Données constructeur - () Données de la version équipée de la boîte EDC.

LES MOTEURS

DIESEL

dcI 90 ch

Doux à défaut d'être alerte, ce bloc est bien adapté aux petits parcours effectués seul à bord. En charge, il montre rapidement ses limites.

dcI 110 ch

Ici, la polyvalence d'utilisation est le maître mot. Ainsi, si les performances manquent de relief, la douceur est appréciable et il est possible d'envisager sans crainte les longs parcours autoroutiers seul ou en famille.

dcI 130 ch

Encore un peu plus de muscles, ce qui réjouira les marathoniens de la route. Il faut bien ça pour amortir l'addition, plutôt salée !

dcI 165 ch

Cette variante plus musclée du 1.6 dCi vient de prendre place sous le capot de la Mégane. Si les performances sont à la hauteur, l'intérêt de ce bloc reste malgré tout limité, surtout à ce prix.

ESSENCE

TCe 100 ch

Cette ultime version du 1.2 TCe n'est pas totalement "à la ramasse" mais, face au nouveau 1.3 TCe, il n'y a pas photo...

TCe 115 ch

La version la plus sage du nouveau moteur mis au point avec Mercedes propose d'emblée des prestations intéressantes et un bon agrément d'utilisation.

TCe 140 ch

Très convaincante, cette variante du 1.3 TCe sait s'adapter à tous les styles de conduite. Agréable, ce bloc affiche également de bons résultats côté consommation.

TCe 160 ch

Mouture la plus nerveuse (pour l'heure...) du 1.3 TCe, elle fait preuve d'une excellente santé lors des relances avec, à la clé, un bel agrément de conduite.

TCe 205/280 ch

Ces blocs sont destinés aux amateurs de conduite sportive. S'ils restent un peu sur leur faim avec le TCe 205 ch, ils seront comblés par le TCe 280 ch.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio avec connexion Bluetooth et prises USB/Aux, banquette arrière fractionnable, climatisation manuelle, feux de jour AV/AR à LED, projecteurs antibrouillard, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV électriques, volant garni de cuir ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Life	Zen	Intens	GT	R.S.
Affichage tête haute	-	-	400 €	400 €	400 €
Alerte de franchissement de ligne	-	série	série	série	série
Caméra de recul	-	-	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	-	série	série	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif*	-		300 €	300 €	300 €
Vitres arrière électriques	-	série	série	série	série
Sélecteur de mode de conduite (Multi-Sense)	-	-	série	série	série
Toit ouvrant électrique	-	-	900 €	900 €	800 €

*Incompatible avec le TCe 140 ch (boîte manuelle).

LES FINITIONS**LIFE**

La finition d'entrée de gamme ne fait pas dans la surenchère en matière d'équipement. Reste que la panoplie proposée est malgré tout plus qu'honorables puisqu'on trouve la climatisation manuelle, un régulateur-limiteur de vitesse, l'aide au démarrage en côte, des projecteurs antibrouillard... Pas si mal !

HEART ZEN

Passer de la finition Life à la finition Zen implique un effort financier de 2 000 €. Si la marche est un peu haute, il faut bien reconnaître qu'elle permet à la Mégane de faire un sérieux bond en avant en matière d'équipement. Ainsi, on note l'entrée en lice d'un radar de stationnement arrière, de l'alerte de franchissement de ligne, de l'accès à bord "mains-libres", des jantes alliage, de la climatisation automatique ainsi que du déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces.

HEART INTENS

La plus huppée des finitions est facturée 2 300 € de plus que l'exécution Zen. Là encore, l'équipement de série progresse notablement avec l'arrivée de la caméra de recul, du sélecteur de mode de conduite (Multi-Sense), de la tablette tactile de 8,7 pouces avec GPS ou encore des projecteurs full LED.

GT/R.S.

Réservée aux moteurs dCi 165 ch et TCe 205 ch, la finition GT propose une présentation plus sportive que l'Intens, mais son niveau d'équipement est comparable. On note tout de même l'arrivée d'un châssis spécifique, des quatre roues directrices et du Launch Control, tandis que la boîte EDC est dotée de lois de passage de rapports adaptées à la conduite sportive. La très sportive version R.S., proche de la GT, est encore plus musclée dans sa présentation.



➊ À partir de la finition Intens, la Mégane bénéficie, de série, d'une tablette tactile de 8,7 pouces. L'utilisation de cette dernière est aisée. ➋ À l'arrière, les passagers ne sont pas à proprement parler à l'étroit, mais l'espace aux jambes (24 cm) est un peu juste. ➌ Le volume du coffre (442 dm³, 338 pour la R.S.) est plutôt satisfaisant. ➍ Plusieurs modes d'affichage permettent de personnaliser l'instrumentation. ➎ Sur le plan esthétique, la version R.S. se démarque nettement de la Mégane "normale", comme en témoignent ses boucliers spécifiques. ➏ En matière d'agrément de conduite, la boîte EDC (option, 1700 €) apporte indiscutablement un plus.





La visibilité de trois quarts arrière n'est pas excellente. Le pack Easy Parking (option, 500 €) ne s'avère donc pas totalement superflu.

LES PRINCIPALES OPTIONS

ASSISTANCE À LA CONDUITE

(DE 300 À 600 €)

Parmi les petits plus qui faciliteront votre vie de conducteur, on trouve le radar de stationnement arrière, facturé 300 € sur Life (de série sur les autres finitions). Même prix pour le frein de stationnement électrique, en option sur Zen et de série à partir d'Intens. L'affichage tête haute, disponible sur Intens, GT et R.S., est proposé à 400 €. En matière de sécurité, on trouve le pack Sécurité +, qui comprend le freinage d'urgence autonome, l'alerte de distance de sécurité et de franchissement de ligne, le passage automatique feux de route/feux de croisement et la reconnaissance des panneaux. Cet ensemble est facturé 600 €. Enfin, l'aide au stationnement semi-automatique associée au détecteur d'angle mort (pack Easy Parking) est disponible moyennant 500 € sur Intens et GT.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (pack Sécurité + et Easy Parking)

PRÉSENTATION

(DE 1 000 À 1 500 €)

On trouve ici le pack GT-Line, qui comprend des boucliers avant/arrière spécifiques comparables à ceux de la Mégane GT, des jantes alliage de 18 pouces sur la finition

Intens (17 pouces sur Zen), des coques de rétroviseurs Dark Metal et des vitres arrière surteintées (Zen, de série sur Intens). Le pack GT Line est facturé 1 500 € sur Intens et 1 000 € sur Zen. À bord, il est aussi possible "d'améliorer l'ordinaire" en optant, par exemple, pour une sellerie en Alcantara (1 500 €) ou en cuir (1 500 € sur Intens). À noter que, sur la finition GT, qui possède de série la sellerie en Alcantara, on peut choisir un Alcantara bleu moyennant un petit supplément de 100 €.

les goûts et les couleurs...

EN VRAC

Réserve à la Mégane R.S., le pack Cup regroupe un châssis sport doté de réglages spécifiques, un différentiel à glissement limité et des étriers de freins Brembo peints en rouge. Toujours pour les sportifs, le R.S. Monitor (250 €, 450 € avec mode Expert et lecture sur smartphone) permet d'analyser sa conduite en temps réel. À noter que ce dernier vient de bénéficier d'un graphisme totalement revu du plus bel effet. Dans la catégorie des options plus "classiques", on trouve le toit ouvrant électrique (900 €, 800 € sur R.S.) à partir de la finition Intens.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (pack Cup)

NOTRE CHOIX

TCe 140 ch EDC Intens

28 500 € hors options - Malus écologique : 0 €

Encore une fois, l'arrivée d'une nouvelle génération de moteurs essence vient changer la donne. Agrément de conduite et performances en hausse, rien ne manque au nouveau TCe 140 ch. Ajoutez une consommation maîtrisée et vous comprendrez pourquoi le nouveau TCe s'impose. Et le diesel ? Il ne démerite pas, mais aujourd'hui, à moins de beaucoup rouler, l'affaire n'est pas rentable. Quant au plaisir de conduite...

LES TEINTES

Peinture standard (gratuite)



Blanc Glacier

Peintures métallisées 650 €



Gris Titanium



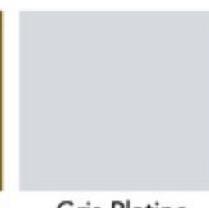
Bleu Berlin



Noir Étoilé



Brun Cappuccino



Gris Platine



Bleu Cosmos

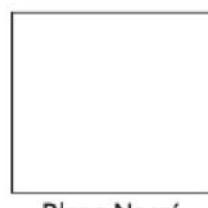


Beige Dune

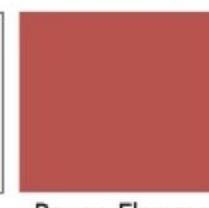


Bleu Iron

Peintures métallisées spéciales 850 €



Blanc Nacré



Rouge Flamme

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Life.



Jantes alliage de série sur Zen.



Jantes alliage de série sur Intens.



Jantes alliage de série sur GT.



Jantes alliage en option (1 000 €).



Jantes alliage en option (1 500 €).

MERCEDES CLASSE E

Cette cinquième génération de Classe E fait la part belle aux équipements technologiques. Sur la route, la grande Mercedes procure toujours autant de plaisir et de confort. Par Pascal Serres

Si la ligne reste proche de l'ancienne mouture, la Classe E cru 2016 adopte une nouvelle plate-forme et son intérieur a été repensé pour laisser place aux technologies dernier cri et aux écrans. Exit le combiné d'instruments classique et la console centrale truffée de boutons, désormais, tout est numérique et se commande du bout des doigts. C'est certes du plus bel effet sur le plan visuel, mais cela complique un peu, dans un premier temps, la gestion des commandes et peut perturber le conducteur. L'habitabilité reste d'un très bon niveau, tout comme le confort et la sensation de bien-être à bord (sauf pour le passager central arrière). Sur le plan mécanique, il n'y a pas de grosse surprise côté essence, mais la Classe E (W213) inaugure un nouveau 2 l diesel de 194 ch (OM654). Les moteurs sont globalement très agréables, tout comme le comportement routier.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
200	184	8	Une version d'appel à un prix presque intéressant, mais un peu difficile à trouver.
250	211	8,5	
300	245	9	
400	333	10	
43 AMG	401	12	
63 AMG - AMG S	571/612	13	
Hybride	350 e	211 + 82	L'hybride prend tout son sens en ville, alors que le moteur essence, agréable, prend le relais sur route.
200 d	150	7	Un peu rude à bas régime et bien léger pour une voiture de ce format.
220 d	194	7,5	Le meilleur compromis en diesel, associant sobriété et agrément d'utilisation.
350 d	258	8,5	Un 6 cylindres rond et coupleux qui sera à l'aise sur tous les terrains.
400 d	340	9	Proposé en quatre roues motrices, ce diesel survitaminé offre de très belles prestations.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 37 000 €
Hybride : à partir de 45 000 €
Diesel : à partir de 30 000 €
Génération : actuelle (5 ^e)
Commercialisation : depuis 2016
Restylage : aucun
Carrosseries : berline, coupé, cabriolet et break
Modèles en circulation : 12 000



NOTRE CHOIX
350 e SPORTLINE
 de 2017
 1^{er} prix prospecté : **45 000 €**
 12353 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	211 ch + 82 ch (élec.) à 5 500 tr/mn
Couple maxi	350 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne essence + électrique
Cylindrée / puissance fiscale	1 991 cm ³ / 10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 9

Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques AV / AR	245/45 R 18

Dimensions/Poids

L / l / h / empattement	4,93 / 1,86 / 1,47 / 2,94 m
Poids / tractable freiné	1 925 / 2 100 kg

Performances

1 000 m d. a.	27,6 s
0 à 100 km	7 s
90-130 km/h en D	5,8 s
Vitesse maxi	250 km/h
Freinage à 90-130 km/h	31 / 64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	30 cm
Largeur aux coudes AV / AR	152 / 149 cm
Volume de coffre	416 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 1 250 €	Carte grise** : 333 €
----------------------	-----------------------

Consommations

Moyenne	8,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	8,5 / 9,1 / 8 l/100 km
Autonomie / Réservoir	705 km / 60 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	770 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	350 €	Embrayage	BVA
Disques AV	350 €	FAP	450 €
Disques AR	200 €	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	150 €	Feu AV	990 €
Plaquettes AR	130 €	Feu AR	350 €
Filtre à air	50 €	Bouclier AV	600 €
Filtre à huile	25 €	Bouclier AR	600 €

■ 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

Truffée d'électronique, la Mercedes Classe E rencontre logiquement quelques soucis d'ordre électrique et subit de nombreux rappels sur cet item. Le reste de la mécanique fait preuve d'une bonne fiabilité et les gros périls sont rares.

LES PANNEES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

Aucune panne immobilisante recensée.

AUTRES DÉFAILLANCES

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement du système de navigation avec soit une position fixe, soit un décalage sur l'écran. Le remplacement de l'antenne ad hoc s'impose. Impossibilité de connecter un smartphone

et/ou mauvais fonctionnement de la radio (mise à jour).

FREINAGE

Des cas de voilage prématûre des disques avec remplacement obligatoire aux alentours des 5 000 km.

LES RAPPELS

MAJEURS

AIRBAG (JUIN 2018)

Le matériau du boîtier générateur de gaz de l'airbag conducteur peut être défectueux. Ainsi, en cas de déploiement de l'airbag, des pièces pourraient être projetées dans l'habitacle et blesser les occupants. L'airbag risque également de ne pas assurer son rôle (Mercedes Classe E fabriquées entre le 17 janvier et le 14 mars 2018).

SIÈGE (AVRIL 2018)

Sur certains véhicules des millésimes 2017 et 2018, le mécanisme de verrouillage du côté droit du dossier du siège passager pourrait ne pas fonctionner correctement.

CEINTURE DE SÉCURITÉ (SEPTEMBRE 2017)

Sur les Classe E construites d'août 2016 à mai 2017, il existe un risque de mauvais fonctionnement des prétensionneurs de ceintures de sécurité avant.

AIRBAG (AVRIL 2017)

L'unité de contrôle de détection des occupants du siège passager avant peut avoir été incorrectement installée et pourrait confondre un passager adulte avec un siège enfant. Cela entraînerait la désactivation du coussin gonflable et, en cas d'accident, augmenterait le risque de blessure pour le passager (Classe E fabriquées entre juillet et décembre 2016).

DIRECTION (AVRIL 2017)

Pour les Classe E de 2016 et 2017, risque de défaut d'étanchéité d'un connecteur

de l'assistance électrique de direction. En cas d'infiltration d'eau, l'assistance pourrait ne plus fonctionner et rendre la direction dure à manœuvrer.

ESSUIE-GLACES (MARS 2017)

Sur les Classe E fabriquées d'octobre à novembre 2016, le faisceau électrique du moteur d'essuie-glace avant peut avoir été placé trop près de la tige de balai et pourrait être endommagé. Cela pourrait provoquer un court-circuit et une défaillance du moteur d'essuie-glace.

DÉMARREUR (FÉVRIER 2017)

Risque de dysfonctionnement du limiteur de courant du démarreur, qui pourrait surchauffer et causer un incendie (Classe E de 2016 et 2017).

ÉCHAPPEMENT

(NOVEMBRE 2016)

Le convertisseur catalytique gauche peut se trouver trop proche d'un panneau sous le véhicule. Dans certaines conditions de fonctionnement, ce dernier risque alors de s'enflammer (Classe E fabriquées de juin à septembre 2016).

ALIMENTATION EN CARBURANT (OCTOBRE 2016)

Sur certaines Classe E de 2017, le cadre de la banquette arrière pourrait endommager le faisceau électrique du module de commande du circuit de carburant : la pompe à carburant, la jauge ou le capteur de pression du réservoir peuvent être impactés.

& MINEURS

GESTION MOTEUR (JUILLET 2017)

Rappel des véhicules à motorisation diesel pour une mise en conformité du logiciel de gestion moteur sur le contrôle des émissions polluantes.

WELCOME BACK!

1,9%
TAEG
FIXE

POUR LA RENTRÉE,
PROFITEZ D'UN CRÉDIT
EXCEPTIONNEL !



Aramisauto.com

Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ.
VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

Par exemple pour 10 000 € empruntés sur 24 mois au Taux Annuel Effectif Global (TAEG) fixe de 1,9% (taux débiteur fixe de 1,88%) et pour une 1ère échéance à 30 jours : 24 mensualités de 425 € hors assurances facultatives. Montant total dû hors assurances facultatives : 10 199 €.

*Offre de crédit affecté réservée aux particuliers, valable du 1er au 30 septembre 2018, à partir de 5 000 € empruntés sur 24 mois pour l'achat d'une voiture neuve / 0 km ou d'occasion de moins de 60 mois en vente sur le site www.aramisauto.com. L'assurance facultative Garantie Emprunteur (Décès Perte Totale et Irréversible d'Autonomie par accident - DPTIA) souscrite auprès de PSA Life Insurance Europe Limited dans le cadre des financements CREDIPAR s'ajoute au montant de la mensualité hors assurances facultatives : 10,5 €/mois, soit un montant total dû au titre de l'assurance Garantie Emprunteur de 252 €. Taux Annuel Effectif de l'Assurance Garantie Emprunteur (TAEA) : 2,44%. L'assurance facultative Garantie Emprunteur (Protexxio Santé : Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Maladie, Accident) souscrite auprès de Cardif Assurances Risques Divers et Cardif Assurance Vie dans le cadre des financements BNP Paribas Personal Finance s'ajoute au montant de la mensualité hors assurances facultatives : 11 €/mois, soit un montant total dû au titre de l'assurance Garantie Emprunteur de 264 €. Taux Annuel Effectif de l'Assurance Garantie Emprunteur (TAEA) : 2,56%. Les informations ci-dessus sont communiquées sous réserve de l'étude et de l'acceptation de votre dossier par nos partenaires : • CREDIPAR - Établissement de crédit - SA au capital de 138 517 008 € - 317 425 981 RCS Nanterre - 9 rue Henri Barbusse 92230 Gennevilliers - N° ORIAS : 07004921 (www.orias.fr), dans le cadre des véhicules d'occasion des marques Peugeot, Citroën et DS • BNP Paribas Personal Finance - Établissement de crédit - SA au capital de 529 548 810 € - 542 097 902 RCS Paris - 1 boulevard Haussmann 75009 Paris - N° ORIAS : 07023128 (www.orias.fr). Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours. Publicité diffusée par ARAMIS SAS au capital de 1 036 461 €, 23 avenue Aristide Briand 94110 Arcueil, RCS Créteil n° B 439 289 265, n°ORIAS 08040955 (www.orias.fr) en qualité de Mandataire non exclusif en opération de banque et en services de paiement (MOBSP) chargé de vous fournir les informations et explications sur les crédits proposés et de recueillir les éléments nécessaires à la constitution des dossiers de crédit.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MITO			
1.4 MPI 78 ch Edizione	5	0	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 €			
Surcoût Veloce S : Veloce + 1 670 €			
GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	1 490	22 690
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	173	25 190
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	30 600
Veloce TCT	14	3 473	36 400
1.6 JTdm 120 ch	6	0	25 490
2.0 JTdm 150 ch	7	0	27 490
2.0 JTdm 175 ch Super TCT	9	0	33 500
Surcoût Super : "base" + 2 160 €			
Surcoût Lusso : Super + 2 950 €			
Surcoût Veloce S : Veloce + 3 200 €			
GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	860	37 490
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	2 010	55 590
Quadrifoglio Auto.	40	10 500	83 290
2.2 Diesel 136 ch	7	0	31 390
2.2 Diesel 150 ch	7	0	33 690
2.2 Diesel 180 ch Super	9	0	40 590
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	11	60	52 790
Surcoût Super : "base" + 4 300 €			
Surcoût Sport : Super + 4 700 €			
Surcoût Lusso : Sport + 500 €			
Surcoût Ning : Quadrifoglio + 40 710 €			
STELVIO			
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	4 253	44 300
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	4 253	52 500
Quadrifoglio Auto. Q4	41	10 500	91 400
2.2 Diesel 150 ch Auto.	8	90	39 900
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10	90	42 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11	173	50 400
Surcoût Super : "base" + 4 500 €			
Surcoût Lusso : Super + 5 300 €			
Surcoût Sport Edition : Super + 4 800 €			
Surcoût Ning : Quadrifoglio + 32 600 €			
4C			
Standard Edition	14	3 473	63 200
Surcoût Édition Spéciale : Standard Edition + 4 300 €			
Surcoût Compétition : Standard Edition + 9 300 €			
4C SPYDER			
Surcoût : coupé + 9 800 €			
ALPINE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE A110			
Pure	15	0	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	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 C00 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
A3 BERLINE (4 PORTES)			
1.0 TFSI 115 ch	6	0	26 960
1.5 TFSI C00 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" + 2 800 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 3 400 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €			
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 + 2 700 €			
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 C00 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 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
Surcoût : coupé + 9 800 €			
A5			
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	90	39 760
2.0 TFSI 190 ch	10	253	41 320
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	690	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
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 915
3.0 TDI 218 ch Quattro S tronic	12	0	51 830
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	17	773	55 390
Surcoût Design : "base" + 4 150 €			
Surcoût S line : Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 80			

108 [LE PRIX DU NEUF]

220d Lounge 10 0 37 000
225d Lounge Auto. 12 0 42 300

Surcoût Sport: Lounge + 3 200 €

Surcoût Luxury: Sport + 1 500 €

Surcoût M Sport: Luxury + 1 050 €

SÉRIE 2 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €

NOUVELLE SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

216i Première Auto. 5 410 25 950
218i Première Auto. 7 410 29 250

220i Première DKG 10 173 34 500
225xe iPerformance Première 5 0 40 000

216d Première 6 0 30 600
218d Première 7 0 32 700

220d Première Auto. 10 0 37 500
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

sDrive16d Première 6 0 32 350
sDrive18d Lounge 7 0 36 200

sDrive20d Lounge Auto. 10 60 41 600
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 51 900

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 Ultimate: Lounge + 4 950 €

Surcoût Luxury Ultimate: Sport Ultimate + 4 950 €

Surcoût M Sport Ultimate: Sport Ultimate + 3 450 €

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 Auto. NC 773 48 450

440i Lounge Auto. NC 5 573 55 550
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 COUPE

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
M40d Auto. 21 6 053 74 250

Surcoût Lounge: Première + 2 750 €

Surcoût xLine: Lounge + 5 650 €

Surcoût Luxury: xLine + 3 500 €

Surcoût M Sport: xLine + 2 400 €

NOUVEAU X4					
xDrive20i Lounge Auto.	11	4 673	50 700		
xDrive30i Lounge Auto.	15	4 890	56 400		
M40i Auto.	25	10 500	77 200		
xDrive20d Lounge Auto.	11	4 260	54 900		
xDrive25d Lounge Auto.	13	4 163	58 550		
xDrive30d Lounge Auto.	16	2 773	61 400		
M40d Auto.	21	6 300	75 200		
Surcoût xLine: Lounge + 5 850 €					
Surcoût M Sport: Lounge Plus + 2 250 €					
Surcoût M Sport X: M Sport + 0 €					

SÉRIE 5					
520i Lounge Auto.	10	90	48 850		
530i Lounge Auto.	14	140	56 150		
540i Lounge Auto.	22	2 153	62 950		
M5 Auto.	52	10 500	127 550		
M5 Compétition Auto.	55	10 500	136 500		
530e Lounge	13	0	57 400		
518d Lounge Auto.	NC	0	45 850		
520d Lounge	10	0	47 550		
530d Lounge Auto.	15	0	60 400		
540d Lounge xDrive Auto.	20	860	68 050		
M550d xDrive Auto.	28	2 940	90 650		
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		
620d Lounge Auto.	NC	173	60 450		
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 €					

NOUVEAU X5					
xDrive40i Lounge Auto.	23	10 500	74 300		
xDrive30d Lounge Auto.	16	3 680	72 400		
M50d Auto.	28	8 753	100 350		
Surcoût xLine: Lounge + 5 100 €					
Surcoût M Sport: xLine + 1 550 €					
X6					
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					

<tbl_r cells="6" ix="5" maxcspan="1" maxrspan="1"

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 €			
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	9	□	2 010 34 500
Surcoût Turismo : "base" + 3 000 €			
Surcoût GT : Turismo + 3 400 €			

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	5	0	17 900
--------------------	---	---	--------

1.0 EcoBoost 100 ch Pack	6	0	19 600
--------------------------	---	---	--------

1.0 EcoBoost 125 ch Pack	6	0	20 400
--------------------------	---	---	--------

1.0 EcoBoost 140 ch Plus	7	0	22 100
--------------------------	---	---	--------

1.5 TDCi 85 ch	4	0	19 600
----------------	---	---	--------

1.5 TDCi 120 ch Pack	6	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</td

110 [LE PRIX DU NEUF]

Surcoût Prestige : Pure + 5 200 €			
Surcoût Portfolio : Prestige + 7 748 € à + 8 298 €			
Surcoût R-Sport : Prestige + 4 300 € à + 4 350 €			
Surcoût S : R-Sport + 9 898 €			
NOUVEL I-PACE			
EV400 S	NC	6 000	78 380
Surcoût SE : S + 7 970 €			
Surcoût 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
Surcoût Luxe Premium : Luxe + 4 780 €			
Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 6 730 € à + 7 490 €			
Surcoût Autobiography : Portfolio + 22 570 € à + 22 660 €			
JEEP			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 E-torQ Evo 110 ch Sport	6	1 153	19 550
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	1 050	23 500
1.6 MultiJet 95 ch Brooklyn Edition	5	0	24 850
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	22 250
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	173	24 150
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	540	31 800
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	2 453	34 750
Surcoût Longitude : Sport + 2 450 €			
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 1 400 €			
Surcoût Aspen : Longitude + 900 €			
Surcoût Limited : Longitude + 4 200 €			
COMPASS			
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	27 800
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	860	33 750
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	2 010	41 700
Surcoût Longitude : Sport + 2 750 €			
Surcoût Limited : Longitude + 3 650 €			
Surcoût Trailhawk : Limited + 900 €			
WRANGLER (2 PORTES)			
2.8 CRD Sport Auto.	13	10 500	35 400
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €			
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €			
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
3.6 Pentastar 284 ch Sahara Auto.	20	10 500	44 500
Surcoût : Wrangler + 2 500 €			
CHEROKEE			
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	953	36 950
2.2 MultiJet 185 ch Night Eagle 4x4 Auto.	10	2 153	48 400
2.2 MultiJet 200 ch Overland 4x4 Auto.	12	2 153	51 400
GRAND CHEROKEE			
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	10 500	70 400
SRT Auto.	39	10 500	86 400
Trackhawk	70	10 500	120 000
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	10 290	58 400
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 500 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
KIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO			
1.0 67 Motion	4	0	11 000
1.2 84 Design	4	0	15 100
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût Design : Active + 1 000 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €			
Surcoût 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
Surcoût Active : Motion + 1 700 €			
Surcoût Design : Active + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Design + 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
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Design : Active + 1 400 €			
Surcoût Premium : Design + 1 000 €			
SOUL EV			
EV	1	6 000	36 400
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €			
NOUVELLE CEED			
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	113	20 990
1.4 T-GDI 140 ch Motion	7	300	21 990
1.6 CRDI 115 ch Motion	6	0	23 590
1.6 CRDI 135 ch Motion	7	0	24 390
Surcoût Active : Motion + 2 100 €			
Surcoût Edition #1 : Active + 1 000 €			
NOUVELLE CEED SW (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			

NIRO			
Motion	5	0	27 450
Rechargeable Active	4	0	36 550
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Design : Active + 2 000 €			
Surcoût Premium : Active + 2 000 €			
SPORTAGE			
1.6 GDI 132 ch Motion	7	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
Surcoût Active : Motion + 3 900 €			
Surcoût GT Line : Active + 2 000 €			
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €			
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €			
OPTIMA			
Hybride Rechargeable Premium		0	39 990
1.7 CRDI 141 ch Premium	7	0	32 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €			
Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €			
OPTIMA SW			
Surcoût : berline + 1 500 €			
GT Auto.	7	10 500	42 990
SORENTO			
2.2 CRDI 200 ch GT Line Auto.	12	4 890	48 200
Surcoût 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
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €			
LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
		CT	
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	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
Surcoût SE : Pure + 3 900 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 600 €			
Surcoût HSE : SE Dynamic + 3 850 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €			
EVOQUE CABRIOLET			
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	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
Surcoût SE Dynamic : Pure + 5 100 €			
Surcoût 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
Surcoût SE : S + 3 000 €			
Surcoût HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €			
DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	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
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Surcoût HSE : SE + 5 600 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 200 €			
NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	NC	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
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Surcoût S : R-Dynamic + 3 800 €			
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €			
Surcoût SE : R-Dynamic S + 1 700 €			
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE : R-Dynamic SE + 4 800 €			
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €			
NOUVEAU RANGE RO			

Surcoût Sensation : Inspiration + 2 500 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 3 300 €			
NOUVELLE CLASSE C			
180 Avantgarde Line Auto.	NC	1 153	38 800
200 Avantgarde Line Auto.	NC	690	44 800
43 AMG 4Matic Auto.	NC	10 500	71 700
180 d Avantgarde Line Auto.	NC	0	38 800
200 d Avantgarde Line Auto.	NC	0	44 800
220 d Avantgarde Line Auto.	NC	0	48 300
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 1 700 €			
NOUVELLE CLASSE C BREAK			
Surcoût : 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
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 100 €			
NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET			
Surcoût : 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
Surcoût Executive : "base" + 4 700 €			
Surcoût Sportline : Executive + 3 000 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €			
GLC			
250 4Matic Auto.	12	2 610	46 450
300 Executive 4Matic Auto.	15	4 673	56 950
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 500	68 550
63 AMG 4Matic Auto.	NC	10 500	99 600
63 AMG S 4Matic Auto.	NC	10 500	108 500
350 e Executive 4Matic	10	0	58 350
220 d 4Matic Auto.	9	253	48 600
250 d 4Matic Auto.	11	253	49 950
350 d Executive 4Matic Auto.	16	3 853	58 300
Surcoût Executive : "base" + 5 100 €			
Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 3 800 €			
GLC COUPÉ			
250 Executive 4Matic Auto.	12	3 853	56 700
300 Executive 4Matic Auto.	15	6 053	62 100
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 500	73 700
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC	10 500	104 000
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC	10 500	112 900
350 e Executive 4Matic	10	0	63 500
220 d Executive 4Matic Auto.	9	353	58 850
250 d Executive 4Matic Auto.	11	353	60 200
350 d Executive 4Matic Auto.	16	4 253	63 450
Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €			
Surcoût 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
Surcoût Executive : "base" + 4 600 €			
Surcoût Sportline : Executive + 2 150 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 7 250 €			
CLASSE E BREAK			
Surcoût : berline + 2 800 €			
CLASSE E ALL-TERRAIN			
220 d 4Matic Auto.	11	773	64 200
CLASSE E COUPE			
200 Executive Auto.	10	953	54 650
300 Executive Auto.	15	2 300	59 400
220 d Executive Auto.	10	0	56 500
Surcoût Sportline : Executive + 6 300 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 6 400 €			
NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET			
Surcoût : 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
Surcoût 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
Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €			
Surcoût 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
Surcoût 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
NOUVELLE AMG GT COUPE 4P.			
63 S 4Matic+	NC	10 500	170 500
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			
Surcoût : 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
Surcoût Executive : "base" + 5 300 €			
Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 3 200 €			
GLE COUPE			
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
Surcoût Executive : "base" + 6 100 €			
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €			
GLS			
400 4Matic Auto.	16	10 500	95 650
500 Executive Auto.	nc	10 500	121 150
63 AMG 4Matic Auto.	36	10 500	148 150
350 d 4Matic Auto.	51	10 500	90 150
Surcoût 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
Surcoût Plus : Pure + 2 886 €			
Surcoût Prime : Plus + 3 918 €			
CITAN TOURER EXTRA-LONG			
111 CDI Pure	NC	0	26 916
Surcoût Plus : Pure + 1 962 €			
Surcoût Prime : Plus + 2 796 €			
MINI			
TYPE			
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			
Surcoût : 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 All4	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			

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	473	34 650	
GTi by Peugeot Sport	16	953	38 700	
1.6 BlueHDI 100 ch Access	5	0	22 800	
1.5 BlueHDI 130 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	26 400
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	253	34 450
1.5 BlueHDI 130 ch Active		0	31 100
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	10	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 + 1 850 €			

5008

1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 200
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	33 800
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	10	90	43 050
Surcoût Active : Access + 4 000 €			
Surcoût Allure : Active + 2 050 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €			

NOUVELLE 508

1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	73	34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	353	46 000
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	32 300
2.0 BlueHDI 150 Allure Auto.	9	0	38 800
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	9	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	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	5 810	55 040
S	24	10 290	67 790
GTS	25	10 500	78 830

718 BOXSTER

2.0	19	5 810	57 080
S	24	10 290	69 830
GTS	25	10 500	80 870
911 COUPE (TYPE 991 II)			

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

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

Surcoût : coupé + 13 200 €			
PANAMERA			
3.0	22	6 553	93 407

4S	33	10 500	118 007
Turbo	46	10 500	159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	0	169 062
NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			

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

NOUVEAU CAYENNE

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

RENAULT				
RRG				RRG Paris
Vivez votre mobilité				Ventes de véhicules Neufs et Occasions
Tel : 01 86 65 49 45				www.renaultparis.fr

Surcoût Limited : Zen + 400 €		
-------------------------------	--	--

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-XGI Urban+ AEBS	7	0	2 153 17 990
160 e-XDI Urban+ AEBS	6	0	19 990
Surcoût Sport Bi-ton Safety Pack : Urban+ AEBS + 3 250 €			
Surcoût Smart Black : Sport Bi-ton Safety Pack + 450 €			
Surcoût Luxury Safety Pack : Luxury + 1 450 €			
TIVOLI XLV			
160 e-XDI Sport Bi-ton Safety Pack	6	0	53 24 640
KORANDO			
220 e-XDI Pack Sport	10	0	953 25 990
RODIUS			
220 e-XDI	11	0	10 500 30 690

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE IMPREZA			
1.6 114 ch Access Lineartronic	6	0	1 050 23 990
Surcoût Premium : Access + 1 500 €			
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €			
NOUVELLE XV			
1.6i 114 ch Premium GPS Lineartronic	6	0	1 613 27 990
2.0i 150 ch Exclusive Lineartronic	9	0	3 113 31 990
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
WRX STI			
S Allerons	21	0	10 500 44 990
Surcoût S Club Allerons : S Allerons + 5 000 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Premium Eyesight Lineartronic	8	0	4 050 31 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	0	10 500 44 990
2.0D 147 ch	8	0	2 010 31 990
Surcoût Premium : "base" + 3 000 €			
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €			
Surcoût Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 1 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			
LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Premium Eyesight Lineartronic	10	0	4 890 32 990
Surcoût Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			
OUTBACK			
2.5i 173 ch Premium Eyesight Lineartronic	10	0	4 253 38 990
2.0D 150 ch Premium	9	0	1 613 41 990
Surcoût Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch	12	0	9 050 32 990

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CELERIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990
1.0 W1 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Surcoût Privilège : Avantage + 1700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 800 €			
IGNIS			
1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540
Surcoût Privilège : Avantage + 150 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €			
NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 390
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 840
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 840
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	18 040
Sport	NC	NC	20 750
Surcoût 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
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			
JIMNY			
1.3 W1 JK	6	0	3 113 13 860
Surcoût JLX : JK + 1 750 €			
VITARA			
1.6 W1 120 ch Avantage	6	0	73 17 590
S	7	0	53 22 990
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	21 790
Surcoût Privilège : Avantage + 1900 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €			
S-CROSS			
1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7	0	50 25 390
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	23 990
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €			
Surcoût Style : Privilège + 4 300 €			
TESLA			
MODEL S			
75D	1	0	6 000 79 200
100D	1	0	6 000 102 100

MODEL X

75D	1	0	6 000 86 050
100D	1	0	6 000 105 650

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			

1.0 VTI-1 72 ch x	4	0	11 150
Surcoût x-play : x + 1920 €			
Surcoût x-cite : x-play + 1 000 €			
AYGO (5 PORTES)			
Surcoût 3 portes + 400 €			
Surcoût x-trend : x-cite + 0 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 VTI-1 69 ch Active	4	0	14 150
Surcoût France : Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
1.5 VTI-1 110 ch France	6	0	16 800
100h France	5	0	19 650
Surcoût 3 portes + 600 €			
Surcoût Design : France + 1 200 €			
Surcoût Cyan Edition : Design + 800 €			
C-HR			
1.2 Turbo 116 ch Active	7	0	613 23 400
122h Dynamic	6	0	29 000
Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €			
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €			
AURIS (5 PORTES)			
1.2 Turbo 116 ch Design	6	0	113 24 250
136h Tendance	4	0	26 200
Surcoût Design : Tendance + 850 €			
Surcoût Collection : Design + 1 250 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût berline 5 p + 100 €			
PRIUS			
Dynamic	4	0	30 800
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3	0	39 300
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €			
Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 1 200 €			
PRIUS +			
136h Active	4	0	33 000
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €			
RAV4			
2.0 VTI-1 151 ch Active AWD	9	0	3 113 31 000
Hybride Tendance	9	0	34 600
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	73 30 000
Surcoût Dynamic Edition : Active + 1 300 € à + 2 400 €			
Surcoût Black Edition : Dynamic Edition + 1 300 €			
Surcoût Lounge : Dynamic Edition + 4 900 € à + 5 000 €			
NOUVEAU LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	0	10 500 37 400
Surcoût Life : Le Cap + 5 100 €			
Surcoût Légende : Life + 3 100 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			
NOUVEAU LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcoût 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €			
GT86			

LES VOYAGES

l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

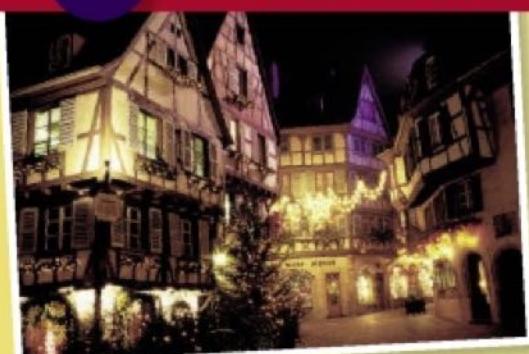
SÉLECTIONNÉS PAR VOTRE MAGAZINE

La magie des marchés de Noël

Envie d'ailleurs pour vos cadeaux ?



1 Marchés de Noël et route des vins d'Alsace - 4 jours/3 nuits



STRASBOURG - LA ROUTE DES VINS - COLMAR
Gastronomie traditionnelle et route des vins

Dates de départ : 25 et 26 novembre
1^{er}, 2, 6, 9, 10 et 12 décembre 2018

À partir de
285€
/PERS.

CABINE DOUBLE, PENSION COMPLÈTE DU
DINER DU J1 AU PETIT-DEJEUNER DU J4

EXCURSIONS ET
DÉGUSTATIONS OFFERTEES

2 Marchés de Noël des grandes capitales du Danube - 5 jours/4 nuits

VIENNE - BUDAPEST - BRATISLAVA

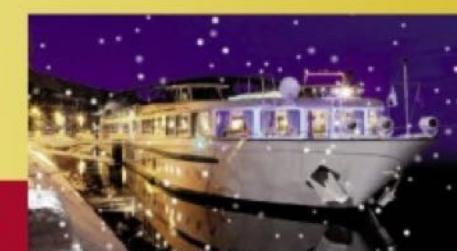
Les marchés de Noël les plus féériques et authentiques d'Europe

Dates de départ : du 24 au 28 novembre 2018



À partir de
519€
/PERS.

CABINE DOUBLE, PENSION COMPLÈTE,
BOISSONS HORS CARTES SPÉCIALES



Selon votre destination et votre date départ, bateau 4 ou 5 ancrés



Vite, appelez-nous au **01 41 33 59 00**

du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h
avec le code **AUTO-JOURNAL**

ou téléchargez la documentation complète sur
www.croisières-lecteurs.com/aj

ou Complétez et renvoyez ce coupon à : L'AUTO-JOURNAL - Croisière Marchés de Noël - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Je souhaite recevoir **SANS ENGAGEMENT** la documentation : **ALSACE - CE18ALNP** **DANUBE - CE18DANP**

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

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

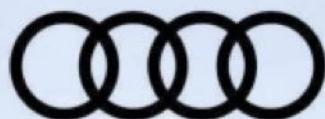
l'auto-journal

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

CroisiEurope

Ajoutez une lettre de noblesse à votre Audi.

Finition **S line offerte** sur la gamme⁽¹⁾.



Offre valable du 1^{er} septembre au 31 octobre 2018. Modèle présenté : Q2 S line. Certains équipements du modèle présenté sont en option. (1)Offre valable pour toute commande du 01/09/2018 au 31/10/2018, d'un véhicule immatriculé avant le 31/12/2018, des gammes suivantes en finition S line : A3/Q2/Q3/A4/A5/Q5, dans la limite des stocks disponibles et dans le cadre d'une offre de location avec option d'achat, réservée aux particuliers, sous réserve d'acceptation par Volkswagen Bank. Voir conditions sur Audi.fr. **Finition S line offerte** : différence de loyer considérée sur la base de la finition la plus proche d'un point de vue tarifaire dans le programme de commande. **Gamme Audi Q2 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,1 - 6,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 109 - 146. « Tarif » au 28/06/2018 mis à jour le 12/07/2018.** Valeurs susceptibles d'évoluer à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre partenaire. Volkswagen Group France S.A. – RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie. *Audi Occasion :plus et Audi Service.

Audi Vorsprung durch Technik

www.bauerparis.fr

NOUVEAU

Audi City Paris
48, pl. du Marché St-Honoré
75001 Paris
01 55 35 30 00

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marguilliers
95700 Roissy-en-France
01 85 74 30 00

Audi Bauer Paris Nanterre*
36, av. Vladimir Ilich Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00

NOUVELLE SUBARU XV


EyeSight
Driver Assist Technology
SUBARU XV désignée voiture
la plus sûre de sa catégorie

A KADKEYS *La Confiance en Mouvement.

SUBARU XV

GAMME À PARTIR DE

27 990 €⁽¹⁾**SUBARU***Confidence in Motion**

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

**RÉSERVEZ VOTRE ESSAI
CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE**

Avec son élégance naturelle et sa puissance maîtrisée, redonnez vie à vos envies. Le moteur boxer de la Subaru XV associé à ses 4 roues motrices de série apprivoise toutes les routes ; elle offre ainsi une sérénité de conduite dans un confort permanent pour toute la famille.

- Plus d'un million de véhicules Subaru vendus dans le monde en 2017
- Top 10 des constructeurs aux USA
- Housse de 15 % de ses exportations dans le monde.

RENDEZ-VOUS SUR SUBARU.FR

(1) Gamme Subaru XV à partir de 27 990 € (prix de la Subaru XV Premium GPS Lineartronic EyeSight). **Modèle présenté** : Subaru XV Exclusive Lineartronic EyeSight à 32 600 € (PM incluse). Tarifs TTC publics au 1^{er} janvier 2018. **Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Subaru XV : de 6,4 à 6,9 l/100 km et de 145 à 155 g/km.**



RETRouvez TOUTE LA GAMME SUBARU



SUBARU XV



FORESTER



OUTBACK



LEVORG



IMPREZA



WRX STI



SUBARU BRZ

GIROST AUTOMOBILES

 2 rue du Moutot
10150 LAVAU
Tél : 03.25.80.57.90

SOCADIA

 Boulevard de Suffolk
14112 BIEVILLE-BEUVILLE
Tél : 02.31.43.00.00

GARAGE LANGLOIS

 10 avenue des Peupliers
35510 CESSON SEVIGNE
Tél : 02.99.83.51.00

SA LE MOIGNE

 381 route de Vannes
44800 SAINT HERBLAIN
Tél : 02.51.77.85.85

A. R. SPORT

 5 rue Pythagore
17440 AYTRE
Tél : 05.46.41.19.11

ITAL AUTO 85

 95 avenue de Talmont
85180 CHÂTEAU D'OLONNE
Tél : 02.52.61.45.07

ESPACE PERICAUD AUTOMOBILES

 Rue Amédée Bollée
87280 LIMOGES
Tél : 05.55.06.08.80



COLIN OCCASION

NOTRE MEILLEURE SÉLECTION DE VÉHICULES D'OCCASION

RENAULT TALISMAN

Tce 150 Energy EDC Intens



Kilométrage : 12 150 km
Transmission : Automatique
Energie : Essence

21 850€

RENAULT KADJAR

dCi 110 Energy eco² Intens



Kilométrage : 22 506 km
Transmission : Manuelle
Energie : Diesel

17 980€

RENAULT MEGANE III

Berline TCE 130 Energy eco² Limited



Kilométrage : 44 503 km
Transmission : Manuelle
Energie : Essence

12 450€

RENAULT CLIO

dCi 90 Energy Intens



Kilométrage : 8 751 km
Transmission : Manuelle
Energie : Diesel

13 480€

RENAULT CAPTUR

dCi 90 Intens EDC



Kilométrage : 53 064 km
Transmission : Automatique
Energie : Diesel

12 740€

RENAULT TWINGO III

1.0 Sce 70 BC Limited



Kilométrage : 3 868 km
Transmission : Manuelle
Energie : Essence

9 740€

RENAULT ZOE

Zen Charge Rapide



Kilométrage : 27 279 km
Transmission : Automatique
Energie : Électrique

8 740€

RENAULT Grand SCENIC

dCi 110 Energy Business 7 pl



Kilométrage : 24 113 km
Transmission : Manuelle
Energie : Diesel

19 790€

70 véhicules d'occasion ESSENCE disponibles immédiatement

WWW.GROUPECOLIN.COM

Dacia Box

97, av. Aristide Briand - 92120 Montrouge
01 46 12 42 42

Renault Colin Automobiles

2, rue de Fontenay - 92330 Sceaux
01 41 13 07 07

Renault Colin Montrouge

59, av. Aristide Briand - 92120 Montrouge
01 46 12 88 40

Ne ratez pas ...



**PORTE OUVERTES RENAULT
DU 13 AU 17 SEPTEMBRE**

TOUT EST DANS LA DIFFÉRENCE.

XC90 T8 HYBRIDE 390 CH AWD MOMENTUM
7 PLACES GEARTRONIC 8



990€*/MOIS
SANS APPORT
LLD* 48 MOIS / 60 000 KM

ENTRETIEN, GARANTIE ET
ASSISTANCE 24/24 INCLUS
JUSQU'AU 15/12/2018



VOLVO CARS FLEET SERVICES
390 CH
Euromix : 2,10L - CO₂ : 59g
Écotaxe neutre
Zero TVS**

RENDEZ-VOUS D'ESSAI
SUR ACTENA.FR

Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule XC90 T8 HYBRIDE AWD MOMENTUM GEARTRONIC 8 7 PLACES avec option peinture métallisée. Offre édictée sur la base du tarif au 01/09/2017. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée variable de 48 mois et un kilométrage variable de 60 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des pertes totales, Carte grise incluse. Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable pour toute commande adressée par écrit à Volvo Automobiles Fleet Services avant le 15/12/2018, sauf modifications du tarif constructeur, des taux nuanciers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation scale (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 nancière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677. XC90 T8 HYBRIDE GEARTRONIC 8 7 PLACES : Consommation Euromix (L/100 km) : 2,10 - CO₂ rejeté (g/km) : 59.

** Zero TVS pendant les 24 premiers mois du contrat.

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHELAY	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTE-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

PRIOD

© VICTORIAS



Portes Ouvertes Kia
du 14 au 16 septembre ⁽¹⁾

Suivez-nous sur Facebook "kia - groupe autos services"

CEED

TOTAL | KIA | 7 ANS DE MISE À JOUR DE LA CARTOGRAPHIE



NOUVELLE KIA CEED à partir de
197 € TTC/mois⁽²⁾

LLD sur 61 mois et 50 000 km
Sans apport

KIA
Le Pouvoir de Surprendre

2 DISTRIBUTEURS

NOISY AUTO SERVICE 
108, rue Vaillant Couturier - 95130 Noisy Le Sec **01 48 45 59 72**

GROUPE AUTOS 60 COMPIEGNE 
660 av. Jean Moulin ZAC Le Camp du Roy 60880 Jaux **03 44 90 13 13**

GROUPE LVB AUTOMOBILES

KIA SUZUKI

11, rue Marcel Cerdan - 95140 Garges-Les Gonesse **01 39 93 60 33**

GROUPE AUTOS 60
75, rue Claire Lacombe - 60740 Saint-Maximin **03 44 25 29 29**

Découvrez
La nouvelle SUZUKI SWIFT

Pendant les JOURNÉES PORTES OUVERTES ⁽¹⁾

Les 15 et 16 septembre



À PARTIR DE
10 240 €⁽²⁾

**PRIME À LA CONVERSION
DÉDUISE**

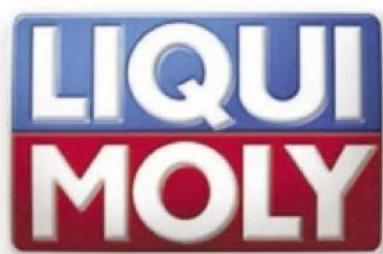
Réservez votre essai sur WWW.SUZUKI.FR

DPS LES INDÉS - Siret 390295 244 000 11 - crédit photo : Graciela Dossena

 [Suivez-nous sur Facebook "Suzuki - groupe autos services"](#)

AUTO

(1) Ouverture selon arrêté préfectoral. (2) Prix TTC de la Swift 1.2 Dualjet Avantage, hors peinture métallisée, après déduction d'une remise de 2 200 € offerte par votre concessionnaire et d'une prime à la conversion de 1 000 € **. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une Swift neuve du 01/07/2018 au 30/09/2018, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participants. Modèle présenté : Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack : 14 090 €, remise de 1 800 € déduite et d'une prime à la conversion de 1 000 € ** + peinture métallisée : 530 €. Tarifs TTC clés en main au 10/09/2018. Consommations mixtes CEE gamme Swift (l/100 km) : 4,1 - 5,3. Émissions CO₂ (NEDC-WLTP) : 94 - 100 à 121 - 136 g/km. *Un style de vie ! ** 1 000 € de prime à la conversion déduite pour la mise au rebut de votre véhicule particulier diesel immatriculé pour la première fois avant 2001, ou essence immatriculé avant 1997, selon dispositions fixées par le Code de l'Énergie. Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu.



Cet hiver, changez d'air !



Avec Liqui Moly, faites nettoyer votre circuit de chauffage avec la garantie d'un air purifié et assaini.



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020262-1



4.5/5
AVIS CLIENTS



G. LOPEZ

Ancien Moderne

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

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSENS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Création : design4fr

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128 rue de la Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 804 845 - N° ORIAS : 07001752 - www.orsis.fr

Prenez votre rendez-vous
d'essai pour le modèle 2019



UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

(1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 30 septembre 2018, pour toute location longue durée avec option d'achat 3,04% sur capitalisation et taux d'intérêt 2,4% T.T.C. Réservé aux clients résidant en France métropolitaine entre 30 et 60 mois. Exemple de LOA sur 60 mois et 70 000 km avec 600 km maximum : pour la location d'un Honda CR-V 1.6 i-DTEC Executive Navi Plus 2 roues motrices neuve au prix de 35 700 € soit 29 650 € après déduction de 6 050 € de reprise, 1er loyer 3 800 € puis 59 loyers de 3 420,42 €. Taux annuel 2,41%. Taux option d'achat 7,47% sur 7,68 ans option d'achat incluse 37 524,79 €. Crédit accessible aux titulaires de la carte bleue. Malade (souscrit auprès de Credit Assurance Vie et Credit Assurances Risques Divers) 28,44 € / mois en sus des loyers. Crédit total assurance facultative : 1 706,40 €. Modèle présenté : Honda CR-V 1.6 i-DTEC Executive Navi Plus 2 roues motrices neuve au prix de 35 700 € soit 29 650 € après déduction de 6 050 € de reprise, 1er loyer 3 800 € puis 59 loyers de 3 420,42 € hors assurance facultative. Montant total d'option d'achat inclus 37 554,70 €. 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.orsis.fr). Société spécialisée à l'activité de Finance Prêt-garantie et de Recherche 61 rue Talbot 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation.

(2) Entretien et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans ou 60 000 km pendant toute la durée de la location dans la limite de 30 000 km par an. Contrat H Box N°21 701 106 : produit de l'assureur RCS Nanterre 378 401 690 et l'assureur, entrepreneur régi par le code des assurances RCS Nanterre 377 061 339, proposé par Honda Finance. Soit un avantage client H Box pour un CR-V 1.6 de 1 460 € (entretien 75 000 km sur 36 mois) à 0 182 € (entretien 150 000 km sur 60 mois) : 5 463 € et extension de garantie 2 ans : 719 € sur base tarif en vigueur au 02/07/18. Offre valable chez les concessionnaires participants. *Dîmez vie à vos rêves. Honda Motor Europe Limited (France) - www.honda.fr

Consommation en cycle mixte 4,5 L / 100 km et émissions de CO2 de 119 g / km.

ENVIE DE
PLUS ?

PRENEZ LE VOLANT DU SUV
LE PLUS VENDU AU MONDE.⁽¹⁾

**LOUEZ VOTRE HONDA
ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽²⁾**

CR-V EXECUTIVE NAVI PLUS LOA 60 MOIS, 1^{er} LOYER 3 800€
A PARTIR DE PUIS 59 LOYERS DE 348,42 €
HORS ASSURANCE FACULTATIVE

349€ MONTANT TOTAL D'OPTION
PAR MOIS D'ACHAT INCLUSE 37 554,70 €⁽¹⁾

RENDEZ-VOUS SUR : www.honda.fr/crv/

L'édition spéciale **CR-V EXECUTIVE NAVI PLUS** intègre des équipements de série PLUS que spéciaux pour aller PLUS loin :

- Pack aérodynamique
- Cuir noir premium & design
- Jantes Kaiser Silver 18" pouces

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N°101

du 27 septembre 2018

AUDI



1^{er} essai en Audi Q3

Le roi est mort, vive le roi ! Le Q3 II repart au flambeau. Mais la concurrence s'est étoffée en sept ans, et il va falloir sortir le grand jeu. Verdict lors de ce premier essai sur les routes du Tyrol.

MAZDA



1^{er} essai en Mazda MX-5

Il n'y a pas que les SUV dans la vie. En tout cas, pas chez Mazda, dont le MX-5 reste le modèle le plus emblématique. Une bonne raison pour lui offrir un nouveau moteur, forcément plus puissant.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Ne ratez pas le numéro
SPÉCIAL SALON 2019
4000 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 au prix de 7,99 €.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (55 94)

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

Rédactrice artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin (chef de rubrique, 56 33),
Florian Chopin (chef de rubrique, 55 95)

Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

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

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

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

A collaboré à ce numéro: Sophie Ceugniet

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: Véronique Alex (50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53),
Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service presse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Cogérants: Carmine Perna et Frank Mahlberg

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS
et Axel Springer France SAS

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

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0323 K 82833

Dépôt légal: septembre 2018

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0%

Certification PEFC

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

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin
d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute
question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75
(du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements
L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 75 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon),
98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de
vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél. :
070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros).
Suisse (Edigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch):
139 CHF (1 an, 25 numéros).





RENAULT
La vie, avec passion

PORTE OUVERTES FRENCH TOUCH CE WEEK-END⁽¹⁾

Renault MEGANE LIMITED

REPRISE DE VOTRE VÉHICULE

+ 4 000 €⁽²⁾



© GETTY IMAGES

**Système de navigation connecté R-LINK 2
Jantes alliage 17" diamantées noires
Frein de parking assisté**

**N°1
SAV
2018**
L'Automobile

(1) Ouverture exceptionnelle dimanche 16 selon autorisation. (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 pour l'achat d'une Renault MEGANE neuve du 01/09/2018 au 30/09/2018. **Gamme Renault MEGANE : consommations mixtes min/max (l/100 km) : 4/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 102/134. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable. French Touch : Touche française.**

Renault recommande

renault.fr



LE PINOT NOIR *de Bourgogne*

LE COUVENT DES VISITANDINES
À BEAUNE, DEPUIS 1796



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.