

l'auto-journal

N°1017

Du 27 septembre au 3 octobre 2018

Numéro exceptionnel!



SPÉCIAL

MONDIAL

Nos 15 coups de cœur

Les nouveaux modèles
et concept cars qui vont marquer
le Salon de Paris...



2018

MONDIAL DE L'AUTO

PARIS

ESSAI LONGUE DURÉE

**10000 km EN PEUGEOT 508:
COUP DE CŒUR
OU COUP DE GUEULE?**

REPORTAGE

**LE PLUS DINGUE DES
PHOTOGRAPHES**

PREMIER ESSAI

**NOUVEL AUDI Q3:
IL FRAPPE FORT!**

ENQUÊTE

**80 km/h:
ET SI ÇA NE
CHANGEAIT RIEN?**

M 01117 - 1017S - F: 4,50 € - RD

GÉNÉRATEUR DE FRISSENS.

 **NOUVELLE BMW M2 COMPETITION.**

- Moteur 6 cylindres en ligne biturbo développant une puissance de 410 chevaux.
- Couple maximal de 550 Nm et vitesse maximale de 280 km/h sur circuit*.
- De 0 à 100 km/h en 4,2 sec avec la boîte de vitesses M DKG**.
- Régime moteur maximal de 7600 tr/min.
- Système d'échappement M Sport à clapets.



*Avec l'option Pack Experience M.

** Valeur correspondant à la BMW M2 Competition équipée de la boîte de vitesse M DKG 7 rapports.

Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW M2 Competition : **9,2 à 10,0 l/100 km**. Émissions de CO₂ : **209 à 227 g/km** selon la norme européenne NEDC corrélée.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



**Le plaisir
de conduire**





DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

DS 7 CROSSBACK

De l'audace naît l'excellence



DS préfère **TOTAL**

DSautomobiles.fr

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

PRODUIT EN FRANCE

MONDIAL
DE L'AUTO

PARIS P. 12

Nos
coups
de cœur
15



Peugeot e-Legend



Ferrari Monza SP1



Audi e-tron

SOMMAIRE

Découvrir

12 Nos coups de cœur du Mondial
**Peugeot e-Legend, Mercedes GLE,
Ferrari Monza SP1/SP2, Audi e-tron,
DS 3 Crossback, Citroën C5 Aircross,
Kia ProCeed, Seat Tarraco, BMW Série 3...**
38 Décryptage **BMW Vision iNext**

Comprendre

44 80 km/h: et si ça ne changeait rien?

Conduire

52 **Audi Q3 35 TFSI**
60 **Mazda MX-5 2.0**
64 **Jeep Renegade 1.0**
66 **Peugeot 508 2.0 BlueHDi 160 ch**
78 **BMW X4 xDrive 20d/Mercedes GLC
Coupé 220 d**
86 Les Experts: **DS 7 Crossback PureTech**
225 ch
88 **Fiat 500X 1.0 T3**
93 Dernier essai: **Mitsubishi Pajero**

Vibrer

94 Rencontre avec le photographe **Dingo**
100 **Schumacher, prénom Mick**
102 Rétro: **Volkswagen Scirocco GLI (1976)**

Partager

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

S'offrir

108 Configurateur: **Hyundai Kona**
112 Occasion: **Renault Captur**
115 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
123 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces



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

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

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec Sport Auto n° 681

Mazda MX-5/P. 60



Dingo: 40 ans de photo/P. 94



BMW X4/Mercedes GLC Coupé/P.78

Fiat 500X/P. 88



Peugeot 508/P. 66



ON N'A PAS INVENTÉ LA FAMILLE, MAIS LA VOITURE QUI VA AVEC.



INSPIRED
BY YOU

CITROËN préfère TOTAL Modèle présenté : Nouveau Citroën Berlingo Taille M PureTech 110 S&S BVM6 Shine avec options Accès et démarrage mains libres, Pack Enfant, Pack Park Assist, Ambiance Wild Green avec Pack XTR et peinture nacrée (324 €/mois après un 1^{er} loyer de 3 000 € selon les conditions de l'offre détaillée ci-après). (1) Exemple pour la Location Longue Durée sur 36 mois et 30 000 km d'un Nouveau Citroën Berlingo Taille M PureTech 110 S&S BVM6 Live neuf, hors option ; soit un 1^{er} loyer de 2 700 € puis 35 loyers de 199 € incluant l'assistance, l'extension de garantie et l'entretien offerts pour 36 mois et 30 000 km (au 1^{er} des deux termes échu). Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable, valable jusqu'au 31/10/18, réservée aux particuliers, dans le réseau Citroën participant



NOUVEAU CITROËN BERLINGO

PAR LE CRÉATEUR DU LUDOSPACE



Modutop®*
19 aides à la conduite*
2 longueurs en 5 & 7 places*
3 sièges arrière individuels et escamotables*
Jusqu'à 1 050 l de volume de coffre*
4 technologies de connectivité*
Lunette arrière ouvrante*

À PARTIR DE

199€ /MOIS⁽¹⁾

SANS CONDITION,
 LLD 36 MOIS/30 000 KM
 APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 2 700 €

3 ANS OFFERTS :
ENTRETIEN, GARANTIE



et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR/PSA Finance France, locataire gérant de CLV, SA au capital de 138 517 008 €, n° 317 425 981 RCS Nanterre, 9 rue Henri Barbusse CS 20061 92623 Gennevilliers Cedex. Le Contrat de Service Garantie & Entretien peut être souscrit seul, sans location, selon conditions disponibles dans le Réseau Citroën participant. *De série, en option ou non disponible selon les versions. † Détails sur citroen.fr.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE NOUVEAU CITROËN BERLINGO : DE 4,1 À 5,5 L/100 KM ET DE 108 À 125 G/KM.

**Vous avez toujours dû
vous adapter, maintenant
c'est au tour de votre
voiture.**



Nouveau T-Roc. Il est temps d'être vous-même.

Votre voiture s'adapte à la route grâce à ses technologies semi-autonomes de série : régulateur de vitesse adaptatif 'ACC', freinage automatique d'urgence 'Front Assist' avec détecteur de piétons et correcteur de trajectoire 'Lane Assist'.

Demain démarre aujourd'hui.



Volkswagen

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant. Cycles mixtes de la gamme (l/100 km) : de 5,1 à 6,8.
Rejets de CO₂ (g/km) : de 116 à 155.

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



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 47 et sur
www.kiosquemag.com

CLÉMENT CHOULOT



TOUT CE QUI EST PETIT...

Les hommes préfèrent les grosses! Surtout lorsqu'il s'agit de voitures. Et les femmes aussi, d'ailleurs, puisqu'elles ne sont pas pour rien dans la déferlante des SUV. C'est l'arrêt de production de la Tata Nano, au cœur de l'été, qui m'a rappelé cette triste vérité. Pourquoi triste? Je vous vois sourire à l'évocation de la Nano, cette minuscule indienne à la limite de la voiture sans permis. Lancée dans le but de démocratiser l'automobile en Inde, son prix était un exploit inouï: 1 500 €. On se devait d'être admiratif d'une telle proposition, car elle nécessitait de repenser

entièrement la manière de concevoir et de construire une auto. Il est infiniment plus difficile de réaliser une voiture vraiment bon marché que de concevoir une supercar sans limite de coût. Mais alors, pourquoi cet échec? Car échec il y a bel et bien. Prévue pour une production annuelle de 30 000 voitures, elle n'a jamais atteint les 10 000 exemplaires par an. Pire, en 2016, il s'en est vendu seulement 400. Certes, elle avait des défauts. On ne parle pas ici de ses performances, dérisoires. Ni de son confort, limité. Mais la fiabilité semblait aléatoire, et plusieurs exemplaires ont pris feu spontanément. On fait mieux pour rassurer la clientèle. La sécurité? La Nano a été incapable de décrocher la moindre étoile aux tests NCAP asiatiques. Pourtant, la moue condescendante des Occidentaux sur ces piètres résultats se trompe de cible. Cette voiture devait permettre à de nombreux Indiens d'abandonner le cyclomoteur, sur lequel circulent fréquemment trois ou quatre personnes sans casque, pour bénéficier de la protection, certes relative, d'une automobile. La Nano pouvait sauver des vies par centaines. En fait, la véritable origine de cette débâcle est l'image que renvoyait la Nano à ses acheteurs potentiels. Dit crûment, les pauvres ne veulent pas d'une voiture de pauvres. Ce qui n'est pas nouveau. Prenez la Fiat 500, dont l'objectif était semblable à celui de la Nano: faire passer les Italiens du scooter à l'automobile. Ses premières années de commercialisation ont été un échec, avant que le niveau de vie européen ne s'élève suffisamment pour que se développe le marché de la deuxième voiture. Même constat pour la Mini, en dépit de son ingéniosité. Personne, jamais, n'a voulu d'une petite voiture, aussi intelligente soit-elle. En matière d'automobile, hélas, la taille compte.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

En lisant votre road trip avec le Hyundai Kona électrique, j'ai le sentiment que les problèmes sont les mêmes que lors d'un précédent road trip en Renault Fluence électrique, il y a déjà deux ou trois ans. À savoir, des bornes de recharge inaccessibles ou introuvables, et une autonomie restante affichée trompeuse. Difficile, dans ces conditions, de se laisser convaincre par les véhicules électriques pour de longues distances.

Christophe Lavril

Certes, la recherche des bornes reste un combat. Depuis notre voyage en Fluence, elles se sont tout de même multipliées. Mais surtout, avec la Renault, l'aventure ne nous emmenait qu'en Normandie, au prix de quelques difficultés. Là, nous sommes revenus d'Oslo, un tout autre périple, à mettre au crédit de l'amélioration conséquente de l'autonomie réelle qu'incarne cette nouvelle Hyundai.

Je vous félicite pour votre excellent dossier consacré aux boîtes automatiques. Il est intéressant de préciser qu'une grande partie des inventions initiales de ces transmissions sont dues à des ingénieurs français, qui ont déposé de nombreux brevets à ce sujet. Jean Cotal a breveté dès 1917 les premiers principes de la boîte électromagnétique, annonce des boîtes automatiques à train épicycloïdal. Gaston Fleischel déposa en 1904, à l'âge de 19 ans, un brevet de variateur pour motocyclette, précurseur des variateurs continus. Il développa ensuite, dans les années 30, une véritable boîte automatique, essayée notamment sur les Peugeot 402. Ses brevets ont été préemptés par l'industrie américaine. Enfin, Adolphe Kégresse, célèbre pour ses équipements à chenilles, a développé à la fin des années 30 une boîte à double embrayage à commande hydraulique, dénommée AutoServe.

Pierre Haas

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ

GIEVES & HAWKES

SAVILE
ROW W1
CITY OF WESTMINSTER



No 1 SAVILE ROW

LE DOUBLE EFFET ZAGATO

Vous rêvez d'une Aston Martin DB4 GT Zagato? Problème, il n'en existe que dix-neuf dans le monde, elles changent rarement de propriétaire, et quand c'est le cas, il faut faire un gros chèque: l'une d'elles a été vendue en juillet contre 10 millions de livres. Solution: pour fêter le centenaire du carrossier Zagato, en 2019, Aston Martin va fabriquer dix-neuf nouveaux exemplaires de la GTZ (usage réservé au

circuit, faute d'homologation...), mais la livraison prévue pour la fin 2019 s'accompagnera, un an plus tard et pour chacun de ses acquéreurs, d'un exemplaire d'une DBS GT Zagato (basée sur la récente Superleggera), qui sera elle aussi produite à dix-neuf exemplaires. Excitant, si l'on omet l'aspect financier: la marque annonce un prix de vente à 8 millions d'euros. Mais, consolation, pour ce prix, vous aurez DEUX autos rarissimes!



MONDIAL
DE L'AUTO
PARIS

Nos 15 coups de cœur du Mondial de l'Auto

Le Mondial de l'Automobile de Paris ouvre ses portes le 4 octobre.

L'Auto-Journal vous propose de découvrir les modèles à ne surtout pas manquer de cette quinzaine. Il y en aura pour tous les goûts : du SUV, inévitable, du concept, laissant rêver, de l'électrique, encore bien peu abordable...

Dossier réalisé par Florian Chopin et Daniel Carroux



À ne
pas rater
pour...

...le plaisir des yeux. Ce concept ravivera des souvenirs chez les nostalgiques du Coupé 504. Attardez-vous sur les lignes et les détails. Certains pourraient apparaître sur de futurs modèles...

Le bo

La nouvelle 508 arrive sur le marché pour les 50 ans de la 504. Et si pour le demi-siècle du coupé 504, Peugeot nous proposait un coupé issu de la berline 508 ? Ce concept e-Legend en serait une parfaite interprétation.

Peugeot e-Legend

CONCEPT CAR 100 % ÉLECTRIQUE - CONDUITE 100 % AUTONOME



on moment

L sera, à n'en pas douter, la grande star de ce Mondial de l'Auto 2018. Le concept car e-Legend entend, selon Peugeot, faire le lien entre passé et avenir, entre passion et technologie, entre plaisir de conduire et conduite autonome. Pour le côté passé, passion et plaisir, les designers maison se sont largement inspirés du coupé 504. Ça tombe bien, l'aïeul fêtera, l'an prochain, ses 50 ans. Si le concept en reprend de nombreux codes identitaires (capot retombant légèrement, les montants fins, vague sur le flanc...), dont les plus marquants sont assurément

les doubles optiques à l'avant et les trois griffes inclinées à l'arrière en guise de feux. Les lignes sont plus anguleuses, un brin plus mordantes, mais il se dégage la même sensualité donnant envie de monter à bord. Et cela serait dommage de ne pas le faire... En effet, la présentation intérieure vaut vraiment le détour.

Le mobilier rappelle inévitablement celui de la 504, notamment avec ses appuie-tête si spécifiques. Le tout est encore accentué par le coloris bleu de la sellerie en velours. Un matériau tout doux, très en vogue à l'époque, et qui revient sur le devant de la scène dans la mode, et pour- ➔



SOUS CETTE ROBE ÉVOQUANT LE PASSÉ, DIFFICILE DE
UN CŒUR ÉLECTRIQUE ET UNE MULTITUDE





Comme souvent, les concepts Peugeot roulent. L'e-Legend ne déroge pas à cette règle. Il est 100 % électrique.



Pour l'habitacle, les designers et selliers de Peugeot ont adopté un coloris bleu et un matériau (le velours) que l'on trouvait déjà dans la 504.

CROIRE QUE CE CONCEPT CACHE D'ÉCRANS NUMÉRIQUES

quoi pas dans nos intérieurs de voiture. Les touches de bois de paldao, un bois exotique, que l'on retrouve jusque sur le petit volant rétractable, rappellent le mobilier de cette décennie. Cerise sur ce gâteau vintage, Peugeot a réinterprété un ancien logo représentant uniquement la tête du lion. Le Coupé 504 ne l'a pourtant jamais arboré...

Des références vintage, mais des technologies d'aujourd'hui

Toutefois, ce concept dispose de technologies d'aujourd'hui, voire de demain. Cela se traduit, à l'extérieur, par des optiques formées de fines lames de LED. Notez également, à la base du montant arrière, un petit écran permettant de diffuser des informations sur le niveau de charge des batteries ou encore signifier aux autres usagers que l'auto est en mode autonome. En tout, l'auto dispose de 16 écrans numériques, dont les plus impressionnants sont à bord : un de 49 pouces (124,5 cm de diagonale) sous la barre de son faisant office de planche de bord, un autre de 29 pouces (74 cm) dans chacune des portes, sans oublier les deux éléments de 12 pouces dans les pare-soleil. Le conducteur dispose d'un module de commande tactile de 6 pouces permettant de contrôler l'ensemble de ces écrans pour visionner les informations concernant l'auto, la conduite ou tout simplement un film. ➔



Près de 50 ans sépare les deux coups crayon. Le concept e-Legend rend hommage au Coupé 504 de la fin des années 1960. Et si Peugeot osait ?



À la faveur de ce concept, Peugeot a choisi de réinterpréter son logo. Son dessin quelque peu suranné s'accorde parfaitement à la modernité du petit volant réalisé en bois de paldao.



LA CONDUITE AUTONOME EST L'AVENIR, MAIS PEUGEOT N'EN OUBLIE PAS LE PLAISIR DE CONDUITE



En mode de conduite autonome, le volant disparaît et les passagers peuvent profiter pleinement des nombreux écrans (sous la barre de son ou dans les pare-soleil).

Signe distinctif des Peugeot : les trois griffes inclinées en guise de feux. La technologie est au rendez-vous avec des LED.



Le concept est capable d'offrir une conduite 100 % autonome selon deux modes : Soft (les infos sont réduites à leur plus simple expression) et Sharp (les occupants sont connectés avec le monde extérieur).

En conduite active, on a le choix entre sport et balade

Mais il est possible de reprendre le volant pour une conduite cool, baptisée Legend, qui invite à la balade. Ou bien pour une conduite plus sportive, Boost, où le conducteur se contente d'un immense écran projetant la route devant lui. Côté mécanique, les batteries affichent une capacité de 100 kWh et alimentent un moteur délivrant ses 340 kW (environ 463 ch) aux quatre roues. Peugeot annonce un 0 à 100 km/h établi en moins de 4 secondes et surtout une autonomie de 600 km, en cycle WLTP. Quant à la recharge, il ne faut que 25 minutes sur une borne rapide pour obtenir 500 km. Un système par induction est également disponible. Ce concept fait vraiment le pont entre le passé, le présent et l'avenir.



L'avis de **Florian Chopin** Ce concept parle aux amoureux de l'automobile par son lien évident avec le Coupé 504, mais aussi parce que, contrairement aux précédents concepts de Peugeot, on le voit parfaitement dans la rue, dès demain.



Peugeot 508 SW et l'hybride rechargeable

Le break 508 SW prendra son premier bain de foule au Mondial de l'Auto. Comme la berline, il disposera d'une offre hybride rechargeable associant le 1.6 PureTech 180 à un électromoteur de 80 kW (110 ch) pour une puissance cumulée de 225 ch. Le 3008 associera ce bloc thermique, poussé à 200 ch, à deux moteurs électriques de 80 kW (110 ch), un sur chaque essieu, offrant ainsi quatre roues motrices. Le tout pour une puissance cumulée de 300 ch. Les autonomies en 100 % électrique seront de 50 km (WLTP).



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 31 800 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 4 000 €

suivi 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.



Le nouveau GLE succombe à la mode du numérique et adopte le double écran cher à Mercedes.

À ne pas rater pour...

...ce descendant du Classe M (ou ML), apparu en 1997, et qui proposera, pour la première fois, d'embarquer jusqu'à 7 passagers.



Mercedes GLE PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 80 000 € - DÉBUT 2019

PHOTOS MERCEDES

Profil d'athlète

Le nouveau GLE muscle son jeu, à en juger par sa carrure plus imposante. Ses traits de baroudeur nourrissent le propos.

C'est Mercedes qui le dit, l'empattement du GLE s'allonge de 8 cm, pour atteindre 2,99 m. La longueur totale du véhicule devrait suivre le mouvement, supposons-nous, et le tout donne une solide carrure à un SUV qui jusqu'à présent passait pour un gringalet, façon de parler, face à des concurrents plus imposants que lui. Cette extension du domaine de l'empattement a pour effet secondaire la possible configuration du GLE en sept places. Une première pour ce lointain héritier

du Classe M, alias ML. Le péché est réparé. Le GLE, on l'aura compris, se met aux normes. Et par la même occasion renoue avec ses origines de véhicule tout-terrain (ce qu'était le premier ML, doté d'un châssis séparé), sur le plan physique du moins. Face avant verticale, pare-brise redressé et poupe coupée net: cela sent bon l'aventure. Mercedes, toutefois, ne pousse pas le bouchon jusqu'à dépouiller l'intérieur façon "4x4 d'antan". La planche de bord, à titre d'exemple, est traitée en mode tout numérique, mise en valeur par

la grande dalle numérique qui fait désormais la marque de fabrique de Mercedes. Le GLE commencera sa carrière avec un 6 cylindres nourri à l'essence, fort de 367 ch et soutenu par un électromoteur, lui-même alimenté par une batterie de 48V. D'aucuns appellent cet ensemble promis à un bel avenir "mild hybrid", ou "hybridation légère" en bon français. La boîte automatique à neuf rapports, la transmission 4x4 et une kyrielle d'assistances viennent en renfort. Le détail dès que nous l'aurons.



LOWE FISCHER/BMW

À ne pas rater pour...

...le nouveau système permettant d'effectuer une marche arrière de façon semi-automatique sur les 50 derniers mètres parcourus.

BMW X5 PRIX À PARTIR DE 72 400 € - NOVEMBRE 2018
La star confirme

Le nouveau X5 est dévoilé au public en même temps que le GLE, au Mondial de l'Auto. Il y a des hasards qui, parfois, surprennent. À part ça, résumons les faits tels que relatés dans L'Auto-Journal n° 1011. Le X5 fait valoir le même gabarit que son prédécesseur, affirme son côté sportif sur le plan physique, fait sien un combiné d'instrumentation numérique, garde son hayon en deux parties, dispose d'une transmission aux roues arrière, directrices en l'occurrence, en alternative à la transmission 4x4 et décline d'entrée de jeu une offre moteurs homogène. Le 6 cylindres, essence ou diesel, est l'élément de base. Bref, le X5 confirme son statut de star. Incontesté? Le GLE donnera la réponse.

PEUGEOT 308



REPRISE
+ 3600 €⁽¹⁾

NAVIGATION 3D CONNECTÉE AVEC INFO TRAFIC*

FREINAGE AUTOMATIQUE ANTI-COLLISION*

FABRIQUÉ
EN FRANCE

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

RETC Automobilia PEUGEOT 552 144 503 RCS Marseille

*DE SÉRIE, EN OPTION OU INDISPONIBLE SELON LES VERSIONS.

(1) Soit 3 600 €, ajoutés à la valeur de reprise de votre véhicule, d'une puissance réelle inférieure ou égale à celle du véhicule neuf acheté. La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus® du jour de la reprise, applicable à la version du véhicule repris, ou le cas échéant à la moyenne du cours des versions les plus proches de celui-ci, ledit cours ou ladite moyenne étant ajusté en fonction du kilométrage, des éventuels frais de remise en état standard et déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une 308, neuve et en stock, passée avant le 31/10/2018 et livrée sur le mois de la commande dans le réseau PEUGEOT participant. Offre non valable pour les véhicules au prix PEUGEOT Webstore.

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte (en l/100 km) : de 3,5 à 5,7. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 92 à 133.

À ne pas rater pour...

...leur beauté et leur rareté. Avec moins de 500 exemplaires annoncés, vous avez peu de chances d'en revoir une de sitôt.

PRIX ESTIMÉ 700 000 € - FIN 2018

Ferrari Monza SP1 et SP2

Nouvelles icônes

Ferrari veut revisiter son passé, en éditant en série limitée des carrosseries spéciales qui s'en inspirent. Premières du genre, deux sublimes barquettes dotées du V12 le plus puissant de l'histoire de la marque. Par Jean-Éric Raoul

«

Ma Ferrari préférée? La prochaine!" Vous connaissez cette réplique d'Enzo Ferrari, qui a tendance à tuer d'avance toute tentation nostalgique pour ses lointains successeurs. Pourtant, voilà une nouvelle ligne de produits – comme dirait un directeur marketing – qui veut puiser son inspiration dans les mythes des années 50: Icona. Mais, nous dit-on, il s'agit d'aller capter un esprit, une sensation, et de les transposer au XXI^e siècle. Pas de jouer avec le rétro design.

Ces inédites Ferrari Monza SP1 et SP2 sont donc les premières du genre, charge à elles de retransmettre l'esprit des barquettes de course

de l'époque. Même si les jugements sur le style restent subjectifs, la séduction opère, par la pureté, la simplicité des lignes, notions un peu perdues de vue sur les Ferrari contemporaines. Cet allègement visuel reflète un allègement réel. De leur base technique de Ferrari 812 Superfast, soit la "grande" berlinette à V12 avant, les Monza conservent la structure en aluminium. Mais elles s'habillent de robes inédites en carbone. Avec la disparition du pare-brise, du toit, et de tout ce qui va avec, le gain de poids atteint environ 130 kg. Par la même occasion, on a rajouté une petite dose de chevaux, pour la beauté du geste: le V12 passe à 810 ch, 10 de plus que celui d'origine, grâce à des conduits d'admission

variable. Cela ne devrait pas changer fondamentalement la donne côté performances.

En revanche, niveau ressenti et sensations, préparez-vous à une avalanche. Ou plutôt un ouragan, car il n'est pas prévu de saute-vent, mais un simple dispositif aérodynamique pour dévier l'air devant le conducteur. À plus de 300 km/h, cela devrait secouer. Tenté? On vous comprend. Mais Ferrari en produira moins de 500 exemplaires, dont la répartition n'est pas fixée entre monoplace et biplace. Et il faut être au préalable un bon client de la marque pour avoir le droit d'accéder au bon de commande. Dans ces conditions, le prix définitif, non révélé au moment d'écrire ces lignes, relève de l'accessoire!

La Monza SP1 promet un plaisir égoïste. Mais avec la SP2 biplace, ci-dessous, à vous le partage des sensations fortes!



PHOTOS FERRARI

Audi Service

Prenez la route en toute sérénité.



Service Entretien
À partir de **Long Life**

239€⁽¹⁾

- > 2 ans d'assistance crevaison, panne, accident offerts ⁽³⁾
- > Paiement en 4 fois sans frais
- > Valeur de revente préservée
- > Mise à jour des systèmes embarqués

Faire le choix du **Service Entretien Long Life tous les 2 ans ou 30 000km⁽²⁾**, c'est bénéficier d'un nombre de points de contrôle que seule Audi peut vous offrir. C'est aussi profiter de 2 ans d'assistance⁽³⁾ en cas de **crevaison, panne ou accident**. De quoi savourer chaque kilomètre au volant de votre Audi en toute sérénité.

Pour prendre un rendez-vous atelier, connectez-vous sur audi.fr/RDV

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

(1) Prix TTC conseillé, pièces et main-d'œuvre incluses, pour un entretien des 150 000 km ou 10 ans (au 1^{er} des deux termes atteint) correspondant à un service entretien périodicité de type 30 000 km, pour une Audi A1 ou Q3 (hors 6 cylindres et modèles S/RS) immatriculée avant le 31/12/2013. Comprend l'huile Long Life, le remplacement du filtre à huile, du bouchon ou du joint de vidange et du filtre à pollen ainsi que les contrôles prévus dans le plan d'Entretien Audi. Offre réservée aux particuliers, du 18/09/18 au 18/11/18 chez les Partenaires Audi Service participant, non cumulable avec toute autre offre en cours. Pour connaître la compatibilité de votre véhicule, consultez votre carnet d'entretien ou votre Conseiller Client. Des opérations complémentaires à suppléments de prix peuvent être à prévoir dans le plan d'entretien de votre Audi. Pour connaître les tarifs des autres modèles/périodicités d'entretien, contactez votre Conseiller Client. (2) Au premier des 2 termes atteint. (3) Voir conditions sur audi.fr/assistance.

Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.

Audi e-tron

À suivre...

Audi passe à l'électrique et démontre toute l'étendue de son savoir-faire technologique. L'e-tron est, certes, un SUV de plus sur le marché, mais il s'agit surtout d'une première étape dans une offensive d'envergure pour la marque.

À ne pas rater pour...

...les caméras numériques en guise de rétroviseurs extérieurs. Le rendu sur les écrans tactiles OLED est bluffant. L'Union européenne a suivi de près le Japon qui les a autorisés, dès 2016.

PHOTOS FLORIAN GROUT

Audi a pensé à mettre deux prises de recharge (une de chaque côté de l'auto).

Il sera possible de faire le "plein" sur des bornes rapides en courant continu (150 kW). À la maison, des charges en courant alternatif iront de 11 à 22 kW.





"Nous avons intégré les écrans tactiles au tableau de bord pour une meilleure harmonisation", explique Thomas Pinel, designer intérieur de l'e-tron.



Grâce à son architecture spécifiquement pensée pour être 100 % électrique, l'e-tron dispose d'un coffre à l'avant de 60 dm³. De quoi loger le câble de recharge.

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 80 000 € DÉBUT 2019

L'E-TRON EST UN BEAU BÉBÉ :
4,90 M DE LONGUEUR POUR UN
POIDS DE PLUS DE 2,5 TONNES.



Et un SUV de plus au sein de la gamme Audi. Pourtant, cet e-tron (merci de prononcer à l'anglaise) ne sera pas le futur Q6, si souvent annoncé. Il s'agit du premier modèle 100 % électrique de série de la marque allemande. Mais pourquoi est-ce forcément un SUV ? Pour Philipp Roemers, responsable du design extérieur du produit, *"ce type de carrosserie est très recherché partout dans le monde"*. Certes, mais il y a une autre raison, plus technique cette fois-ci. Grâce à son encombrement (4,90 m de longueur, 1,93 m de largeur, 1,62 m de hauteur), l'engin est capable, tout à la fois, d'embarquer jusqu'à cinq passagers et leurs bagages (660 dm³ de volume utile, soit peu ou prou ce que propose le Q7) tout en disposant d'une batterie de 700 kg. Audi avait-il besoin d'autant de poids pour proposer 400 km d'autonomie (cycle WLTP) ? Une Hyundai Kona electric 64 kWh affiche 393 km (selon nos mesures) avec 453 kg de batterie. Le blason d'Audi ne saurait se contenter d'une puissance de 200 ch pour son entrée sur le marché de l'électrique. L'e-tron peut dépasser les 400 ch (300 kW) répartis sur deux électromoteurs qui sont alimentés par une batterie d'une capacité de 95 kWh. Pourtant, malgré cette débauche de puissance, l'e-tron ne fait pas mieux qu'un SQ5 sur l'épreuve du 0 à 100 km/h, moins puissant (354 ch), mais surtout bien plus léger (1 945 kg contre plus de 2 500 kg). Audi ne s'est pas placé dans le sillage de Tesla qui a fondé sa communication sur les performances en accélérations. La marque allemande entend faire de son e-tron l'équivalent de son A8 pour la gamme thermique : le concentré de son savoir-faire.



L'e-tron peut disposer, en option, de caméras en guise de rétroviseurs. Les écrans OLED sont sur les contres-portes.



Le tactile est désormais partout à bord d'une Audi, depuis les commandes de la climatisation arrière, en passant par l'écran de l'info-divertissement sur la console centrale.

91%

**des Français pensent
que recharger un véhicule
électrique chez eux va peser
sur leur facture⁽¹⁾**

**J'agis
avec
ENGIE**

**Rechargez
votre véhicule
à -50% la nuit⁽²⁾ !**

**Souscrivez à l'offre verte⁽³⁾ Elec'Car⁽²⁾
sur eleccar.fr**

The ENGIE logo consists of a white, stylized, curved line above the word "ENGIE" in a bold, white, sans-serif font.

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

(1) Enquête IFOP pour ENGIE réalisée du 25 au 27 juillet 2018 auprès d'un échantillon de 1 000 personnes représentatives de la population française.

(2) Offre Elec'Car 3 ans : bénéficiez de -50% sur le prix du kWh HTT pendant les heures creuses (définies par le gestionnaire du réseau de distribution) par rapport au prix du kWh HTT en heures pleines de l'offre Elec'Car 3 ans d'ENGIE. Offre de marché électricité indexée sur le tarif réglementé réservée aux clients particuliers propriétaires d'un véhicule électrique, et disposant d'un comptage heures pleines/heures creuses. Selon la situation du client, le passage d'un comptage simple à un comptage heures pleines/heures creuses peut entraîner la facturation de frais par le gestionnaire de réseau (voir catalogue des prestations). En souscrivant une offre à prix de marché, vous restez libre de revenir, à tout moment et sans frais, au tarif réglementé en électricité pour votre lieu de consommation, si vous en faites la demande.

(3) Électricité verte : pour tout nouveau contrat d'électricité souscrit par un client particulier, à l'exclusion de l'offre électricité Happ-e, ENGIE achète l'équivalent de la quantité d'électricité consommée par le client en Garantie(s) d'Origine émise(s) par des producteurs d'énergie renouvelable.

L'instrumentation numérique d'Audi (Virtual Cockpit) est proposée de série. Elle dispose d'un écran spécifique pour le fonctionnement électrique.



Ce "galet" fixe permet de poser la main pour commander l'écran de la climatisation. Mais il sert également à sélectionner la marche avant ou la marche arrière du bout des doigts.



L'espace réservé aux passagers est royal. L'absence de tunnel de transmission est appréciable.



Grâce à la suspension pneumatique, la hauteur de l'auto varie de 76 mm.



Le volume du coffre principal est de 600 dm³. Ce qui est correct au vu de l'encombrement.

Esthétiquement, l'auto ne peut renier son appartenance à la famille Audi : ailes généreusement galbées (l'e-tron est forcément Quattro avec un moteur électrique sur chaque essieu), calandre légèrement octogonale, lignes tendues.

L'e-tron inaugure des caméras pour la rétrovision

Les designers ont usé de tous les artifices pour réduire le coefficient aérodynamique : "L'arrière est ainsi plus étroit que l'avant", avoue Philippe Roemers. Le soubassement est totalement caréné, mais l'adoption de caméras en guise de rétroviseurs extérieurs est assurément l'élément le plus innovant. L'option permet de contrôler l'environnement arrière de l'auto via de petits écrans numériques OLED (7 pouces) situés sur les contre-portes, un peu plus bas que des rétros classiques. "Leur intégration a pris énormément de temps pour les associer à la poignée", concède Thomas Pinel, designer intérieur de l'e-tron. En revanche, pour le reste, les habitués des Audi les

plus récentes ne seront pas dépayés : les écrans tactiles des nouvelles A6 et A8 sont bien présents. Même à l'arrière pour régler la température. Si l'e-tron n'affiche pas l'empattement du Q7 (2,93 m contre 2,99 m), il se permet de proposer un environnement plus spacieux grâce à l'absence totale de tunnel de servitude. Un gain non négligeable rendu possible par l'adoption d'une plate-forme inédite (MEB) qui servira à l'ensemble des véhicules 100 % électriques du groupe VW. Cette base technique permet également de proposer un petit coffre à l'avant (60 dm³) afin d'entreposer le câble de recharge qui ne grèvera plus l'espace arrière. Une astuce qui fait défaut au récent EQ C, l'équivalent de cet e-tron chez Mercedes.



L'avis de **Florian Chopin** Pour son entrée sur le marché des électriques, Audi a choisi un engin massif offrant à la fois puissance et autonomie. C'est presque trop facile. Attendons de voir ce que le constructeur proposera sur les segments inférieurs.

**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

**À ne
pas rater
pour...**

...sa ligne séduisante aux proportions équilibrées et pour sa version 100 % électrique, une première pour DS.



DS 3 Crossback

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 20 000 € – PRINTEMPS 2019

Les deux, mon capitaine!

DS enchaîne les nouveautés et profite du Mondial pour présenter son nouveau SUV, le DS 3 Crossback, premier modèle de la marque à proposer une version 100 % électrique.

Avec un modèle par an jusqu'en 2022, DS ne va pas chômer. Au programme de ces nouveautés, pas moins de trois SUV. Après le DS 7 Crossback, la marque présente, à l'occasion du Mondial de l'Auto, le DS 3 Crossback, un modèle plus petit. Avec ses 4,12 m de longueur – il entre en rivalité avec l'Audi Q2 –, il est donc plus abordable. Côté look, s'il reprend certains codes de la citadine DS 3 (toujours en activité), comme l'aileron de requin, il s'en affranchit en adoptant deux ouvrants arrière. Toutes les portières, dès l'entrée de gamme, disposent de poignées affleurantes qui ont la particularité de se déployer dès que le porteur de la clé (ou du smartphone connecté à la voiture) s'approche à moins de 1,50 m de l'auto. Pratique, d'autant que l'ensemble se referme dès 3 km/h. L'auto affiche une belle prestance et une musculature généreuse, notamment vue de l'arrière. Notez la double sortie d'échappement ronde sur les moteurs thermiques, donnant encore un peu plus de dynamisme à l'ensemble.

À bord, l'esprit est calqué sur celui du grand frère, mais avec un traitement différent fait de losanges intégrant, sur la console centrale, les boutons sensitifs pour les raccourcis (climatisation, radio, navigation...). L'écran trônant sur le tableau de bord est plus petit que dans le DS 7 (10,3 pouces), mais se trouve à bonne distance du conducteur. Celui-ci peut disposer d'un combiné 100 % numérique réduit mais pouvant être secondé par un affichage tête haute en couleur.

L'autre nouveauté de ce DS 3 Crossback provient de sa plate-forme. Baptisée CMP, elle est inédite chez PSA et servira de base pour toutes les gammes citadines du groupe. Totalement modulaire, cette architecture sera capable d'intégrer des motorisations 100 % thermiques (PureTech 100, 130 et 155 ch, BlueHDi 100 et 130 ch). Mais également une version 100 % électrique équipée d'une batterie de 50 kWh alimentant un électromoteur de 100 kW (136 ch) pour une autonomie de 300 km en cycle WLTP. Il faudra attendre la fin 2019 pour la voir sur nos routes.

WILLIAM CROZES / DS AUTOMOBILES



Les versions à moteur thermique se reconnaissent à leurs sorties d'échappement bien visibles. La gamme ira de 100 à 155 ch en essence et de 100 à 130 ch en diesel.



WILLIAM CROZES / DS AUTOMOBILES

De série, l'ensemble de la gamme DS 3 Crossback disposera de poignées de portières affleurantes, se déployant à l'approche du conducteur.



PHOTOS ASTUCE PRODUCTIONS / DS AUTOMOBILES

DS aime les présentations baroques. Au sommet de la planche de bord trône un écran tactile de 10,3 pouces. Compteurs numériques et affichage tête haute sont au programme.

À ne pas rater pour...

...le style, entièrement revu et corrigé – ce qui est assez rare sur une Audi pour être souligné.



Audi A1 Sportback

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 19 500 € - FIN 2018

On efface tout...

Oubliez la bouille rondouillarde de l'A1 première génération. Désormais, la citadine d'Audi la joue sportive à souhait avec boucliers béants et ouïes façon Sport Quattro des années 80. Il faut dire que la marque ne nous a, pour le moment, montré que les versions S line. Gageons que le look des versions standard sera plus civilisé. Dans l'opération, l'auto a perdu sa carrosserie 3 portes, il faudra donc désormais toujours l'appeler A1 Sportback... À bord, la citadine cède aux sirènes du tactile, comme toutes les récentes productions de la marque, avec un écran de 8,8 pouces ou 10,1 pouces pour l'info-divertissement. Les compteurs peuvent recevoir une dalle numérique de 10,25 pouces. Côté motorisations, l'A1 Sportback fait l'impasse sur le diesel pour ne se concentrer que sur l'essence (95, 116, 150 et 200 ch). Un pari osé qui laisse sur le bord de la route les gros rouleurs. Une version S1 Sportback est en préparation avec une transmission Quattro.



AUDI

L'A1 Sportback pourra disposer d'un écran tactile de 8 à 10 pouces et d'une instrumentation 100% numérique.

À ne pas rater pour...

...le premier SUV compact 5 places avec sièges indépendants et coulissants à l'arrière. Presque un monospace.



Confort watté

Le lancement du C5 Aircross à moteur conventionnel coïncide avec la présentation de la toute première version hybride rechargeable du SUV, qui sera lancée fin 2019.

L'esprit Citroën, c'est d'être dans votre voiture comme à la maison : retrouver à bord le confort de votre canapé. La marque nous avait déjà fait le coup avec la première mouture du C4 Cactus proposant, à l'avant, un esprit banquette de salon. La position de conduite était peu académique. Avec le C5 Aircross qui arrive actuellement en concessions (voir les tarifs et équipements p. 40), Citroën propose

deux systèmes, moins visibles que cette fausse banquette mais bien plus efficaces en termes de confort : les suspensions à doubles butées hydrauliques (de série) et les sièges Advanced Comfort (en option). Un vrai plus par rapport à la concurrence.

Une version hybride rechargeable viendra, fin 2019, compléter l'offre des motorisations conventionnelles (essence et diesel 130 et 180 ch). Il s'agira d'un système associant un

moteur thermique 1.6 PureTech de 180 ch à un moteur électrique de 80 kW (110 ch) placé auprès de la boîte automatique à 8 rapports. Le tout aura une puissance cumulée de 225 ch. Il sera possible de rouler en tout électrique jusqu'à 135 km/h sur une distance d'environ 50 km (selon le cycle WLTP). Côté recharge, Citroën annonce 2 heures sur une Wallbox de 32 A pour remplir la batterie d'une capacité de 11,8 kWh. Il n'y aura pas de version 100 % électrique.



Sur la version hybride rechargeable, certains écrans du système d'info-divertissement ont été spécifiquement créés pour montrer le flux d'énergie.



La future version hybride rechargeable disposera d'un seul moteur électrique placé auprès de la boîte automatique. Aucun moteur sur l'essieu arrière.

Nouvelle i30 N Line

Montrez votre caractère.

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



Gamme Hyundai i30. Pour tout ce qui vous tient à cœur.
Également disponible en 5 portes, Fastback et SW.



i30 5 portes



i30 Fastback



i30 SW



* 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.

**À ne pas
rater pour...**

...le style séduisant de ce break de chasse. Kia est le premier constructeur généraliste à proposer ce type de carrosserie sur le marché des compactes. Elle en ferait oublier le coupé.



Kia ProCeed

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 22 500 € AUTOMNE 2018

Remplaçant de luxe

Comment continuer à proposer une troisième carrosserie sur le marché des compactes, alors que l'offre 3 portes a quasiment disparu. Kia a trouvé la solution avec la nouvelle ProCeed...

Après avoir présenté la nouvelle Ceed 5 portes et son pendant break, il semblait évident que Kia allait suivre la voie tracée par ses camarades et abandonner la Pro-Cee'd, la variante 3 portes de sa compacte. Que nenni! "Le projet de renouveler le coupé était bel et bien lancé, mais au vu de l'orientation du marché, nous avons décidé de réorienter le produit, de le réinventer, sans pour autant en changer les valeurs de jeunesse, de sportivité et d'émotion", nous a expliqué Grégory Guillaume,

responsable design Kia en Europe. La ProCeed (nouvelle orthographe!) revient donc sous les traits d'un élégant break de chasse, un créneau sur lequel seul Mercedes s'est aventuré avec son CLA Shooting Brake. De l'allemande, la compacte coréenne adopte le dessin fuyant du vitrage se terminant en pointe, et la lunette arrière très inclinée. En optant, peu ou prou, pour les dimensions de la Ceed SW (+ 5 mm en longueur, soit 4,605 m), les designers ont pu étirer les lignes et surtout abaisser l'assiette de l'auto, tout en conservant des proportions équilibrées. Les plus observa-



PHOTOS FLORIAN GROUT



La ProCeed reprend le dessin de la proue de la Ceed, mais elle ne sera proposée qu'en GT Line et GT avec des boucliers spécifiques.



L'habitabilité est très convenable pour la catégorie, notamment pour l'espace proposé aux genoux.



L'agencement du mobilier est celui de la Ceed. Toutefois, la ProCeed se différencie par un volant à méplat avec palettes pour les versions à boîte double embrayage. L'écran tactile de 8" sera de série.

teurs auront remarqué le bandeau lumineux entre les feux, une spécificité. L'ensemble fera également office de feux de jour.

"Ces deux portières supplémentaires, c'est exactement ce qu'il manquait à l'auto pour améliorer son utilisation au quotidien, sans pour autant entraver le plaisir", affirme le designer français. L'accès aux places arrière est, en effet, bien plus aisé que sur un coupé classique. Mais il faudra faire attention à la tête en entrant, car la ligne de pavillon a été abaissée de 43 mm par rapport à celle du break. D'ailleurs, la garde au toit est plus limitée à bord de la ProCeed. En revanche, l'espace au niveau des genoux est tout à fait convenable pour la catégorie. Côté caves à pieds, c'est plus limité, surtout si le conducteur aime être assis au plus bas. À l'avant, l'agencement est exactement celui apparu sur la berline. Toutefois, pour le marché français, Kia a retenu un écran tactile de 8 pouces pour l'infodivertissement. Les différences tiendront à l'adoption d'un volant à méplat à la base, avec palettes de changement de rapports pour les versions à boîte double embrayage, ainsi qu'à des sièges et selleries spécifiques.

Sous le capot, l'auto adopte trois moteurs essence: le 3 cylindres 1.0 T-GDi de 120 ch, et les 4 cylindres 1.4 T-GDi de 140 ch et 1.6 T-GDi de 204 ch. Ils seront épaulés par une seule offre diesel: il s'agit du 1.6 CRDi de 136 ch, en l'occurrence.



L'avis de **Florian Chopin** Alors que certains réduisent la voilure, Kia joue les généreux. Au risque de doublons dans sa gamme (ce break est à peine moins logeable que le SW). Et ce n'est pas fini, une quatrième carrosserie de la Ceed serait prévue pour la fin de l'année...

Seat Tarraco

Préparer l'avenir

Ce troisième SUV de Seat tranche, en matière de style, avec le reste de la gamme. Le Tarraco doit préparer l'œil aux futurs modèles en approche.

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 25 500 € - AUTOMNE 2018



Le Tarraco est le familial de la gamme des SUV Seat. Il peut, en effet, embarquer jusqu'à sept passagers dans ses 4,74 m de longueur (peu ou prou la taille d'un Volkswagen Tiguan Allspace). Mais n'allez pas croire qu'il s'agit juste d'une version rallongée de l'Ateca, "c'est un modèle spécifique dans la gamme, avec sa personnalité propre", affirme Tony Gallardo, responsable du style extérieur chez Seat. La proue est bien différente de celle de ses congénères : sa calandre, plus grande, possède un contour plus élaboré, ses optiques semblent plus en retrait et le logo a été agrandi. "Notre design va évoluer et nous avons distillé certains éléments sur le Tarraco afin qu'il ne vieillisse pas dès l'arrivée des prochains modèles, en 2019", nous précise

Alejandro Mesonero, le responsable du design chez Seat. Dans le détail, les lignes saillantes sur le capot ou les flancs s'arrondissent légèrement. Seat prendrait-il ses distances avec les codes du groupe Volkswagen ? "Les surfaces du Tarraco sont plus souples, plus sensuelles. Et cela va aller en s'amplifiant sur les futurs modèles", affirme le chef du style espagnol. Et pour marquer encore sa différence, le Tarraco arbore un bandeau lumineux sur la poupe, qui sera allumé de nuit comme de jour. "Cela permet de reconnaître la voiture de loin et nous sommes légitimes pour proposer cela : au début des années 90, la Toledo l'avait déjà", reprend Alejandro Mesonero. À l'intérieur, l'écran tactile semble flotter sur la planche de bord. Il est à bonne distance du conducteur. Le Tarraco dispose encore de molettes

À ne pas rater pour...

...l'intérieur soigné et valorisant de la version haut de gamme Xcellence, et son habitabilité royale aux places arrière sur la version 5 places...



L'écran tactile mesure 8 pouces et les compteurs peuvent être numériques (10,25 pouces).

PHOTOS FERRAN NADEU / SEAT



Alejandro Mesonero, responsable du design Seat, confirme que le bandeau sur la largeur de la poupe sera allumé de nuit comme de jour.



La banquette arrière du Tarraco est coulissante 2/3-1/3 sur 18 cm en version 5 places, et sur 23 cm en version 7 places.

physiques pour commander la climatisation, mais la volonté de Seat est de les faire disparaître. *“À l’avenir, les écrans prendront plus de place à bord et il n’y aura plus de boutons”*, prédit Daniel Hervás, responsable design du projet. Seat surprend par l’emploi de matériaux inattendus : les contreportes sont habillées de tissu, certains inserts de faux bois font plus vrai que nature. *“Nous souhaitons proposer un SUV plus élégant”*, explique Alejandro Mesonero. C’est plus agréable à l’œil et au toucher que dans un VW Tiguan Allspace. À noter également, la possibilité d’opter pour un combiné d’instrumentation 100 % numérique.

La banquette arrière est coulissante, comme chez VW. Toutefois, Seat module son offre : en version 5 places, l’élément bouge sur 18 cm, et sur

23 cm en 7 places pour faciliter (un peu) plus l’accès aux strapontins dans le coffre. Ces places sont là pour l’appoint. En revanche, en rang 2, l’habitabilité est royale avec la banquette reculée à fond. Le coffre affiche 760 dm³ en version 5 places uniquement, et 700 dm³ avec les strapontins rangés.



L’avis de **Florian Chopin** Le Tarraco peut surprendre par sa calandre, plus proéminente que sur les autres SUV Seat. En revanche, sa présentation et, surtout, le choix de certains matériaux s’avèrent convaincants. Si le prix suit, le Tarraco pourrait bien faire un carton.

BMW Série 3 VII

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 35 000 € - DÉBUT 2019

À ne pas rater pour...

...ce qu'elle représente, tout simplement. La Série 3 est, à elle seule, un gage de dynamisme et de plaisir de conduite. C'est LA berline familiale.



ILLU JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Gravée dans le marbre

N'ayez crainte, la septième Série 3 respecte les fondamentaux de la lignée. La nouvelle arrivante garde ses proportions, sa transmission aux roues arrière et ses six cylindres disposés en longueur, quand il y en a, et il n'y avait aucune raison valable pour que cela change. La remarque vaut aussi pour l'apparence physique de cette berline, toujours mise en valeur par son interminable capot. Le style évolue, c'est certain, mais en douceur. La calandre en deux parties (les fameux haricots) prend toutefois une ampleur jusqu'alors inconnue sur ce modèle. Cela lui sied.

Le cadre posé, BMW repasse la Série 3 sur l'établi en lui accordant la plate-forme de la Série 5, dite CLAR, avec pour premier effet bénéfique une perte de poids de l'ordre d'une cinquantaine de kilos. De même, l'habitacle est refait du sol au plafond, marqué par une instrumentation 100 % numérique et un écran central devenu tactile.

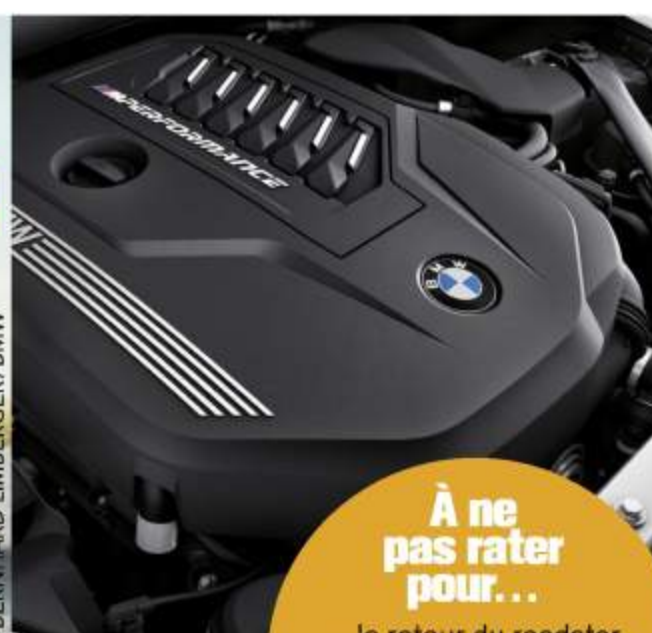
Dernier point, la gamme comptera dans son offre 4 cylindres une version essence bourrée de chevaux, dont le nombre demeure à ce jour inconnu. "Ce sera la mécanique de ce type la plus puissante jamais attribuée à la Série 3", dit BMW. L'impatience nous gagne.

BMW Z4

PRIX À PARTIR DE 48 650 € - OCTOBRE 2018



BERNHARD LIMBERGER/BMW



BMW

À ne pas rater pour...

...le retour du roadster à capote en toile chez BMW. Avec le 6 cylindres en ligne, il sera à utiliser sans modération hiver comme été.

Dans les starting-blocks

C'est fait. Le roadster Z4 peut être commandé à partir de 48 650 € - tous les prix dans notre prochaine Actu de votre marque. Voué au seul plaisir de conduite, ce qui n'interdit pas un relatif sens pratique vu la contenance du coffre, 271 dm³, l'engin se déplace à l'aide des roues arrière, entraînées par leurs trois blocs essence pleins de turbos. D'où

deux variantes d'un 4 cylindres 2.0 biturbo, respectivement portées à 197 et 258 ch sous les appellations 20i et 30i. S'ajoute à cela le 6 en ligne 3.0, dit M40i, lui aussi biturbo et libérant 340 ch. Tout un programme pour ce roadster équipé d'une classique capote en toile. Ça sent bon.

Et aussi...



TOYOTA

TOYOTA COROLLA

On ne dit plus Auris mais Corolla pour désigner la berline compacte siglée Toyota. L'appellation, de fait, revient en Europe après douze ans d'absence. Elle couvre un modèle reposant sur un empattement plus étendu que celui de son prédécesseur, ce qui laisse entendre un volume habitable revu à la hausse. Un bloc essence ouvrira la gamme, complétée par deux modules hybrides.



EMIR HAVERIC/RENAULT

RENAULT KADJAR

Renault dépoussière le Kadjar, qui en avait bien besoin. Le remaquillage, toutefois, demeure léger à l'extérieur, et c'est donc dans l'habitacle que le constructeur porte ses efforts avec, à la clé, une planche de bord moins encombrée qu'au précédent chapitre. Commercialisé dans les semaines qui viennent, le Kadjar recevra des mécaniques conformes aux nouvelles normes de dépollution.

AUDI TT



AUDI

Audi restyle le TT sans en faire des tonnes. Grosso modo, les traits s'aiguisent, notamment à l'arrière. À cette occasion, le constructeur augmente les puissances des 4 cylindres 1.8 et 2.0, respectivement portées à 197 et 245 ch, désormais baptisés 40 TFSI et 45 TFSI. En parallèle, l'équipement s'enrichit sensiblement, l'instrumentation numérique faisant partie du lot. Commercialisation imminente.



Conçus pour vos trajets quotidiens

Laufenn

Journey in Style

S FIT EQ

Pneus été Ultra Hautes Performances

G FIT EQ

Pneus été Hautes Performances

Futur en approche

Sans que l'on comprenne très bien pourquoi, ce concept car ne sera pas présenté au Mondial. À la place, il a fait le tour du monde dans le ventre d'un Boeing 777 Cargo. Mais il annonce clairement à quoi ressemblera le premier SUV électrique et autonome de BMW. Par **Jean-Éric Raoul**

Comme à la maison

L'immense habitacle a été traité pour devenir un espace de vie "favori", selon le blabla marketing. L'idée est de favoriser la détente par un mobilier genre Roche Bobois, avec pieds de fauteuils en alu, accoudoir avant façon table basse (ou table à repasser, pour les mauvaises langues), et absence d'intrusion d'objets techniques.

SUV augmenté

Le premier véhicule autonome et électrique de BMW sera un SUV. Et il ressemblera beaucoup à ce Vision iNext. Les lignes de ce concept seront reprises sur la voiture définitive, annoncée pour 2021. On peut douter cependant de la présence des portes antagonistes, ou encore de ces roues gigantesques de 24 pouces. En revanche, la curieuse découpe des vitres latérales pourrait bien être maintenue.

RÉALISTE À
85 %



RÉALISTE À
10 %

Techno cachée

Pour préserver l'ambiance salon à bord, la technologie se cache. Ainsi, l'accoudoir-table à café avant, recouvert de bois, est tactile. À l'arrière, les commandes se dissimulent sous les tissus. En dessinant du doigt une note sur le siège, par exemple, on accède au réglage de la radio. "C'est une vision d'avenir, un souhait", tempère cependant Claudia Geidobler, qui a conçu l'habitacle.





RÉALISTE À
20%



RÉALISTE À
70%

Avec ou sans volant

L'iNext dispose de deux modes : Boost, où le conducteur prend les commandes, et Ease, où il laisse la machine conduire. Dans ce dernier cas, le volant se rétracte. Klaus Fröhlich, le responsable développement de la marque, se montre plus explicite : "Nous visons pour 2021 une totale autonomie sur autoroutes, ou en des lieux bien précis. Mais pas le tout-autonome partout. Même à terme. Dans les villes américaines, avec des voies bien dégagées et peu de piétons, sans doute. Dans les nouvelles villes connectées chinoises aussi. Mais dans les vieilles cités européennes, je n'y crois pas."

RÉALISTE À
50%

Fin des haricots ?

Le double haricot de la calandre BMW n'a pas disparu, même s'il adopte une forme très stylisée. En revanche, il est totalement occulté et dissimule tous les capteurs et radars utilisés pour la conduite autonome. De chaque côté, les phares se réduisent à de minces lignes de LED, qui évoquent cependant les quatre phares emblématiques de la marque.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Citröen C5 Aircross



WILLIAM CROZES/CONTINENTAL PRODUCTIONS/CITROËN

Citröen

C5 Aircross Deux blocs essence, deux diesels : le C5 Aircross débarque sur le marché des SUV compacts en formation serrée. Rien en dessous de 130 ch, rien au-dessus de 180 ch et rien entre 130 et 180 ch pour confirmer le propos. De son côté, la gamme intègre une finition "basique" facturée à prix d'ami pour un véhicule de cette nature. Disponible uniquement avec le bloc essence le moins puissant, la bien nommée finition **Start** reçoit, en rang 2, trois sièges séparés, coulissants, inclinables et escamotables. Modularité façon monospace, donc, sur l'ensemble de la gamme. S'ajoutent la climatisation manuelle, l'écran tactile 8 pouces (autoradio, Bluetooth et deux ports USB), le détecteur de luminosité, les feux diurnes à LED, le frein de stationnement électrique, le régulateur-limiteur de vitesse et le volant réglable sur les deux plans. Le pack Safety (alerte de franchissement de ligne, avertisseur de risque de collision, freinage d'urgence autonome à basse vitesse, détecteur de fatigue et reconnaissance des panneaux de vitesse) vient en complément. Les jantes de 17 pouces sont en acier, agrémentées d'enjoliveurs. La finition **Live** surenchérit avec la climatisation automatique bizona, le radar de recul, le support lombaire côté conducteur,

LA GAMME C5 Aircross

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix (€)
Ess.	1.2 PureTech 130 ch BVM6	0	Start/Live/Feel/Shine	24 700/26 500/29 150/32 250
	1.6 PureTech 180 ch BVA8	253	Feel/Shine	33 150/36 250
Diesel	1.5 BlueHDi 130 ch BVM6	0	Live/Feel/Shine	28 900/31 550/34 650
	1.5 BlueHDi 130 ch BVA8	0	Live/Feel/Shine	30 800/33 450/36 550
	2.0 BlueHDi 180 ch BVA8	190	Feel/Shine	36 050/39 150

le volant croûte de cuir et les jantes en alliage, toujours fixées à 17 pouces. Le côté premium de l'affaire prend corps à partir de la finition **Feel** : le combiné d'instrumentation numérique 12,3 pouces, le GPS, l'interface smartphone (Apple CarPlay, Android Auto et Mirror Link), la recharge par induction de l'appareil, les services connectés (assistances incluses), la caméra de recul, l'accès et le démarrage mains-libres, le rétroviseur central photosensible, les rétroviseurs rabattables électriquement, les sièges dits Advanced Comfort, les deux canules d'échappement chromées, les vitres arrière et la lunette surteintées, les rails de toit, les jantes alliage de 18 pouces et la surveillance des angles morts situent le niveau. Grand luxe avec la finition **Shine** pour clore les présentations : la sellerie cuir, le siège conducteur électrique, les sièges

chauffants, les projecteurs full LED, le commutateur feux de croisement/feux de route automatique et le hayon mains-libres composent son ordinaire. Le paquet cadeau retient en sus le pack Drive Assist, composé du régulateur de vitesse adaptif (réduction de la vitesse jusqu'à 30 km/h avec la BVM6, jusqu'à l'arrêt avec la BVA8), de la reconnaissance étendue des panneaux de signalisation et de l'alerte sonore en cas de perte d'attention du conducteur. La conduite semi-automatique dite Highway Driver Assist n'est proposée qu'avec la BVA8 sur la finition Shine uniquement – de série. Le toit ouvrant panoramique réclame 1 400 € à partir de la finition Live. Dernier point, les amortisseurs à butées hydrauliques progressives qui font la particularité technique du C5 Aircross sont de série du bas jusqu'en haut de la gamme.

Le temps de lire cette annonce, vous auriez pu vivre **une expérience unique** **et tenter de gagner 3 000 €*.**

**RENDEZ-VOUS DÈS LE 27/09 POUR TÉLÉCHARGER L'APPLICATION
« L'ARBRE À PROJETS »⁽¹⁾ DE LA BANQUE POSTALE.**



Flashez ici.

ou



Téléchargez.

**Retrouvez-nous pour vivre l'expérience
au Mondial de l'Auto du 4 au 14 octobre 2018.**



BANQUE ET CITOYENNE

* Jeu gratuit sans obligation d'achat. Le règlement du jeu concours peut être consulté sur l'application « L'Arbre à Projets » de La Banque Postale ou adressé par courrier à titre gratuit à toute personne qui en fait la demande à : La Banque Postale Financement, DMC Jeu concours « L'Arbre à Projets », 1-3 avenue François Mitterrand, 93212 La Plaine Saint-Denis CEDEX.

(1) Application gratuite et disponible sur l'App Store (application compatible avec les appareils équipés ARKit) et Google Play (application compatible avec les appareils équipés ARCore). Apple et le logo Apple sont des marques d'Apple Inc., déposées aux États-Unis et dans d'autres pays. App Store est une marque de service d'Apple Inc. Google Play et le logo Google Play sont des marques de Google LLC.

LA BANQUE POSTALE - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 4 046 407 595 €. 115 rue de Sèvres, 75275 Paris Cedex 06. RCS Paris n°421 100 645.

FORD



Ford Galaxy

Ford

S-Max & Galaxy Première nouvelle: les grands monospaces S-Max et Galaxy restent en vie. Les SUV n'ont pas (encore) eu leur peau. Deuxième nouvelle, Ford procède à un remaniement ministériel d'envergure sous leurs capots. Dans les faits, le 4 cylindres diesel 2.0 TDCi devient EcoBlue, et développe désormais quatre puissances: 120, 150, 190 et 240 ch – deux turbos pour ce dernier. Au passage, les deux variantes les plus puissantes gagnent 10 ch pour la première et 30 ch pour la seconde. En parallèle, la précédente boîte robotisée à 6 rapports dite Powershift cède la place à

une boîte automatique à 8 rapports. Seule la variante de 120 ch en est privée – au choix avec la BVM6 sur les variantes de 150 et 190 ch, sans autre choix sur la variante de 240 ch. La transmission 4x4, enfin, est maintenue aux catalogues des deux entités. Les variantes de 120 et 240 ch se voient refuser la chose – au choix avec la transmission aux roues avant sur les variantes intermédiaires. Les prix du S-Max progressent de 35 400 à 51 850 €. Les prix du Galaxy s'échelonnent de 38 550 à 48 550 €. Malus à tous les étages pour les deux véhicules. Des blocs essence sont attendus dans les semaines qui viennent.

Renault

Mégane Au moment où sont écrites ces lignes, la Mégane est la seule Renault soumise aux tests d'homologation WLTP sur l'ensemble de sa gamme. Dans les faits, le bloc essence 1.3 TCe est gratifié d'un filtre à particules et le diesel 1.5 dCi bleuit – nom de code Blue dCi. À cette heure, le diesel 1.6 dCi (130 et 165 ch) attend son remplaçant (1.7 Blue dCi, qui débutera sa carrière sur le Kadjar restylé), la boîte robotisée EDC disparaît momentanément des écrans radar et les Mégane GT/R.S. (4 cylindres essence 1.6 et 1.8 turbo libérant respectivement 205 et 280 ch) n'ont pas d'héritières à brève échéance.

De son côté, le break Mégane Estate calque sa gamme sur celle de la berline. Ajoutez 1 000 € aux prix indiqués ci-contre.

LA GAMME Mégane

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix (€)
Essence	1.3 TCe 115 ch BVM6	90	Life/Zen	21 000/23 000
	1.3 TCe 140 ch BVM6	113	Zen/Intens	24 800/27 100
	1.3 TCe 160 ch BVM6	113	Intens	28 300
Diesel	1.5 Blue dCi 95 ch BVM6	0	Life/Zen	23 300/25 300
	1.5 Blue dCi 115 ch BVM6	0	Zen/Intens	26 600/28 900

Renault Mégane



RENAULT

Nissan

Qashqai Nissan convertit le Qashqai à la norme Euro 6d-temp par étapes. De fait, seul le diesel d'entrée de gamme est pour l'heure concerné. L'unité garde sa cylindrée, soit 1,5 litre, continue à s'appeler dCi, gagne 5 ch au passage (115 au total) et se voit gratifiée d'un réservoir d'AdBlue. BVM6 et transmission aux roues avant sans autre choix. Les prix du Qashqai 1.5 dCi 115 varient de 26 300 à 34 750 € au rythme des finitions Visia, Acenta, N-Connecta, Tekna et Tekna+. Le malus est hors sujet.



Nissan Qashqai

NISSAN

BRIDGESTONE

Maîtrisez Votre Route, En Toutes Saisons



NOUVEAU
WEATHER CONTROL A005



NOTE A

POUR L'ADHÉRENCE SUR CHAUSSÉE HUMIDE :
MEILLEURE NOTE DE SA CATÉGORIE



**Meilleure note
de sa catégorie sur
chaussée humide**

Note A pour l'adhérence sur chaussée humide, meilleure de la catégorie toutes saisons



**Certifié pour
l'usage
sur la neige**

Marqué 3PMSF, peut convenir à un usage en été comme en hiver et répond à la législation Européenne sur les pneus hiver



**Kilométrage
au-delà des
attentes**

Offre le même kilométrage que nos pneus été premium

Bridgestone France

Pour connaître le revendeur agréé Bridgestone le plus proche de chez vous, visitez notre site internet www.bridgestone.fr

[W18-BS-002-FR] BRIDGESTONE FRANCE : S.A.S. AU CAPITAL DE 74.090.600 EUROS - RCS ARRAS B- SIRET 361 200 389 00019 - APE2211Z



Partenaire Olympique Mondial



ET SI ÇA NE CHANGÉAIT RIEN ?

LA BAISSÉ DE LA LIMITATION NE FÉRA PAS DE MIRACLE. ELLE NE SÉRA PAS NON PLUS L'INSURMONTABLE PUNITION ANNONCÉE PAR CERTAINS. ELLE CACHE, EN FAIT, L'INCAPACITÉ DU PAYS À MENER UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE AMBITIEUSE ET EFFICACE.

Par Brice Perrin

Imposée par un gouvernement qui n'aura même pas attendu les conclusions de l'expérimentation en cours – aussi localisée que biaisée – pour l'appliquer sur tout le réseau national, la baisse de la limitation de vitesse sur le réseau secondaire a été mise en œuvre au début du mois de juillet. Cela, en dépit de nombreuses oppositions, dans la population, au sein des associations d'usagers, et parmi les parlementaires et les élus locaux. À *L'Auto-Journal*, nous ne sommes pas fondamentalement hostiles à un abaissement des limitations de vitesse. Mais cette récente décision met au grand jour la façon dogmatique de décider et d'appliquer les mesures de sécurité routière. C'est aussi un aveu d'échec de la part des instances dirigeantes. En d'autres termes: nous ne sommes pas rassurés!

Une mesure partielle et partielle

Pour endiguer la hausse de la mortalité routière qui a touché la France de 2014 à 2016 (les chiffres ont simplement stagné en 2017), le gouvernement aurait pu réfléchir à des mesures fortes, qui prennent en compte l'ensemble des usagers et des causes d'accidents graves. Au premier rang de ces dernières, l'alcool et les stupéfiants sont impliqués à eux seuls dans plus de la moitié des décès sur route! Mais le Premier ministre a préféré trancher et, sans répondre à une seule des dizaines de questions soulevées par les parlementaires sur le sujet, la limitation de vitesse sur le réseau secondaire a été abaissée. Cette disposition ne concerne que les chaussées à deux voies, sans séparateur central et limitées à 90 km/h. Soit 400 000 km, quand le réseau national en compte plus d'un million. Dans le

dernier bilan détaillé disponible*, l'ONISR** explique que: "Les routes bidirectionnelles, généralement limitées à 90 km/h, concentrent 87 % de la mortalité sur routes hors agglomération", soit environ 1 900 victimes par an, sur un total de 3 448 en 2017. Par ailleurs, ce réseau de routes bidirectionnelles ne totalise que 43 % des blessés hospitalisés. Ajoutons que la vitesse est impliquée dans 30 % des accidents mortels identifiés comme multifactoriels. Une baisse de la vitesse peut donc avoir un impact sur les autres facteurs de l'accident, et en atténuer les conséquences; mais ces mêmes facteurs peuvent aussi être à l'origine de l'excès de vitesse! Une limitation à 80 km/h sera sans grand effet sur un conducteur fortement alcoolisé, qui circule à contresens ou qui, le nez dans son smartphone, percute un piéton ou un cycliste sur la chaussée.

* La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2016. ** Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

50% des décès sur route ont un lien avec l'alcool et/ou les stupéfiants.



400 000 km du réseau routier sont concernés par cette disposition quand le réseau national en compte plus d'un million.



30% des accidents mortels identifiés comme multifactoriels impliquent la vitesse.

Des vies sauvées? Peut-être...

Pour la justifier, Édouard Philippe a assuré que "cette mesure va sauver des vies (...) jusqu'à 400 vies par an." Soit 10 % de victimes annuelles en moins, alors qu'elle n'aura d'impact que sur les accidents qui ont lieu sur les chaussées à deux voies dans lesquels un excès de vitesse est constaté. D'après le dernier bilan détaillé disponible (2016), la vitesse excessive est le facteur à l'origine de l'accident mortel dans 29 % des cas. Ce qui représenterait 600 décès sur ces routes. En abaissant la limitation de vitesse de 10 km/h depuis le 1^{er} juillet, le Premier ministre espère donc diviser par trois la mortalité de ce type d'accidents! Plutôt irréaliste... Nous sommes

les premiers à espérer que cette mesure fera baisser la mortalité, et il est bien trop tôt pour dégager une tendance, d'autant qu'un nombre considérable de facteurs jouent sur l'accidentalité. Le nombre de morts et de blessés a chuté de 9,3 % et 7,5 % en juin, les baisses n'ont été que de 5,5 % et 2,1 % en juillet, puis de 15,5 % et 2,1 % en août. Par ailleurs, cette baisse de la limitation ne concerne pas les conducteurs novices – qui devaient déjà rouler à 80 km/h et sont pourtant impliqués dans plus d'un cinquième des décès et des blessés! En cas de pluie, la limitation était déjà à 80 km/h, et cela ne change pas non plus. Même chose pour les poids lourds, qui se retrouvent soumis à la même limitation que les véhicules légers. Le gouvernement craindrait-il une fronde de la part des transporteurs?

Une mesure peu efficace... mais pas problématique

Les réactions à cette mesure ont été aussi excessives que la façon de procéder du Premier ministre. "Paralysie du pays", "économie nationale sabordée", "Paris veut tuer les campagnes". Certains annonçaient l'apocalypse! Sur un itinéraire de 20 km effectué à allure constante (ce qui n'arrive jamais dans les faits...), le trajet ne demande que 2 minutes de plus. L'allongement du temps de parcours est de 8 minutes pour 100 km. Pas de quoi bouleverser le quotidien d'une majorité de Français. D'autant que la mesure a des bénéfices théoriques incontestables: baisse du niveau sonore, moindre usure des



F. BESSIERE/HANS LUCAS/AFP

Il est instauré une clause de rendez-vous au 1^{er} juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette mesure.

Le Premier ministre, le 9 janvier 2018 lors de la présentation.

La mise en place de cette mesure a nécessité des aménagements coûteux et une grosse campagne de communication. Par ailleurs, comme nous l'avons évoqué, une évaluation précise et objective de son efficacité est impossible. Nous parions donc sur un bilan qui sera, sans surprise, "très positif" et sur le maintien de la mesure après le 1^{er} juillet 2020.

pneumatiques, diminution de la consommation : même si certains devront descendre un rapport, l'impact de la résistance au roulement et de la résistance à l'air sont importants à ces allures. D'après les mesures réalisées ces huit dernières années lors de nos essais sur 10 000 km, passer de 90 km/h à 80 km/h fait baisser la consommation jusqu'à 10 %, et de 0,4 l/100 km en moyenne. Ce n'est pas bouleversant, mais pas négligeable. La distance de freinage est également réduite de quelques mètres.

N'espérez pas un bilan du 80 km/h

La Sécurité routière se repose encore sur la même formule, issue d'une étude locale réalisée voici près de quarante ans par le chercheur G. Nilsson, et assène : *"Une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents mortels de 4 %."* Problème, s'il est évident que la vitesse augmente le risque et les conséquences d'un accident, la formule ne se vérifie pas dans les faits. On constate parfois l'inverse (baisse de la vitesse et hausse des accidents mortels, ou hausse de la vitesse moyenne et baisse des accidents mortels), et c'est logique. En effet, cette formule ne tient pas compte des autres facteurs et de tout ce qui peut évoluer : équipements de sécurité, réseau, formation, répression... C'est aussi pour cette raison qu'il sera, dans les faits, impossible de tirer un bilan de ce passage à 80 km/h : il sera inenvisageable d'isoler ce seul facteur de tous les autres, qu'ils concernent les usagers, leur véhicule ou l'environnement de conduite. Comptez toutefois sur la Sécurité routière pour glorifier cette mesure si la mortalité baisse, quelles que soient les causes de cette (souhaitable) amélioration.

Une vraie mesure... ou un cache-misère ?

De nombreuses voix se sont élevées pour associer cette nouvelle mesure à la volonté de renflouer les caisses de l'État. Mais les premiers responsables sont les conducteurs, qui sont au courant du changement et ont le plein contrôle de leur pied droit. La vraie explication du 80 km/h est bien plus préoccupante : la Sécurité routière est à bout de souffle en France. Manque de moyens humains, réseau routier qui se dégrade de façon inquiétante, conducteurs novices surreprésentés dans l'accidentalité... La conduite sans permis, les comportements à risque, les délits de fuite (+7,6 %*), les dépistages d'alcool et de stupéfiants toujours insuffisants, les piétons et les cyclistes bien peu respectés (ce qui n'est pas le cas ailleurs en Europe), tout ceci ne semble susciter aucune



LYDIE BESANCON / ADOBE STOCK

inquiétude... En dix ans, les délits routiers ont augmenté de plus de 33 % ! Et le Président d'enfoncer le clou. Quand Édouard Philippe vantait *"jusqu'à 400 vies sauvées"*, Emmanuel Macron clamait récemment que le *"80 km/h"* était *"sans doute l'une des principales mesures écologiques"*. Guère plus crédible et convaincant.

* Entre 2015 et 2016, données les plus récentes disponibles.

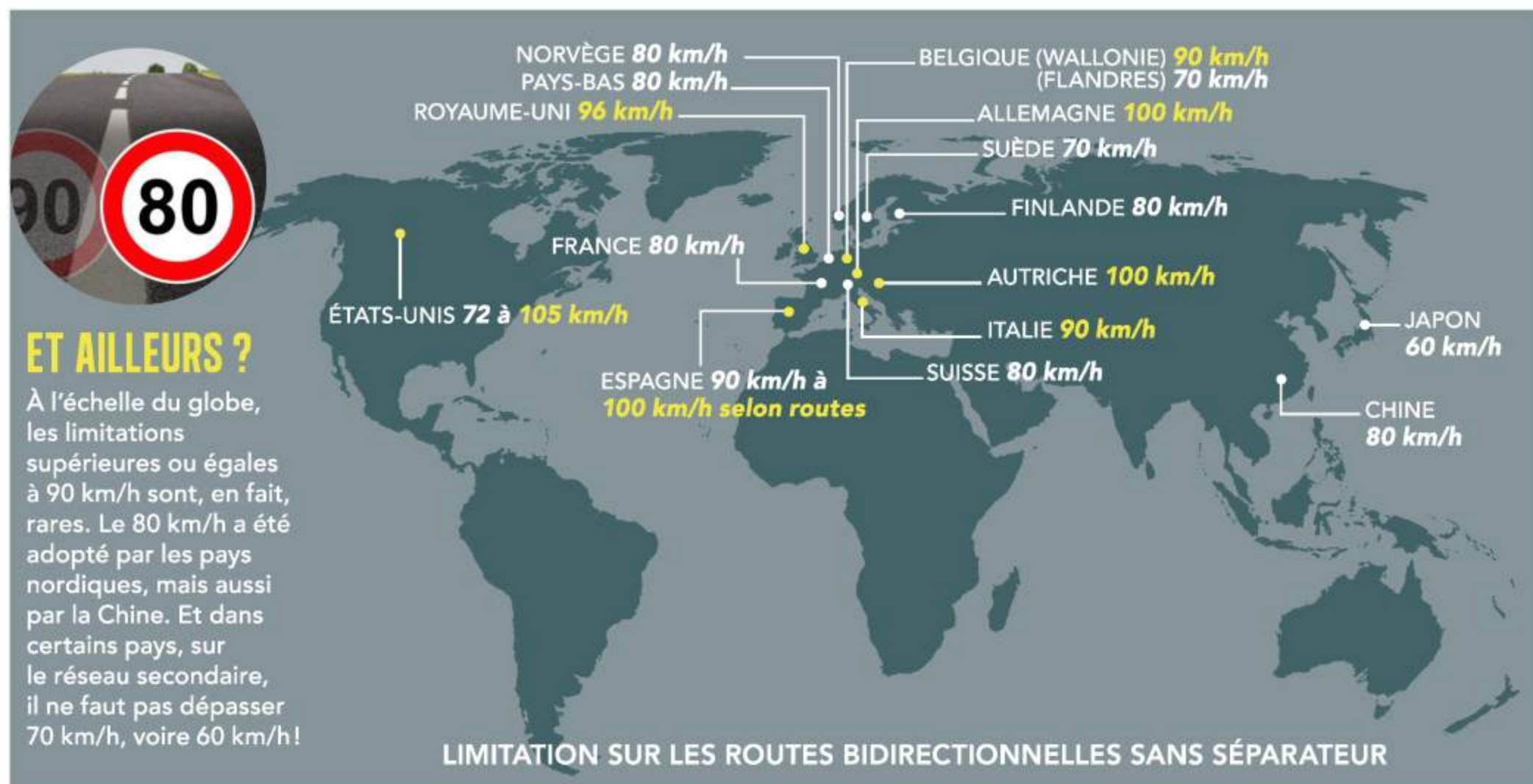
82 km/h C'EST LA VITESSE MOYENNE SUR LES ROUTES LIMITÉES À 90 KM/H DEPUIS DE NOMBREUSES ANNÉES.

Source : Observatoire des vitesses, édition 2017.

La vraie solution : Vision Zéro

Les ministres successifs se sont donné un objectif : passer sous la barre des 2 000 morts par an sur les routes françaises. Un but arbitraire, issu d'un calcul macabre et, surtout, qui manque totalement d'ambition et de moyens. Le pays a besoin d'une politique de sécurité routière audacieuse, et doit fixer le seul objectif raisonnable : plus un seul mort sur la route. C'est le sens de la démarche *"Vision Zéro"* initiée par la Suède voici plus de vingt ans, et qui a fait de nombreux émules. Il est impératif d'aména-

ger les infrastructures (pour tous les modes de déplacement, motorisés ou non), de renforcer la formation, d'accentuer la prévention sur des thèmes forts : alcool, stupéfiants, inattention et téléphone, manque de respect envers les usagers vulnérables... Le sentiment d'impunité qui agite certains conducteurs – dont plus de 600 000 circuleraient sans permis ni assurance – ne peut qu'aboutir à des drames. Rappelons enfin que, depuis de nombreuses années, la vitesse moyenne sur les routes limitées à 90 km/h est de 82 km/h* et que, sur ce réseau, seuls 5 % des usagers dépassent la limitation de plus de 10 km/h.



Abonnez-vous à l'Offre Sans Engagement de **L'auto-journal**

Tous les plaisirs de l'automobile

Spécial MONDIAL DE L'AUTO

Recevez directement chez vous
1 jeudi sur 2 :



L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

+ EN CADEAU
Le sac de voyage
(valeur : 23 €)

4,19€
par mois
SEULEMENT
au lieu de ~~8,47€~~

50%
de réduction

Avec l'offre
sans engagement :
Je paie - cher
et je reçois le sac de
voyage en CADEAU



Sac de voyage disposant d'une poche frontale
avec la technologie RFID

qui permet de protéger vos cartes de crédit et votre passeport
contre le vol de données, d'un organisateur frontal zippé, et d'un
large compartiment principal zippé. La bandoulière détachable
et le passant pour trolley faciliteront vos déplacements.

Dimensions: 47,5 x 24,5 x 32 cm.

+ 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 :** **-50%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi pour
4,19 €/mois seulement au lieu de ~~8,47 €*~~ pendant 6
mois puis **5,50 €/mois**.

Je recevrai le sac de voyage en cadeau

J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais. (909747)

☐ **L'AUTO-JOURNAL 1 AN :** **-35%**
L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour
69€ au lieu de ~~101,59€~~ (909754)

☒ Je lis gratuitement la version numérique de L'Auto-Journal sur tous mes écrans

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

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 :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél : Mobile :

Email :

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

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Date de
naissance :

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

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 ☐



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

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

PHOTOS CARPIX



Finies, les rondeurs. Place aux lignes tendues! La remplaçante de la 208 sera, par ailleurs, un peu plus grande de quelques centimètres.



Peugeot veillera, bien évidemment, à soigner les trains roulants et à offrir, comme toujours, un excellent rapport confort/dynamisme.

C'EST LA NOUVELLE PEUGEOT 208 !

Le nom demeure, mais tout le reste change : la citadine Peugeot sera renouvelée en début d'année prochaine, et la future Clio peut trembler...

Éternelle numéro deux des ventes sur le marché français, la citadine Peugeot lutte depuis plusieurs générations avec une star indétrônable, la Clio, qui s'apprête, elle aussi, à laisser la place à une digne descendance. Mais avec sa 208 II, Peugeot a bien l'intention de se tailler la part du lion. Son premier atout : le style. La 208 va adopter la nouvelle identité de la marque sochaliennne, initiée sur la 308 II et déclinée ensuite sur le 3008 II et la 508 II – avec le succès médiatique et les résultats commerciaux que l'on sait. Les premiers prototypes de la version finale

viennent de prendre la route, et ils révèlent des lignes en rupture avec la 208 actuelle. Comme sur la 308 II, le style est moins rondouillard, davantage germanique, et inspire la solidité.

Pour affronter la concurrence sur un segment impitoyable, Peugeot change tout !

La base technique change aussi puisque cette nouvelle citadine opte pour la plate-forme modulaire CMP, développée avec son partenaire chinois Dongfeng et inaugurée par le DS 3 Crossback présenté au Mondial. Ses dimensions progresseront légèrement – elle devrait atteindre 4,05 m – et l'habitacle affichera la plus récente version du tableau de bord numérique (sur les versions supérieures...) en position haute avec petit volant, l'i-Cockpit. L'écran tactile sur la console centrale profitera d'une dalle de plus grandes dimensions. La version 3 portes disparaît, mais le catalogue s'enrichira d'une variante 100 % électrique basée sur la plate-forme e-CMP. Enfin, cette 208 proposera une vaste palette d'aides à la conduite : régulateur de vitesse adaptatif avec assistant de maintien dans la voie, freinage d'urgence automatique avec détection des piétons... Mais que les mordus de conduite dynamique se rassurent, la variante sportive GTi sera toujours au programme !

Notez que la 208 II, qui sera officiellement dévoilée au Salon de Genève, servira également de base technique à la prochaine Opel Corsa.

Même affublée d'un camouflage quasi intégral, cette 208 II ne laisse pas de doute : ce sera une mini 308 II.



LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
fin 2019

Prix : à partir de **14 500 €**

Concurrente des Renault Clio, VW Polo, Opel Corsa, Ford Fiesta...

LES 6 ET 7 OCTOBRE NOGARO CLASSIC FESTIVAL

www.classicfestival.fr



Pendant tout un week-end, le circuit Paul-Armagnac accueillera plus de 600 voitures anciennes, mais aussi des avions sur l'aérodrome tout proche. Animations, bourse d'échange, parade et rallye sont au programme. L'entrée est à 20 € (14 € en prévente).



CONCEPT

Un lieu de vie plutôt qu'un poste de conduite

Avec le concept Volvo 360c électrique et autonome, le véhicule devient un cocon roulant, où il devient possible de travailler, de prendre ses repas et même de dormir. Volvo suggère ainsi: "Pourquoi voler quand vous pouvez être conduit? Imaginez un monde dans lequel vous parcourez de longues distances sans avoir besoin d'aéroports." Cela ne concerne évidemment que les vols court-courrier, et pourrait surcharger le trafic.

1 C'EST, D'APRÈS LE BILAN COMMUNIQUÉ PAR LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, LE NOMBRE DE FOIS OÙ LE "RADAR TRONÇON" INSTALLÉ SUR LA RD 534 EN ARDÈCHE A FLASHÉ EN 2017. À l'inverse, le radar le plus actif, positionné sur le bord de l'A40 en Haute-Savoie, a flashé 125 074 fois en 2017, soit 342 fois par jour en moyenne! Les radars automatiques ont flashé 26 millions de fois, et 17 millions de contraventions ont été envoyées.

Nintendo Labo: ça va faire un carton!



PHOTOS NINTENDO



Le jeu de mots était facile, mais pas usurpé: avec ses kits "Nintendo Labo", le géant japonais du jeu vidéo lance un concept génial. Pour faire bref, le joueur est invité à assembler, à l'aide des planches de carton prédécoupées fournies, des objets dans lesquels prennent place les manettes de jeu (les Joy-Con, bardés de capteurs)

de la Switch, la récente console Nintendo. Le nouveau kit, consacré aux véhicules, propose un volant, une pédale, un manche à balai, des commandes de sous-marin, un aérographe... Le jeu vidéo fourni offre de nombreuses activités, et l'interaction avec les objets en carton est parfaite. La prise en main est

immédiate, le fun garanti et, même s'il faut tabler sur quelques heures pour le montage de l'ensemble, la limpidité des instructions et la qualité des planches transforment l'opération en moment familial très sympathique. Rarement un jeu vidéo aura permis à ce point de combiner activité manuelle bien réelle et aventures virtuelles.



Nintendo Labo - kit véhicules, pour Nintendo Switch, dès 6 ans, environ 70 €.

PUB

Quatre pattes motrices

Même si d'autres constructeurs, notamment BMW et Mercedes pour rester dans le même segment, ont eux aussi considérablement mis en avant la transmission intégrale, Audi continue de valoriser sa technologie avec cette campagne turque sobre et efficace: des animaux puissants (loup, tigre) dont les quatre pattes sont vues du dessous. Et pour seul message: "quattro". Explicite.



LES COULISSES D'UNE RÉVOLUTION

Ancien rédacteur en chef de *L'Auto-Journal*, Christophe Bonnaud est un indéfectible passionné d'automobile en général, et de design en particulier. Il livre ici 212 pages enrichies d'anecdotes fascinantes sur le demi-siècle écoulé, découpées en huit chapitres, qui se concluent sur les problématiques actuelles et à venir (nouvelles formes de mobilité, automatisation...). À dévorer!

Les 50 ans qui ont changé l'automobile, par C. Bonnaud, édition BJB (www.bjbeditions.com), 212 p., 69 €.



ÉCONOMIE

Seat bat tous les records

La marque ibérique vient d'enregistrer les meilleurs quadrimestres de son histoire: sur les huit premiers mois de l'année, Seat a immatriculé 383 900 automobiles, soit +21,9% par rapport à 2017. La hausse des ventes est encore plus impressionnante en France: Seat y a immatriculé 21 405 voitures depuis le début de l'année, soit une hausse de 28,8%.



Les chiffres du marché européen en août 2018



+31,2%

Immatriculations de voitures neuves par rapport à août 2017.

+57,8%

C'est la hausse des immatriculations du groupe Renault, en août, en Europe.

Le français s'est pressé d'immatriculer ses véhicules avant le passage à Euro 6c...

1 134 288

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au mois d'août. La hausse s'explique par les nouvelles normes durcies dès septembre.

-5,5%

C'est la baisse des immatriculations au Royaume-Uni depuis le début de l'année, alors que les autres marchés européens stagnent ou croissent: -0,7% en Italie, +4,2% en Allemagne, +6,3% en France, +11,4% en Espagne.

LE 20 OCTOBRE SALON AUTONOMY

www.autonomy.paris

AUTONOMY
& THE URBAN MOBILITY SUMMIT

La Grande Halle de La Villette (Paris) accueillera le grand public lors de ce Salon consacré à la mobilité urbaine. Vous pourrez découvrir, et surtout essayer, de nombreuses solutions exposées sur 14000 m²: vélos (classiques ou à assistance électrique, cargos, etc.), trottinettes, gyroroues... De quoi compléter vos déplacements en voiture!

Entrée à 10 €.



LEXUS

Une Lexus qui flotte !

Les voitures de certains constructeurs sont parfois comparées à des "péniches", Lexus a au moins le mérite d'être allé au bout de la démarche. La marque de luxe japonaise s'est associée au constructeur américain Marquis-Larson Boat pour lancer son premier yacht, baptisé Lexus LY 650. Long de 65 pieds, soit près de 20 mètres, il compte trois cabines et six couchettes, et embarque près de 3800 litres de carburant. L'assemblage du premier exemplaire sera achevé fin 2019. Ce bateau Lexus est motorisé par... Volvo – la division "marine" de la marque, évidemment.



51

La future 911 aura sa GT3

Il faudra attendre le Salon de Genève, en mars 2019, pour découvrir la nouvelle génération de Porsche 911 (nom de code 992). Mais sa déclinaison sportive radicale, la GT3, est déjà en développement, et les prototypes sont notamment mis à l'épreuve sur le Nürburgring. Jantes à écrou central, kit carrosserie spectaculaire et, évidemment, moteur atmosphérique ! La GT3 RS, encore plus exclusive, sera également reconduite.

Une deuxième Bentley hybride rechargeable

Bentley a déjà officiellement confirmé une version hybride rechargeable de son gros SUV Bentayga, mais la marque prépare également une variante PHEV de sa nouvelle berline Continental. La démarche est facilitée, puisque cette dernière utilise la plate-forme MSB de la Porsche Panamera, déjà disponible en version hybride rechargeable. Sortie prévue courant 2020.

PHOTOS VOLKSWAGEN



TECHNO

Bientôt des pièces (vraiment) personnalisées

L'impression 3D en métal permet de produire des pièces personnalisées de qualité, mais à une faible cadence et pour un coût élevé. Du moins, c'était le cas jusqu'à ce que Volkswagen ne s'allie à HP pour développer une solution d'impression 3D métallique à grande échelle. Martin Goede, responsable de la planification technologique et du développement chez Volkswagen, précise que "la productivité peut augmenter jusqu'à cinquante fois, en fonction du composant concerné", par rapport à une solution d'impression 3D traditionnelle. L'idée n'est évidemment pas d'utiliser ce dispositif pour produire tous les éléments d'un véhicule, mais de pouvoir personnaliser à la demande certaines pièces: pommeau de levier de vitesses, clé de contact...



BENTLEY





Retour en force

Malmené par les BMW X1 et Mercedes GLA, l'Audi Q3 revient aux affaires armé jusqu'aux dents. Au menu : un intérieur plus spacieux, un châssis peaufiné et de nouveaux moteurs essence, dont ce 1.5 TFSI qu'on espère ultra-sobre. Contact!

Par Alan Froli Photos Arnaud Saunier



Et en diesel ?

Le mazout représente encore un fort pourcentage de ventes dans la catégorie. Le Q3 reconduit donc le célèbre 2.0 TDI. Même dans sa version d'appel de 150 ch, ce moteur se montre tout à fait à la hauteur de son devoir familial, grâce à un couple élevé de 340 Nm, disponible dès 1 500 tr/mn et garantissant une conduite décontractée. Sans surprise, le diesel garde encore l'avantage à la pompe avec une consommation on ne peut plus raisonnable : entre 6 l et 6,5 l/100 km selon nos premiers relevés à l'ordinateur de bord. Bonne nouvelle aussi pour les oreilles avec un niveau sonore réduit. La commande de boîte manuelle profite, elle, d'un guidage précis et de verrouillages fermes. Il faudra attendre les tarifs pour savoir s'il est facile à rentabiliser.



POUSSÉ VERS LE HAUT PAR LE Q2, LE Q3 S'ALLONGE DE 10 CM (DONT 8 SUR SON EMPATTEMENT) POUR ATTEINDRE DÉSORMAIS 4,49 M, UN GABARIT COMPARABLE À CELUI DU COUSIN VW TIGUAN ●●●





SOURIEZ, TOUT EST FILMÉ !
Plus besoin de demander aux passagers de sortir surveiller les jantes lorsque vous manœuvrez le long d'un trottoir : des caméras permettent de garder l'œil dessus. Rien à dire sur la qualité de l'image, juste parfaite.



EFFET DE STYLE
À bord également, Audi ose un design original, comme en témoignent les poignées intérieures dessinées avec une équerre, ainsi que des gâchettes d'ouverture à l'envers mais pratiques.



BANQUETTE ASTUCIEUSE
Le Q3 dispose désormais d'une banquette coulissante sur 15 cm. En l'avant de moitié, le coffre gagne en volume tout en laissant un espace aux jambes suffisant pour les passagers.



ÉCRAN ERGONOMIQUE

Le Q3 remise son antique système multimédia/GPS pour un nettement plus moderne. Désormais tactile, situé à portée de doigt et orienté vers le conducteur, il dispose d'un écran quasiment deux fois plus grand. Il se montre en outre ultra-réactif et offre une qualité d'image bluffante. Appréciables aussi : les menus intuitifs.

POSITION TOP !

La position de conduite est surélevée, bien sûr, mais les commandes, et notamment le levier de vitesses, tombent plus naturellement sous la main que dans l'ancien modèle. Les amateurs de boîtes manuelles, surtout, apprécieront.

Enfin de l'originalité !

Inspiré par les grandes routières de la marque, le nouveau Q3 s'offre une planche de bord au style épuré intégrant un grand écran tactile. Il donne ainsi un méchant coup de vieux à son grand frère Q5, pourtant récent, mais doté d'un habitacle plus classique et d'un écran déporté "à l'ancienne" ! Mieux, le Q3 innove avec un design taillé à la serpe (il faut aimer) et des matières chaleureuses, comme

l'Alcantara disposé çà et là. Après les intérieurs colorés du Q2, il devient difficile de reprocher à Audi un manque d'originalité... Sans surprise (mais puisqu'elle est bonne, nous n'allons pas nous plaindre), le mobilier de grande qualité et les assemblages solides et précis contribuent à laisser une belle impression de qualité et laissent augurer une bonne tenue dans le temps.

DANS UN FAUTEUIL

De série sur la finition Design, les sièges Sport réglables tous azimuts offrent un très bon maintien. Les réglages électriques et l'élégante sellerie cuir aux touches d'Alcantara réclament un supplément sur cette version.



D'une taille de 10 pouces en série, l'instrumentation numérique "Virtual Cockpit" peut passer à 12 pouces comme ici, avec davantage de fonctionnalités. Le fait de pouvoir afficher la carte Google Earth sur toute la largeur est fort appréciable. Impossible de trouver plus lisible et précis !

L'avis d'Alan Froli

J'apprécie son ambiance intérieure et sa douceur à l'usage. L'ensemble mécanique est satisfaisant, pas passionnant.



À l'arrière, il est plus difficile de différencier le nouveau Q3 de l'ancien, mais on distingue tout de même d'inedites nervures, et la nouvelle signature à LED. Sans être aussi agile qu'un X1, le Q3 affiche une belle aisance en virage.



A sa sortie en 2011, le Q3 a fait l'effet d'une bombe. Normal, diront les mauvaises langues : à côté du premier BMW X1, qui ne s'assumait pas encore totalement comme tel – il ressemblait plus à un break surélevé qu'à un petit 4x4 chic – et d'un Mini Countryman encore trop... "Mini", le SUV haut de gamme de la marque aux anneaux ne pouvait que briller. Mais les réjouissances ont été de courte durée. En pleine effervescence, le segment des SUV compacts a rapidement vu ses effectifs gonfler et s'enrichir de modèles plus BCBG les uns que les autres : le raffiné Range Rover Evoque tout d'abord, suivi de près du sportif Mercedes GLA, du deuxième X1, désormais abouti et fier d'être un SUV, ou plus récemment du Volvo XC40, au charme scandinave incomparable. Audi devait donc se retrousser les manches...

Il faut avouer qu'il en impose, ce nouveau Q3, avec ce regard frondeur, cette calandre octogonale inspirée du dernier Q8 (excusez du peu !) et ses ailes musclées.

L'intérieur également en met plein les mirettes, avec la fameuse instrumentation numérique Virtual Cockpit (10 pouces en série, 12 pouces en

option ou sur les finitions les plus hautes) mais également une planche de bord épurée et futuriste qui intègre un grand système multimédia, comme les dernières grandes berlines de la maison ! Le petit dernier ajoute une pointe d'originalité, avec un design très anguleux et des détails inédits, comme les gâchettes de portes à l'envers et néanmoins ergonomiques. D'autre part, il se veut bien plus pratique que le modèle précédent : sa longueur supérieure, notamment, garantit un espace aux jambes généreux et surtout un volume de coffre enfin à la hauteur d'une petite famille. Mieux, il s'équipe désormais d'une banquette coulissante sur 15 cm et dont les dossiers peuvent s'incliner pour plus de confort.

Sous le capot aussi, il y a du neuf ! Conscient du désintérêt grandissant pour le diesel, le Q3 adopte de nouveaux moteurs essence, et en particulier ce récent 35 TFSI de 150 ch, dont Audi n'annonce pas pour l'instant les consommations et rejets polluants – les allemands sont devenus prudents sur le sujet. Mais, l'A3 équipée de ce moteur émettant peu de CO₂, il n'y aura vraisemblablement pas de gros malus à craindre, malgré le poids élevé de ce SUV. Il faut dire que ce moteur emploie des technologies vertueuses. Comme le 1.4 TFSI qu'il remplace, il recourt à un système de coupure de deux de ses quatre cylindres à faible charge qui



❶ Le nouveau 1.5 TFSI 150 ch se révèle discret et assez performant dans l'absolu, quoiqu'un peu juste quand ça grimpe : la boîte S tronic est alors obligée de rétrograder pour l'aider.
❷ Le Q3 dispose de jantes 18 pouces. En option ou sur les finitions les plus hautes, notamment la version sport S line, il pourra être chaussé en 20 pouces. Pas très confortable...





- ❶ Fini le style rondouillard, le Q3 aime les angles. Même les ouïes du bouclier et les rétros y ont droit. Un style en phase avec la calandre octogonale du Q8 et nouveau signe distinctifs des SUV Audi.
- ❷ À première vue, le gain de 60 dm³ annoncé par Audi dans le compartiment à bagages paraît réel. Banquette coulissante totalement avancée, le volume peut atteindre 675 dm³.
- ❸ L'empattement allongé favorise l'espace, généreux aux jambes. On apprécie le confort des assises, sauf au milieu.



laisse espérer une consommation relativement raisonnable. Il peut, bien entendu, être associé à la boîte robotisée double embrayage S tronic, comme ici.

Bruit réduit, aucune vibration, changements de vitesses rapides : l'ensemble assure une belle douceur à l'usage et se montre ultra-discret.

Hélas, le 1.5 turbo essence manque de couple à bas régime et la boîte a tendance à monter les rapports un peu trop tôt en mode Confort. Si bien qu'il n'est pas rare que le Q3 se retrouve en difficulté, et la boîte obligée de redescendre deux, voire trois rapports d'un coup. Les conducteurs pressés enclencheront le mode Dynamique qui favorise les hauts régimes et les sportifs se tourneront vers la version 45 TFSI, mue par un 2.0 plus "coupleux" (350 Nm) et puissant (230 ch).

Attention car, sollicité, le Q3 35 TFSI devient vite plus gourmand. Nous attendions une consommation moyenne inférieure à 8 l/100. Sur notre parcours d'essais, il n'en fut rien et l'ordinateur de bord indiquait plus de 8,5 l/100 km. Pas de quoi crier au scandale, surtout pour un SUV essence de ce gabarit, mais un X1 18i doté d'un

3 cylindres et d'une boîte automatique classique comptant un rapport supplémentaire y parvient sans jouer à l'écoconduite. En revanche le comportement routier se révèle sécurisant et relativement dynamique à défaut de très sensationnel, la direction manquant de ressenti. Un peu ferme en version standard pour garantir un bon maintien du châssis, l'amortissement a tendance à secouer sur les cicatrices de la chaussée. Mais il est bien sûr possible, moyennant finance supplémentaire, de le remplacer par un système piloté plus conciliant, surtout en mode Confort. En attendant les

tarifs de toute la gamme et des options, qui devraient être connus fin octobre, Audi a annoncé un ticket d'entrée à 33 500 € pour la version 1.5 TFSI S tronic. Un prix presque raisonnable, mais qui, comme souvent chez Audi, devrait vite grimper. Ainsi, le deuxième niveau de finition Design (celui de notre voiture d'essai), bien doté avec

notamment les jantes 18 pouces et quelques aides à la conduite dernier cri, avoisinerait un tarif de 37 000 €. Et signer un chèque de 40 000 € n'aurait rien d'exceptionnel pour un équipement plus luxueux comprenant notamment une sellerie cuir et des sièges électriques... Cher dans l'absolu, mais pas plus que les concurrents du même calibre. ■

PLUS
Présentation/ finition
Aspects pratiques
Douceur à l'usage

MOINS
1.5 TFSI juste à bas régime
Suspension un peu ferme
Prix

AUDI Q3 35 TFSI 150 ch S tronic Design EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1498 cm ³ /NC
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV/AR	235/55 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,49/1,85/1,59/2,68 m
Poids/tractable freiné	NC

Performances	
0 à 100 km/h	9,2 s
Vitesse maxi	207 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	530 à 675 dm ³ *

*Selon la position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

Prix	36 900 €**
Malus (CO ₂)	NC
Prix du modèle essayé*	NC
Garantie	2 ans, km illimité

**Estimation L'Auto-Journal.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, avertissement de franchissement de ligne, banquette coulissante, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizonne, commande vocale, détecteurs de pluie/luminosité, freinage d'urgence auto, instrumentation de bord numérique, jantes alu 18 pouces, phares full LED, rétro int. jour/nuit auto, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia avec écran tactile/syst.audio/prise USB/GPS, volant cuir multifonctions...

Options

Accès mains-libres, affichage tête haute, caméra 360°, peinture métal, sellerie cuir, sièges électriques et chauffants, sono Bang & Olufsen, toit ouvrant panoramique, etc. Prix non communiqués

Consommations	
Mixte	NC
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	NC

Note EuroNCAP	NC
Pays de fabrication	Hongrie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Spacieux, pratique, moderne, le nouveau Q3 a tout pour séduire. Son confort imparfait peut être amélioré par une suspension pilotée. Et que ceux qui trouvent cet honnête 1.5 turbo essence de 150 ch trop court se rassurent, de plus performants moteurs sont au programme.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Parce qu'il le vaut bien

Le roadster le plus vendu de tous les temps, le Mazda MX-5, revoit sa copie. Sur le fond, absolument pas sur la forme. L'essentiel est invisible avec l'arrivée d'un moteur de 184 ch, toujours atmosphérique. Et qui lui va à ravir... Par Sylvain Vétaux Photos Florian Grout

Combien roulent encore aujourd'hui? Impossible à dire, mais le MX-5, écoulé à un très gros million d'unités, est devenu une légende. Nous en sommes à la quatrième génération (ND pour les initiés) et la recette n'a que peu évolué depuis les débuts: un 4 cylindres avant, des roues arrière motrices, une capote souple au maniement enfantin et un poids plume. Les mauvaises langues souligneront que le constructeur a pris certaines latitudes avec le concept original. Nous leur répondrons qu'avec un rapport poids/puissance de 5,7 kg/ch, le japonais ne s'en sort pas si mal.

Mais alors, qu'est-ce qui change concrètement sur ce nouveau MX-5? Pas grand-chose. De nouveaux coloris, une détection des piétons, une aide au freinage d'urgence en marche ar-

rière (!), une sonorité retravaillée... Pour identifier au premier coup d'œil cette ND phase 2, il faut un œil et une oreille fins.

À bord, c'est un copier-coller: même planche de bord, même petit pommeau de vitesses en cuir rond...

Et même contrainte pour les grands gabarits qui se retrouvent coincés par la capote en place: a priori, rien ne change. Sauf que le volant est désormais réglable en profondeur. Cela existe depuis l'invention de la calèche, mais Mazda n'en avait jamais doté son MX-5. Et ses modestes 3 cm de peau finement télescopiques changent la donne lorsqu'on mesure plus de 1,90 m, le cerceau ne limant plus votre jean.

Le MX-5 est proposé en version originelle (couvre-chef souple) ou plus moderne, baptisée Retractable Fastback (toit rigide). Pas moins de ➔



La Transfagarasan est un terrain de jeu parfait pour le MX-5, qui éblouit par son agilité et sa légèreté. L'auto est aussi proposée avec un toit en dur escamotable, baptisé RF.

2 500 € séparent les deux versions et, comme les temps sont durs, prenons la moins chère. Si les deux offres mécaniques (1,5 et 2 l) ont été optimisées pour répondre aux nouvelles exigences du cycle WLTP, c'est le "big block" qui a eu droit au plus de faveurs. Les améliorations techniques (+ 24 ch) portent principalement sur l'admission, l'échappement et l'injection, et le régime maxi est passé de 6 800 à 7 500 tr/mn. Mais encore...

La commande de boîte est un régal avec ses débattements courts. La direction, plus assistée qu'on l'aurait voulu, se montre suffisamment stable et précise pour faire du cabriolet une voiture au long cours.

En option, une suspension sport Bilstein est proposée.

Le MX-5 n'a jamais eu de velléités réellement sportives, et pourtant, cet équipement lui sied

à ravir. Il nous a été possible d'essayer les deux suspensions et le verdict est sans appel. Non seulement le Mazda se vautre et pioche bien moins avec les Bilstein, mais en prime, il ne perd quasiment rien à sa faculté d'absorber les imperfections du bitume. Et elles sont nombreuses sur la Transfagarasan, la pépite du réseau routier roumain, voulu par le dictateur Ceausescu et dont la construction aura coûté la vie à des dizaines d'ouvriers. Outre un panorama qui donne envie

LA COMMANDE DE BOÎTE EST UN RÉGAL AVEC SES DÉBATTEMENTS COURTS ET LA DIRECTION EST SUFFISAMMENT STABLE ET PRÉCISE ●●●



À l'exception du volant, qui bénéficie désormais d'un réglage télescopique sur 3 cm, rien ne change à bord du Mazda. Si vous mesurez plus de 1,90 m, vous aurez le front exposé aux bestioles.

MAZDA MX-5

2.0 184 ch Sélection

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 184 ch à 7 000 tr/mn
Couple maxi	■ 205 Nm à 4 000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 998 cm³/NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10 m
Pneumatiques AV/AR	205/45 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	3,92/1,74/1,23/2,31 m
Poids/tractable freiné	1 030 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 6,5 s
Vitesse maxi	■ 219 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 130 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 31 700 €
Malus (CO ₂)	■ 3 290 € (156 g/km)
Prix du modèle essayé*	38 590 €
Garantie	■ 3 ans, 100 000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, ABS avec aide au freinage d'urgence, aides au démarrage en côte et au parking AR, allumage auto des phares et des essuie-glaces, antipatinage, Bluetooth, clim auto, contrôle pression des pneus, ESP, jantes alliage 17 pouces, régul./limiteur de vitesse, rétros ext. dégivrants rabattables élec., sièges chauffants en cuir, surveillance angles morts, syst. multimédia avec écran 7 pouces/GPS/autoradio Bose avec 9 HP, volant cuir réglable en hauteur et prof....

Options

Pack Innovation: cuir Nappa brun + aide au freinage urbain + caméra de recul + reconnaissance panneaux (1 000 €), pack Sport: sièges Recaro + suspension Bilstein + barre anti-approchement (1 800 €), peinture métallisée Soul Red Crystal (800 €).

Consommations	
Mixte	■ 6,9 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 8,4/5,9 l/100 km
Réservoir	■ 45 l

Note EuroNCAP	4 étoiles
Pays de fabrication	Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Avec ce nouveau moteur, le MX-5 est plus que jamais taillé pour nous emmener sur les plus belles routes du globe. Le restylage n'est qu'un prétexte pour s'offrir le moteur qui semblait lui faire défaut. Mais si le japonais accélère correctement, il n'est pas transfiguré par cette mécanique.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Le moteur 2 l a été retouché et développe 24 ch de plus que par le passé. L'échappement, encore trop timoré, serait plus expressif. Mouais... ❷ Chaussé de jantes de 17 pouces de série, le MX-5 Sélection hérite de ces roues finition Bright Dark.

d'y planter sa tente, la diversité de ses quasiment 150 km d'asphalte en font un véritable juge de paix. Que le MX-5 a dompté avec les félicitations du jury. Son principal atout: l'agilité. Oui, il y a du roulis, mais l'équilibre parfait nous permet de virevolter de virage en virage sans se faire peur.

Et ce nouveau moteur? Il me faut être honnête et, à l'exception de ce décalage de la zone rouge fort appréciable, je n'ai guère senti la différence avec la mouture 160 ch. La mécanique est ronde, témoigne de plus de caractère qu'avant



PLUS

Agilité

Manipulation de la capote
Moteur plus communicatif

—
MOINS

Espace à bord

Malus

Absence de boîte à gants

(notamment après 5 000 tr/mn), accepte de repartir sur les intermédiaires sans trop faire attendre son conducteur, mais on préfère toujours le supplément de hargne dont témoigne le 1.5 à hauts régimes. Mais dans ce cas, il faut se priver de l'autobloquant,

de série sur la grosse version, et qui rend quand même bien des services en sortie de courbe. Terminons sur un grief, l'absence de boîte à gants, qui fait habituellement office de rangement bien utile sur ce genre de cabriolet destiné à profiter de la vie... à deux. ■

L'avis de Sylvain Vétaux



Le châssis supporterait de passer la barre des 200 ch. Mais le comportement routier est toujours aussi exemplaire.

90%
Quotient
Émotionnel



COW-BOY AU SOUFFLE COURT

C'est la rentrée ! À cette occasion, la Jeep la plus vendue en Europe renouvelle sa garde-robe, se met à la page côté équipements et s'offre les services d'un nouveau petit moteur essence. Par Stéphane Martin Photos Florian Grout

L'avis de Stéphane Martin



Je craque pour ce SUV atypique et attachant. Mais le nouveau 1.0, trop faiblard, m'a franchement déçu.

60%
Quotient
Émotionnel



PAS BESOIN DE JOUER DES COUDES

Les légères retouches de style de la rentrée n'ont pas d'incidences sur les cotes intérieures.

La banquette arrière se révèle toujours assez spacieuse malgré une longueur aux jambes moyennes. La largeur aux coudes, plutôt généreuse, permet d'envisager les voyages à cinq même si, comme souvent, la place centrale n'est pas la plus enviable. Et, nouveauté, les passagers arrière disposent d'un port USB placé au pied de la console centrale.

L'ORIGINALITÉ AU PRIX FORT

Si les tarifs des autres versions sont déjà connus, le petit 1.0 120 ch se fait désirer.

Associé à une finition Limited, il devrait s'afficher autour de 25 000 €, hors malus éventuel. Un prix élevé par rapport à ses rivaux, même si la Jeep profite d'une présentation moderne et ne mégote pas sur l'équipement. Car la qualité d'assemblage et le choix de certains plastiques laissent encore à désirer.





UN RENEGADE 2.0

Le restylage est aussi l'occasion de moderniser l'équipement. Dès l'entrée de gamme, le Renegade dispose désormais d'un affichage des panneaux de signalisation et d'une aide active au maintien dans la voie. En outre, la livrée Limited ajoute un régulateur de vitesse adaptatif et un écran tactile de 8,4 pouces afin de piloter un système multimédia très complet.



CRAVACHE OBLIGATOIRE

Le petit SUV urbain inaugure un moteur essence turbocompressé décliné en 4 cylindres de 150 ou 180 ch et en 3 cylindres. Dans cette dernière configuration, il délivre 120 ch, une puissance correcte. Hélas, le creux abyssal sous 2000 tr/mn dont il souffre, complété par une transmission très longue et une commande de boîte accrocheuse, pénalisent les relances et dégradent l'agrément. Dommage. Car le Renegade est, certes, assez ferme, mais peu sensible au roulis et doté d'un comportement rassurant.

RETOUCHES MINEURES

Le Renegade new-look s'inspire de l'icône Wrangler pour corriger sa calandre et, écusson Jeep oblige, il reprend le gimmick de style des sept fentes. Les optiques avant ont aussi été revues: les antibrouillards sont moins excentrés et, dans cette finition haut de gamme Limited, elles gagnent des LED. Les feux arrière conservent leur dessin en X mais passent aussi à la technologie à LED. La Jeep garde par ailleurs son gabarit généreux chez les SUV urbains (4,26 m, 13 cm de plus qu'un Renault Captur) et son style cubique.

JEEP RENEGADE

1.0 120 ch BVR6 Limited

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 120 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi	■ 190 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	999 cm³ / NC
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 6

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV/AR	225/55 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,26/1,81/1,70/2,57 m
Poids/tractable freiné	1320 kg / NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 11,2 s
Vitesse maxi	■ 185 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 351 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 25 000 €*
Malus (CO ₂)	■ 613 à 953 € (135 à 139 g/km)
Prix du modèle essayé**	NC
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Estimation L'A.J. **Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, AFU, accès/démarrage sans clé, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, antibrouillards, aide active au maintien dans la voie, Bluetooth, clim auto bizona, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, freinage autonome d'urgence, GPS, jantes alu 17 pouces, lecture des panneaux de signalisation, plancher de coffre réglable, régl./limit. de vitesse, surveillance de pression des pneus, système multimédia avec écran tactile 8,4 pouces/GPS/Mirror Link/prise USB, vitres et rétros électriques, volant cuir multifonction réglable en hauteur et en profondeur...

Options

Tarifs non communiqués

Consommations	
Mixte	■ 6 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 6,4/5,5 l/100 km
Réservoir	■ 48 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Les petites retouches de style n'entament pas le capital sympathie du Renegade. Il conserve son look à part, son habitabilité généreuse et son sens pratique. Les améliorations d'équipements sont les bienvenues. Mais l'inédit 1.0 de 120 ch n'est pas à la hauteur du SUV ni de son prix.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

On veut y croire...

Peugeot nous promet que son dernier produit, la 508, n'a absolument rien à envier aux meilleures allemandes ni à craindre d'elles. Nous voulons sincèrement le croire. Professionnalisme oblige, nous nous devons de vérifier et lui avons donc infligé une batterie d'épreuves. Alors, gagné ?

Par **Stany Meurer** Photos **Arnaud Saunier**



Partout sur notre passage, comme ici à Roscoff, la 508 a détourné les regards et suscité l'intérêt des passants: plutôt bon signe pour sa carrière!

Le Pays de Galles et ses fabuleux paysages font parfois penser à ceux d'Écosse.
Le silence de fonctionnement de la 508 ne trouble en aucune façon la quiétude des moutons en liberté.





1



2

❶ La 508 offre un réel agrément de conduite doublé d'une caractéristique rare : à son volant, on ne perçoit aucune sensation de lourdeur, fréquente sur les berlines de cette catégorie.
❷ Grands rétros extérieurs pour pallier la mauvaise visibilité arrière et feux arrière fumés... très vintage.

Avec la 508, Peugeot tire un trait définitif sur son image de constructeur timide et sage, limite triste diront certains. Fini le costume trois-pièces sombre du notaire de province, rangée la cravate. En lieu et place, une tenue jeune et décontractée... mais pas négligée pour autant. Celle de la nouvelle clientèle visée ? Dans la rue, le résultat ne s'est pas fait attendre. En France, en Allemagne, en Belgique ou encore en Grande-Bretagne, bref, partout où nous sommes passés, l'intérêt porté à "notre" 508 ne s'est jamais démenti. Sa silhouette ne se contente pas d'attirer l'attention, elle la focalise avant d'aimer le regard. Quand celui-ci se pose ensuite à l'intérieur, il se fige comme s'il venait d'apercevoir une apparition. Mais n'allons pas trop vite.

Il est tôt ce lundi matin quand Arnaud me rejoint dans le parking du journal. Pendant qu'il passe un dernier coup de fil, je ne peux m'empêcher de penser que la 508 trouvera pour principale rivale l'Audi A5 Sportback (voir face-à-face dans L'AJ n° 1013) dont elle est proche par l'apparence et les

dimensions. Étrangement pourtant, par rapport à l'allemande, la française paraît plus petite, plus menue, ce qu'elle n'est pas. Toujours est-il que sous l'éclairage du parking, les lignes de la 508 m'apparaissent non seulement séduisantes mais aussi harmonieuses, sans aucune lourdeur de style.

S'il n'y avait qu'un détail à changer dans le dessin, ce serait les feux arrière fumés à la mode des années 90, qui lui confèrent une touche datée.

Une peccadille, et surtout, une appréciation somme toute personnelle. En appuyant par hasard sur la trappe de carburant, celle-ci, en s'ouvrant, me permet de découvrir qu'elle fait office de bouchon de réservoir : un détail, mais une première sur une Peugeot.

D'un geste du pied, Arnaud libère l'ouverture du hayon automatisé. Celui-ci monte doucement... mais ne s'arrête pas avant le plafond bas (2 m environ) du parking souterrain qu'il heurte violemment ! Boum, la dépanneuse n'entre pas en action mais le bruit nous a définitivement

La voie du progrès

Par le passé, la prise en main d'une auto ne posait aucune difficulté. Aujourd'hui, avec la multiplication des équipements et l'obligation de passer par le(s) écran(s) pour accéder aux diverses fonctions, l'exercice n'est plus le même. Un concessionnaire me confiait récemment que la livraison d'une nouvelle voiture imposait une longue séance d'explications pouvant durer deux heures... souvent insuffisantes, le client revenant au garage par la suite pour pouvoir accéder à telle ou telle fonction. Nous en déduisons que les systèmes utilisés sont insuffisamment intuitifs ou trop complexes. Si l'on finit par s'y habituer à la longue, quid du client lambda d'une voiture de location à qui sont confiées les clés de l'auto de nuit à la sortie d'un avion? Le mieux est parfois l'ennemi du bien et, dans le cas présent, ne plaide pas forcément en faveur d'une sécurité accrue.

PEUGEOT 508 2.0 BlueHDi 160 ch EAT8 GT Line



❶ Premiers tours de roue sur le sol britannique et découverte d'une petite curiosité: dans les zones douanières britanniques, un système de brouillage rend impossible le fonctionnement du GPS! ❷ Situé au nord-ouest d'Oxford, le pittoresque village de Bourton-on-the-Water, réputé pour ses ponts particulièrement bas.



"J'ADORE CETTE VOITURE, MAIS JE ME POSE QUAND MÊME LA QUESTION DE SAVOIR À QUI PEUGEOT VEUT LA VENDRE!"

Arnaud Saunier, photographe



réveillés. Plus de peur que de mal, mais Peugeot aurait été bien inspiré de prévoir un système de détection d'obstacles...

Pour originale qu'elle soit, la présentation intérieure ne fait pas l'impasse sur l'ergonomie. Autre première sur une berline Peugeot, la 508 incite à définir une position de conduite basse. Si, pour ma part, celle-ci ne pose aucun problème, il n'en ira pas de même pour les grands gabarits. Avec le volant réglé en position inférieure, ils seront obligés d'appuyer constamment leur jambe droite sur la (large) console centrale à l'implantation d'inspiration Porsche: une position pénible à la longue. Au passage, notons que si la 508 GT Line offre de série un réglage électrique de l'inclinaison du dossier des (excellents) sièges avant et complète en option ce dernier par celui de l'assise, en revanche, aucun des deux ne possède de mémoire de position sur la finition tissu/Tep, un privilège réservé à la sellerie cuir: une ineptie. Autre point discutable: l'absence de réglage en hauteur du point d'ancrage des ceintures de sécurité, qui pourront gêner certains.

Je ne m'étendrai pas sur la lisibilité du célèbre i-Cockpit, tributaire de la position de conduite définie, tout ayant déjà été dit et écrit à ce sujet. Je me contenterais de souligner les progrès de cette implantation, mais je vous conseillerais aussi de vérifier la situation en fonction de vos réglages personnels avant de signer un bon de commande; sous peine d'agacement ultérieur.

Dès les premiers mètres, la 508 annonce la couleur: elle se conduit comme un petit vélo et soigne vos vertèbres grâce à un confort ni trop ferme ni trop souple. Et cela sans avoir à recourir au mode de conduite Confort. Dans le flot du trafic épars du petit matin, je constate que la boîte m'oblige à maintenir une pression sur la pédale de frein au feu rouge sous peine de voir la voiture avancer mais aussi que l'épaisseur des montants avant de pare-brise ne constitue aucune gêne pour la visibilité. En revanche, bien que de belles dimensions, le rétroviseur intérieur ne me restitue qu'une piètre image des voitures qui nous suivent. Les responsables sont multiples: gros montants, surface de lunette arrière →


AMNÉSIQUE

Penser à offrir un (ou plusieurs) réglage(s) électrique(s) pour le siège du conducteur est une idée... à moitié bonne.

Sans mémoire, ce système présente un intérêt relatif.


JOLI MAIS SALISSANT !

La plupart des cache-moyeux sont couvrants. Pas celui de la 508 qui, pour des raisons esthétiques, semble serti et couronné d'une gorge. Résultat : il se remplit vite de crasse difficile à extraire.


MAL PLACÉE

Tout dépend évidemment du réglage du siège, mais il aurait été plus judicieux d'avancer cette platine ou de la placer ailleurs. Située trop en arrière, elle impose certaines contorsions.


ET PLUS SI AMORTISSEMENT PILOTÉ

La 508 GT Line propose 5 modes de conduite. En option, elle peut être équipée de l'amortissement piloté qui rend ceux-ci plus pertinents, le châssis s'adaptant en permanence au mode sélectionné.


CARTON ROUGE

Le premium, c'est l'art du détail soigné.

Par leurs formes sommaires et leur vilain plastique, les palettes au volant éjectent la 508 de la classe des plus raffinées. Peugeot devrait songer à les remplacer.

BIEN PLACÉ

Pas besoin de tâtonner pour accéder à cette fonction dont l'utilité reste relativement limitée, mais qui pourra toujours aider, le cas échéant.

TOUT GABARIT

Manuel, le réglage en longueur d'assise est simple à manipuler. Grâce à lui, le siège s'adapte à toutes les morphologies, les cuisses étant ainsi parfaitement soutenues.

Objectif (presque) atteint

Une chose est sûre : Peugeot s'applique à ce que ses nouveaux produits satisfassent aux exigences du premium. Si les efforts pour y parvenir sont manifestes, il reste encore quelques brouilles à améliorer. Faut-il rappeler que le premium, c'est précisément le souci du détail et la recherche de la perfection dans l'exécution de l'accessoire ?

Sur ces points précis, il reste du travail à accomplir pour aller au bout de la démarche. Exemples : des palettes sous le volant à la forme peu travaillée

et en "plastique jouet", des touches de clavier piano imitant l'aluminium mais se révélant en plastique "chromé" ou encore un mécanisme léger commandant l'ouverture des deux volets de l'accoudoir central. L'équipement fourni de série et/ou disponible en option est très complet avec des raffinements exclusifs comme le système Night Vision. L'installation stéréo Premium Focal proposée en option (850 €) est performante, sans atteindre la finesse de certaines marques concurrentes.

VRAI FOURRE-TOUT

Ce grand rangement fermé par un volet se révèle bien pratique à l'usage. Il est en outre plus facile d'accès que celui destiné à accueillir le smartphone, situé sous le levier de vitesses.



Il est évidemment possible de faire varier la présentation du bloc instrumental. Dans la majorité des cas, sa lisibilité est bonne, mais il reste des exceptions. La volonté de la fonction GPS de simplifier à l'extrême l'itinéraire est une source d'erreur pour le conducteur dans un rond-point à embranchement multiple, par exemple.



**"ENFIN UNE PEUGEOT
QUI REÇOIT DES
INNOVATIONS
TECHNOLOGIQUES
À LA HAUTEUR DE CE
QUI SE FAIT DE L'AUTRE
CÔTÉ DU RHIN."**

Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint

réduite, appuie-tête non escamotables, bref, la totale. Et, comme si tout cela ne suffisait pas, Peugeot a refusé à sa 508 l'essuie-glace arrière si précieux en manœuvres lorsqu'il pleut.

Sorti de cette zone d'inconfort (une berline familiale n'a jamais été taillée pour la ville), la 508 dévore la route avec volupté grâce à un châssis réglé aux petits oignons : une véritable merveille !

Quant au moteur 2 l HDi à la puissance suffisante – comme l'annoncerait Rolls-Royce –, il procure l'aisance nécessaire pour donner de l'allant à la machine et du plaisir au conducteur. Un plaisir un peu gâché toutefois lorsque ce dernier insiste sur la pédale de droite, faisant grimper inutilement le niveau sonore et révélant surtout, dans le cas précis, une musicalité plutôt désagréable, quel que soit le mode de conduite choisi. Il existe une autre raison pour calmer les ardeurs du conducteur : la gestion de la boîte. Très douce et, par conséquent, parfaite en usage normal, elle trahit un manque de subtilité lorsqu'on lui impose un rythme

plus sportif. À grande vitesse sur autoroute, elle pêche également par des hésitations entre deux ou plusieurs rapports lors des rétrogradages. Pour s'approcher des meilleures réalisations, elle devrait davantage lisser les passages de vitesse, se montrer plus fluide et, surtout, oublier de se montrer inutilement agressive.

À propos d'autoroute justement, ouvrons ici une petite parenthèse. À l'occasion d'un déplacement en Allemagne, j'en ai profité pour tester le comportement de la 508 sur les toboggans des autoroutes de Bavière et aussi vérifier la vitesse maxi annoncée du côté de Darmstadt, là où les titans Rudolf Caracciola (Mercedes) et Bernd Rosemeyer (Auto Union) s'affrontèrent le 28 janvier 1938 pour battre des records de vitesse, un défi qui connut une issue tragique (Rosemeyer se tua). Verdict : 231 km/h relevés au compteur, atteints en bout d'un tronçon en légère déclivité et en l'absence de vent. Après vérification, ce compteur s'avère précis, à un kilomètre/heure ou l'autre près. Le contrat est donc parfaitement rempli, Peugeot annonçant pour sa part 230 km/h pour cette version. Voilà pour l'art. Je serais plus partagé sur la manière. Pour atteindre cette ➔



Les Cornouailles britanniques regorgent de petites merveilles. Parmi celles-ci, l'étonnante cité touristique de St Ives, remarquable par ses petites rues et sa mer turquoise.

Le premier pas...

Proposé en option à 450 € sur les finitions Active, Allure et GT Line, et de série sur la GT pour autant qu'elles disposent de la boîte automatique, le pack Drive Assist Plus (ou, si vous préférez, l'assistance active au maintien de la position dans sa voie, couplée au régulateur adaptatif avec fonction stop&go) se révèle plutôt doux, efficace et compétent à l'usage... même si ses actions manquent toujours de naturel. Opérationnel jusqu'à 180 km/h, il fonctionne jusqu'à l'arrêt du véhicule et le redémarre automatiquement si l'arrêt est inférieur à 3 secondes. Il vous intime de poser les mains sur le volant après 17 secondes via un voyant, une alerte suivie d'une autre avec bruiteur une dizaine de secondes plus tard, avant de débrancher la conduite semi-autonome après 35 secondes environ en cas d'absence de réaction.

PEUGEOT 508 2.0 BlueHDi 160 ch EAT8 GT Line



❶ La tenue de cap est excellente. Il n'y a qu'à (très) grande vitesse que son châssis réglé souple peut engendrer quelques sensations désagréables. ❷ L'accessibilité au coffre est facilitée par le hayon qui s'ouvre très haut. Parfois trop...



❶ Le toit vitré en une seule partie est ouvrant. Il se caractérise par ses dimensions gigantesques. ❷ Les formes du coffre sont rationnelles, mais ses dimensions pas vraiment généreuses. Résultat ? Un volume très inférieur aux standards de la catégorie.



High-tech On s'approche des meilleures

PIANO, PIANO...

La lecture des informations survient un peu tardivement, source d'hésitations. Les points d'intérêt renseignent les caves à vin... mais pas les restaurants!



DIPLÔME D'INGÉNIEUR NON REQUIS

De série, la 508 est plutôt bien dotée en aides électroniques auxquelles il est en outre aisé d'accéder via l'écran central.



PASSAGE OBLIGÉ

Les réglages de la climatisation s'effectuent majoritairement via l'écran, certaines fonctions étant atteignables via des boutons. Le schéma en est assez simple.



GADGET

De série à partir de GT Line, l'i-Cockpit Amplify offre le choix entre deux ambiances agissant sur les fonctions dynamiques, l'éclairage et le typage sonore.





❶ La face avant de la 508 est très expressive : elle compte pour beaucoup dans son pouvoir attractif. ❷ Non seulement la Peugeot se joue des difficultés urbaines, mais son confort fait merveille sur les pavés.

vitesse, la 508 réclame de nombreux kilomètres, la faute à un rapport de pont long qui, s'il favorise la consommation, dessert les performances. Autre écueil : la relative souplesse des suspensions montre ici ses limites, principalement au niveau du train arrière lors de la détente, ce qui ne plaide pas en faveur d'une grande sérénité. La caisse apparaît alors comme insuffisamment maintenue et dodeline volontiers, avec des mouvements amples engendrant une sensation de flottement. Opter pour le mode Sport ne change rien fondamentalement, les suspensions engendrant alors des trépidations permanentes sans pour autant calmer les mouvements de la coque et la direction se durcissant inutilement. Il vaut mieux rester sur le mode Confort. Face aux châssis verrouillés de certaines allemandes particulièrement à l'aise pour cet exercice, la conduite de la 508 réclame par conséquent application et doigté dans ces conditions spécifiques, (heureusement ?) inconnues chez nous.

Mais revenons à nos moutons, éventuellement ceux du Pays de Galles que vous pouvez apercevoir sur l'une ou l'autre photo. Si la 508 ne regorge pas de rangements, ceux dont elle dispose sont pratiques et de belle contenance. À une remarque près : la mauvaise accessibilité de celui disposé sous la console centrale, là où votre smartphone pourra se recharger

PLUS
Présentation
Agrément de conduite
Compromis confort/efficacité

MOINS
Mauvaise visibilité arrière
Accessibilité et habitabilité à l'arrière
Gestion de boîte manquant de raffinement

par induction si votre voiture dispose de cet équipement (option à 100 €). Il est temps à présent de jeter un coup d'œil aux places arrière.

Inutile de se bercer d'illusions, le prix à payer pour signer une silhouette berline apparentée à un coupé est cruel.

Tout commence (mal) par une accessibilité gênée par la forme du pavillon et la garde au toit réduite : pas besoin d'un dessin pour vous faire comprendre que la nouvelle 508 ne sera pas la préférée des taxis ! Une fois installé dans les cuvettes creusées dans l'assise de banquette, nous remarquerons que l'assise est un peu courte pour bien soutenir les cuisses ; qu'il est difficile, voire impossible (cela dépend du type de chaussures utilisées) de glisser ses pieds sous les sièges avant ; que le dossier est un peu raide au niveau des lombaires ; et enfin qu'il vaut mieux être deux que trois pour occuper cet espace. Bref, la 508 n'évoque pas que la forme d'un coupé, elle en reprend aussi les travers... J'arrête de râler.

À ce stade du récit, je vous dois une confiance. Qui aime bien châtie bien ! Et, sincèrement, nous avons aimé la 508, aussi bluffante qu'attachante. Sa conduite est un régal et le compromis efficacité/confort de son châssis

“SUR BIEN DES POINTS, LA 508 RESTE UN CRAN EN DESSOUS DES RÉFÉRENCES ALLEMANDES, MAIS SA CONDUITE A UN CÔTÉ « PÉTILLANT » QUE LA RIGUEUR ALLEMANDE ÉTOUFFE.”

Mélina Priam, responsable des essais



L'avis de Stany Meurer



Attachante souvent, horripilante parfois, mais jamais fade : les vertus d'une berline pour passionnés.



Les Anglais sont des gens formidables... et ingénieux : ils ont reconverti nombre de cabines téléphoniques en abri pour défibrillateur !

est absolument génial pour un usage quotidien. Ce n'est donc pas sans regret qu'Arnaud comme moi (et tous ceux qui ont conduit cette voiture) avons rendu les clés de la 508 à M. Peugeot.

Sur l'ensemble de notre périple, cette dernière, équipée du moteur 2 l BlueHDi dans sa configuration 160 ch, aura brûlé en moyenne 6,7 l/100 km, la fourchette plutôt étroite des consommations s'établissant entre 6,3 et 7,5 l/100 km : remarquable. Mais, pour réussir le pari relevé avec sa nouvelle 508, Peugeot devra surmonter trois écueils principaux : primo, faire accepter la forme du pavillon et ses conséquences pratiques, notamment en termes d'accessibilité et de garde au toit à l'arrière ; secundo, ne pas déboussoler la clientèle plutôt classique de ce genre de carrosserie avec ce tableau de bord et ce volant dignes d'un concept car ; et tertio, trouver le discours adéquat pour justifier le choix des moteurs limités en puissance et en nombre de cylindres face à une concurrence mieux armée dans le domaine (une remarque qui vaut surtout sur les marchés étrangers). Ce n'est certes pas gagné d'avance, mais cette fois, il y a de vraies raisons d'espérer... ■

PEUGEOT 508

2.0 BlueHDi 160 ch EAT8 GT Line

75

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★

Le moteur est efficace et performant. L'excellente boîte automatique à 8 rapports souffre d'une gestion insuffisamment raffinée.

Le compromis confort/efficacité est remarquable, le comportement enjoué sans verser dans la nervosité.

SÉCURITÉ ★★★★★

La 508 reçoit de nombreuses alertes, aides et assistances électroniques. Les résultats obtenus lors de nos tests confirment que la sécurité active a été prise au sérieux.

PERFORMANCES



Elles sont tout à fait correctes pour un modèle de milieu de gamme. Les plus exigeants se tourneront vers la version 180 ch, les plus calmes vers la 130 ch.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

La position normale de l'amortissement piloté est celle qui convient le mieux à un usage varié. Les sièges avant sont remarquables. Excellente insonorisation, mais bande-son du moteur peu harmonieuse quand on le pousse dans les cordes.

HABITABILITÉ



Très bien à l'avant. L'affaire se complique à l'arrière pour

de multiples raisons liées à la silhouette. Avec son pavillon bas et ses dimensions réduites par rapport au modèle qu'elle remplace, la 508 laisse des plumes sur le volet familial. Cela se confirme au niveau du coffre avec un petit volume.

QUALITÉ ★★★★★

Progrès évident par rapport aux réalisations précédentes, mais le client d'une premium allemande constatera tout de même une qualité de présentation inférieure à celle auquel il est habitué. Encore un petit effort.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT



Peugeot applique des tarifs costauds qui, s'ils n'ont pas la prétention de certaines marques concurrentes, en feront tousser plus d'un. L'équipement complet et une liste d'options moins pléthorique et plus modeste en tarifs que celles des rivales allemandes compensent.

COÛT À L'USAGE



Avec une moyenne de 6,7 l/100 km relevée durant notre essai, la 508 ne peut pas être taxée de gourmande. Elle serait même plutôt économique si je vous dis que sur les autoroutes allemandes dévorées à haute vitesse, elle s'est contentée de 7,1 l/100 km. Mais Peugeot est pingre en garantie.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Choix audacieux pour un constructeur généraliste appelé à faire du volume, la 508, avec sa forme originale n'a, a priori, pas vocation à faire l'unanimité parmi la clientèle des berlines familiales mais, au contraire, de n'en viser qu'une partie, celle sensible au chant des sirènes Audi, BMW et Mercedes. Par là même, elle suppose des prises de position fortes, avec ses avantages et ses inconvénients. Une chose est sûre : celui qui l'aime ne sera pas déçu. Et c'est l'essentiel.



LA TECHNIQUE

Moteur 2 l éprouvé, ici en 160 ch, secondé par une excellente boîte auto à 8 rapports qui mériterait une gestion plus fine. Bon diamètre de braquage. Roues de 18 pouces sur cette version (choix médian entre les 17 et 19 pouces pouvant équiper la 508).

Moteur

Puissance maxi	160 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cyl./puissance fiscale	1997 cm ³ /8 CV

Transmission

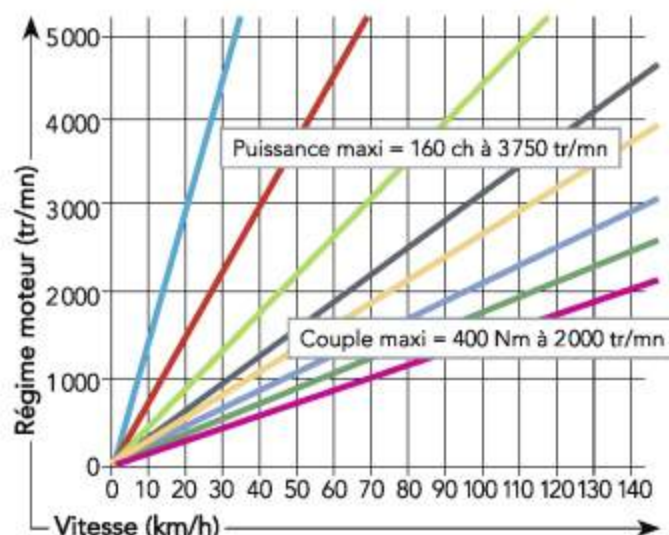
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	automatique/8

→ Diagramme des vitesses

Si les 3^e, 4^e et 5^e vitesses tirent relativement court, les deux derniers rapports sont très longs (70,6 km/h en 8^e à 1000 tr/mn!), ce qui explique que la boîte rétrograde fréquemment. C'est vrai sur route et sur autoroute à grande vitesse et cela explique aussi que la 508 réclame du temps pour atteindre sa vitesse maxi et qu'elle peine à s'y maintenir.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1 ^e = 8,6 km/h	En 5 ^e = 38,5 km/h
En 2 ^e = 14,9 km/h	En 6 ^e = 47,5 km/h
En 3 ^e = 23,2 km/h	En 7 ^e = 59,3 km/h
En 4 ^e = 31,8 km/h	En 8 ^e = 70,6 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV	McPherson avec bras inférieurs triangulés, amortisseurs pilotés
Suspensions AR	multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs pilotés
Freins AV/AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques	235/45 R 18
Roue de secours	roue galette (option)

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,75/1,86/1,41/2,80 m
Poids/tractable freiné	1671/1800 kg

LA CONDUITE

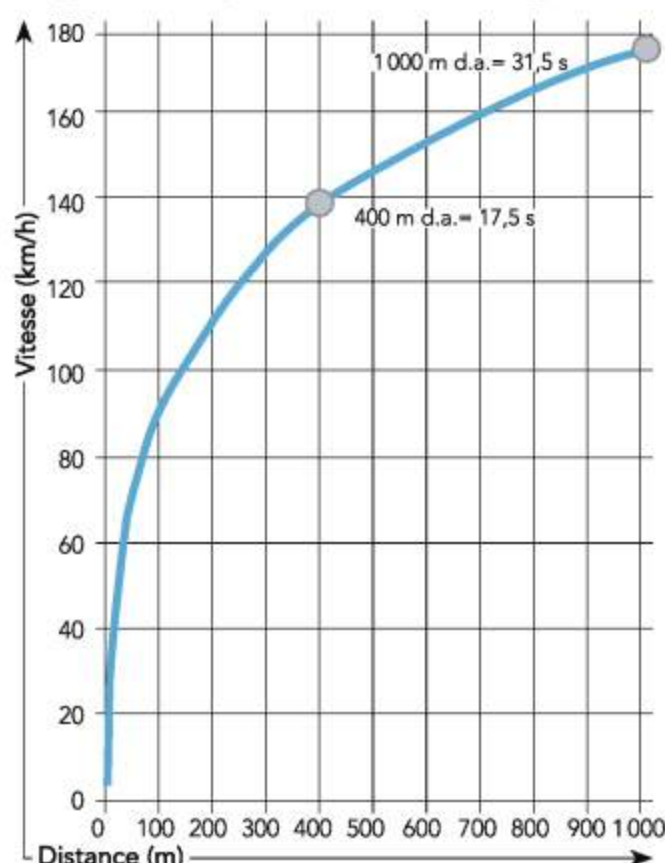
Les performances s'inscrivent dans la moyenne de la catégorie, avec, pour seul bémol, un 90-130 km/h sur le dernier rapport parcouru en 24,7 s : un mauvais résultat. Au-delà des chiffres, la 508 se montre agréable et affiche un comportement sûr en toutes circonstances. Dans le cas de figure d'une autoroute allemande tracée dans la montagne et avalée à grande vitesse, une sensation d'inconfort peut naître en raison d'un châssis trop souple pour cet exercice.

Performances

1000 m départ arrêté	31,5 s
400 m départ arrêté	17,5 s
0 à 100 km/h	10,1 s
Vitesse maxi	217 km/h

→ Courbe d'accélération

Le 2.0 BlueHDi de 160 ch signe des chiffres honorables. Si les sensations fortes ne sont pas toujours au rendez-vous, c'est dû au fonctionnement peu démonstratif du moteur qui délivre sa force de façon linéaire. La boîte le seconde bien, au prix de réactions un peu trop brutales lorsqu'on pousse l'aiguille du compte-tours vers la zone rouge.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive	9,2 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	13 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	423 m

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	65 m

→ Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. La 508 réussit le test à 50 km/h en s'arrêtant après 10,9 m seulement, ce qui constitue une performance remarquable. Échec ensuite à 60 km/h, test réussi facilement par le 3008 et aussi, surprise, par le Dacia Duster!

VERDICT



NICOLAS SOLER

LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le décrochage survient à 53 km/h. Léger sous-virage suivi d'un survirage relativement facile à contrôler. Le décrochage se manifeste à une vitesse dans la moyenne, les meilleurs éléments retardant le phénomène jusqu'à 54 km/h.

VERDICT



NICOLAS SOLER

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. À partir de 100 km/h, si l'épreuve est passée facilement, on relève un léger survirage en sortie, bien contrôlé par l'ESP. Le sous-virage apparaissant ensuite en entrée de zone, suivi du survirage en sortie, ne pose pas de problème jusqu'à 120 km/h : l'électronique gère. Échec à 130 km/h avec un franc sous-virage suivi d'un survirage impossible à maîtriser.

VERDICT

FACE À LA CONCURRENCE

	BMW 418d Gran Coupé Lounge	Renault Talisman 1.6 dCi 160 EDC Intens
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4000	160 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 Nm de 1500 à 3000	380 à 1750
Moteur	4 cyl. en ligne turbodiesel	4 cyl. en ligne turbodiesel
L/l/h/empattement (m)	4,64/1,83/1,39/2,81	4,85/1,87/1,47/2,81
0 à 100 km/h (s)	9,5	10,4
Vitesse maxi (km/h)	204	200
90/130 km/h en Drive (s)	8,9	9
Prix/malus écologique (€)	40600/0 €	37500/0 €
Conso. moyenne (l/100 km)	6,5	6,7
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆



CHRISTIAN MARTIN

YANN LEFEBVRE

Par sa forme et son type de propulsion, la 508 se rapproche d'une Audi A5... indisponible avec une puissance équivalente (190 ch mini). Nous avons trouvé pour rivale une BMW 418d Gran Coupé qui est une propulsion et une Renault Talisman. La 508 est plus enjouée que la BMW équipée de ce moteur et arbore une présentation plus originale que la Renault.

LA VIE À BORD

Bon point, l'ergonomie est bien pensée, à quelques détails près (la commande du régulateur de vitesse, notamment). À bord, la place est comptée et, de toute évidence, la 508 n'est pas la championne de sa catégorie en habitabilité. L'insonorisation, en revanche, a été soignée : une bonne idée, la musicalité du moteur étant médiocre. Le volume du coffre est (très) largement inférieur à celui des meilleures de sa classe. Il est heureusement très accessible grâce au hayon.

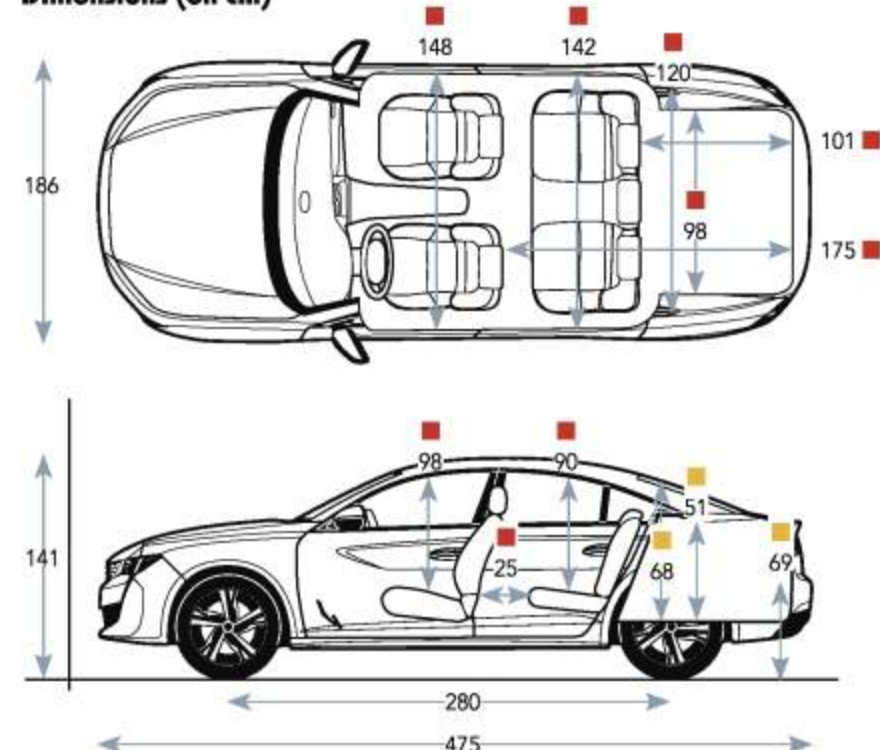
Coffre

Volume ■ 473 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h ■ 46,6/64,4/67,7 dB

Dimensions (en cm)



→ Test éclairage AJ

Type projecteurs	LED
Puissance codes (à 25 m)/phares (à 70 m)	85 lux/40 lux



À partir de la finition GT Line, la 508 dispose de projecteurs full LED avec un éclairage en virage statique. Sans être exceptionnel, l'éclairage est bon, sans zone d'ombre inappropriée. Le mode automatique fonctionne bien, mais on aurait aimé qu'il soit plus rapide pour repasser de codes en phares. Sur une route non éclairée, le système Night Vision peut s'avérer une aide intéressante, alors qu'en ville, il constitue plutôt une gêne en avertissant de dangers où il n'y en a guère (piétons marchant sur le trottoir, par exemple).

VERDICT ■

→ Test climatisation AJ

Rien de particulier à noter sinon que le système fonctionne bien, en se faisant oublier. Notre voiture disposait de l'option des sièges massants. Pour futile que cet équipement puisse paraître, accordons-lui d'être efficace et agréable en proposant plusieurs modes de fonctionnement.

VERDICT ■

EN CHIFFRES



LE BUDGET

La finition GT Line est le dernier niveau avant le haut de gamme GT. En dessous d'elle, on trouve l'Active (entrée de gamme) et l'Allure. Conscient du potentiel de son produit, Peugeot ne mollit pas et propose la 508 à un prix costaud mais qui reste toutefois avantageux par rapport à la concurrence. Cela est d'autant plus vrai en examinant le rapport prix/équipement. La facture peut cependant vite s'alourdir si l'on pioche dans la liste d'options. Ainsi, celle de notre voiture, certes désirable ainsi configurée, grimpeait de 8 640 € et nous n'avions pas coché toutes les cases ! Les garanties sont strictement légales, et par conséquent minimales.

Prix	■ 41 200 €
Malus (CO ₂)	■ 53 € (121 g/km)
Prix du modèle essayé*	49 893 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

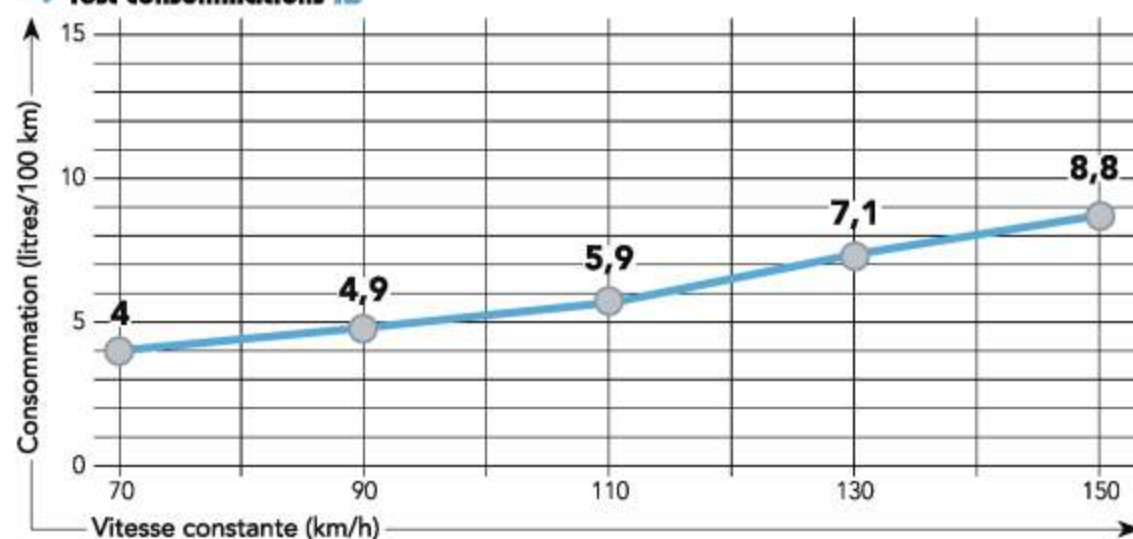
Équipements de série ■

6 airbags, alerte attention conducteur, allumage auto phares et essuie-glaces, assistance active au maintien de voie, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, contrôle de pression des pneus, dossier de banquette AR rabattable 40/60, écran tactile central 10 pouces, frein de stationnement électrique avec aide au démarrage en côte, jantes alliage 18 pouces, kit mains-libres, lecture des panneaux de signalisation, Peugeot i-Cockpit Amplify, projecteurs automatiques à LED, radars de stationnement AV/AR, régulateur adaptatif de vitesse, rétros extérieurs rabattables élec./, sellerie tissu/TEP, stop/start, surveillance d'angle mort, volant cuir multifonction réglable en hauteur et profondeur, etc.

Options

Active Suspension Control (amortissement piloté)	1 000 €	Park Assist + caméra 360°	600 €
Attelage escamotable/alarme	790/350 €	Peinture spéciale/pare-brise chauffant	de 720 à 920/100 €
Décor int. bois/hayon élec.	550/450 €	Recharge smartphone sans fil	100 €
Night Vision/Régulateur adapt. + maintien de voie	1 400/450 €	Sell. cuir/toit ouvrant pano.	2100-2300/1300 €
		Sièges AV chauff./massants	200/800 €

→ Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	■ 6,7
Autoroute (l/100 km)	■ 5,9
Ville (l/100 km)	■ 7,6
Route (l/100 km)	■ 6,6
Autonomie (km)	■ 820
Capacité réservoir (l)	■ 55

La 508 signe des chiffres dans la moyenne. À l'usage pourtant, ses consommations nous sont apparues basses et nous avons été ravis de constater que l'écart entre les consommations mini et la maxi, réalisées durant notre essai longue durée, s'inscrivait dans une fourchette étroite. L'autonomie, en revanche, n'est pas exceptionnelle.

VERDICT ■

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)

	Active	Allure	GT Line	GT	First Edition
Ess.					
1.6 PureTech 180 EAT8	34 600 €	37 600 €	40 000 €	—	—
1.6 PureTech 225 EAT8	—	—	—	46 000 €	48 750 €
Diesel					
1.5 BlueHDi 130 BVM6	—	—	—	—	—
1.5 BlueHDi 130 EAT8	32 300 €	35 100 €	—	—	—
2.0 BlueHDi 160 EAT8	34 100 €	36 900 €	41 200 €	—	—
2.0 BlueHDi 180 EAT8	—	38 800 €	43 300 €	47 600 €	49 950 €

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

France

Au prix de quelques sacrifices

Pour convertir plus d'adeptes à la mode du "SUV-coupé", BMW propose une formule enrichie du X4 avec une esthétique revue et, surtout, une technique entièrement revisitée. De quoi rendre has been le Mercedes GLC Coupé ? Pas si sûr...

Par Pierre Lefebvre Photos Christian Martin



Être avant-gardiste, c'est savoir prendre des risques. Lorsqu'en 2008, BMW présente le X6, l'engin, inclassable et atypique avec son pavillon bas perché, est loin de faire l'unanimité, et ce pas uniquement chez les amateurs de SUV. Dix ans plus tard, le débat n'est toujours pas clos, mais il ne fait aucun doute que la mayonnaise a pris : les "SUV-coupés" plaisent. Preuve en est avec le X4 première génération qui, comme son grand frère X6, est loin d'avoir fait un bide : 200 000 exemplaires ont été écoulés en à peine quatre ans de carrière !

Autre signe de consécration, Mercedes a vite copié l'idée, Audi a suivi plus récemment et Renault s'apprête à la rendre "grand public" avec

l'Arkana. Reste à comprendre pourquoi BMW renouvelle si tôt son X4. La première raison est tout simplement technique. Dérivé du X3 qui a été remplacé il y a quelques mois à peine, le X4 devait changer à son tour pour adopter la même plate-forme maison (baptisée CLAR) et rationaliser la production sur les chaînes de l'usine américaine de Spartanburg. Le X4 en profite-t-il pour donner un gros coup de vieux au GLC coupé, son meilleur ennemi de chez Mercedes ? À voir...

SUR LA ROUTE

La femme ou l'homme parfait n'existent pas ; la voiture qui va avec non plus. Même si les X4 et GLC coupés revendiquent le fait d'incarner le meilleur entre un SUV et un coupé, cette

mixture ne sera pas au goût de tout le monde. Nous y reviendrons... En revanche, ceux qui sont séduits par la ligne atypique et très voyante devraient aussi y trouver leur compte au volant. Avec leur centre de gravité plus bas, leur amortissement plus raide caricaturant celui d'une voiture de sport et une prise de roulis mieux maîtrisée que leurs homologues à silhouette classique (X3 et GLC), X4 et GLC Coupé sont à certains égards stupéfiants.

Vraiment agiles, ils défient les lois de la physique et masquent habilement leurs presque deux tonnes sur le sec.

Mais à ce jeu, le X4 ne profite pas de sa nouvelle plate-forme pour creuser un écart abyssal avec le GLC Coupé. Si le poulain de la marque à ➔



BMW X4 xDrive 20d 190 ch xLine

MERCEDES GLC COUPÉ 220 d 170 ch 4Matic Sportline



BMW X4
 ❶ À mener, le X4 donne l'impression d'être plus dynamique qu'il ne l'est grâce à sa prise de roulis contenue et son amortissement raide. Et la position de conduite est agréable. ❷ Le compteur numérique n'est pas livré en série mais réservé aux finitions haut de gamme. ❸ La boîte automatique à huit rapports est une réussite: elle se fait totalement oublier.



l'hélice est un peu plus svelte sur notre balance que le GLC Coupé, les 30 kg de moins ne se ressentent aucunement au volant. Dommage donc que BMW n'ait pas profité d'une nouvelle base technique pour doter son dernier rejeton d'une botte secrète et faire la différence. BMW a considéré que ses SUV de milieu de gamme n'avaient pas besoin de roues arrière directrices, pourtant disponibles sur de nombreux modèles de la famille. À *L'Auto-Journal*, nous sommes persuadés que cet artifice technique renforçant l'agilité des voitures longues et/ou lourdes ferait merveille ici. Sans cet atout, le X4 ne s'avère pas plus enthousiasmant à mener que le GLC. Sa direction (à démultiplication variable de série) se montre même moins agréable que celle du Mercedes, car émoissant davantage les sensations. Autre grief, malgré sa mécanique plus puissante, le X4 ne fait pas mieux, voire moins bien que le Mercedes en performances. Mais, entre nous soit dit, bien malin là aussi celui qui sentira la différence au volant tant, dans un cas comme dans l'autre, les 4 cylindres diesel ici à l'essai ont de la ressource grâce à un couple conséquent. De plus, il trouvent, avec leurs boîtes automatiques respectives, de pré-

PRIVÉ DE ROUES ARRIÈRE DIRECTRICES, LE BMW X4 N'EST PAS PLUS ENTHOUSIASMANT À MENER QUE LE MERCEDES GLC ●●●





Le X4 en impose sur la route, notamment avec une largeur importante. Il vaut mieux avoir le compas dans l'œil sur petite route.

cieuses alliées. À huit rapports chez BMW et un de plus chez Mercedes, ces transmissions ravissent par leur gestion intelligente. Elles ont aussi pour mérite de se précipiter habilement vers les rapports supérieurs, muselant ainsi, avant qu'ils deviennent gênants, les claquements typiques de ce genre de moteurs. Notez que le GLC coupé devrait troquer, lors de son

futur restylage, son diesel actuel pour le 2 litres, étrenné par la berline Classe E.

Mais, comme évoqué plus haut, ces engins ne plairont pas à tout le monde et ce pour plusieurs raisons.

Conçu avant tout pour séduire Américains et Chinois, le X4 et son compère affichent des

gabarits généreux et sont du genre compliqué à garer dans nos petites rues. Certes, il y a dans la liste des options des caméras à 360° pour éviter de trop personnaliser jantes ou carrosserie lors des manœuvres. Mais non seulement ces bestiaux braquent mal mais surtout, la visibilité vers l'arrière est déplorable. Autre défaut : ils sont très larges. Plus de deux mètres avec les ➔



MERCEDES GLC COUPÉ

❶ On se sent plus à l'étroit au volant que dans le BMW. Le dynamisme est au rendez-vous, mais il se paie cash côté confort. ❷ Afin de gagner de l'espace sur la console centrale, le levier de vitesses se cache à droite, derrière le volant. ❸ Un ordinateur de bord couleur au milieu et de vraies aiguilles de part et d'autre : le GLC Coupé attend son restylage pour passer au tout numérique.



**BMW X4**

① Plus large que son prédécesseur, ce nouveau X4 soigne l'accueil de ses hôtes à l'avant... ②... mais toujours pas derrière avec un accès difficile et une banquette peu confortable car trop courte. ③ Le coffre est volumineux, mais le seuil haut perché transforme chaque manutention en séance de muscu. ④ Boutons élégants, cuir surpiqué: la présentation est soignée.



Le X4 va, c'est officiel, bientôt avoir droit à son exécution M Performance.

X4 comme GLC Coupé prétendent offrir des prestations plus dynamiques que des SUV classiques. C'est vrai, mais ce ne sont pas des voitures sportives pour autant.



rétroviseurs: cela gênera ceux qui n'ont pas le compas dans l'œil sur les axes étroits.

Mais ce qui peut vraiment être rédhibitoire, c'est leur manque de confort.

Ferme, le X4 ne fait pas de cadeau et permet de juger en vrai de l'état de dégradation de nos routes hexagonales. Au volant du GLC coupé, c'est encore pire, notamment avec les jantes de 20 pouces optionnelles sur notre modèle d'essai. Dos sensibles s'abstenir... à moins d'investir. BMW propose une suspension pilotée et Mercedes des coussins pneumatiques afin d'améliorer la donne. Enfin, même s'ils semblent doués de pouvoirs surnaturels avec leurs efficaces transmissions intégrales, le duo ne parvient pas à faire mentir les lois de la physique. Lourds et hauts, ce ne sont pas des ballerines, alors gare sur route humide. En conclusion, même si leur design et le discours marketing de leurs créateurs promettent le contraire, ce sont des SUV, mais certainement pas des coupés...

VIE À BORD

À l'avant, sans surprise et comme son prédécesseur, le X4 reprend la planche de bord du X3.



MÊME SI LE DESIGN ET LE MARKETING CLAMENT LE CONTRAIRE, CE SONT D'ABORD DES SUV, PAS DES COUPÉS ●●●



Le GLC Coupé existe, pour les amateurs, en version AMG de plus de 500 ch ! Mais en France, c'est évidemment en diesel qu'il séduit le plus.

Si, sur la forme, c'est du BMW pur jus, avec un dessin classique et une qualité de fabrication flatteuse, le fond y gagne grandement. Plus que les compteurs numériques personnalisables (de série, sauf sur la version Lounge), c'est l'écran central qui fait toute la différence puisqu'il est désormais tactile... à condition de cocher l'option GPS Professional dans l'immense cata-

logue d'options. Mais le prix (900 €) n'est pas, BMW s'entend, scandaleux et cet équipement rendra la vie plus facile à ceux qui trouvent la molette de l'iDrive toujours compliquée à utiliser. Notez d'ailleurs que le constructeur a décidé de la conserver afin de laisser au conducteur le choix d'utiliser le système multimédia sans avoir à quitter la route des yeux et de ne pas

perturber les clients qui s'y étaient habitués. L'écran tactile et les compteurs numériques, le GLC Coupé ne s'y est pas encore mis. Il sautera certainement le pas lors de son restylage. Mais hormis un univers multimédia un peu plus complexe à appréhender (beaucoup de boutons, une molette doublée d'un pavé tactile) et la sensation d'être un peu plus à l'étroit que ➔



MERCEDES GLC COUPÉ

- ❶ Les places arrière sont loin d'être accueillantes. Pourtant, l'engin n'est pas une demi-portion.
- ❷ On est évidemment bien mieux loti devant. Et comme souvent chez Mercedes, les options permettent d'améliorer l'ordinaire.
- ❸ On ne perd pas son temps pour trouver les boutons de réglages de siège électrique : ils sont sur la portière !
- ❹ Le coffre présente un beau volume, mais la chute du pavillon limite le chargement.

L'avis de Pierre Lefebvre



Je ne suis pas client de ce genre d'auto. Mais je dois admettre que le X4 n'est pas une punition...



LES SEUILS DE CHARGEMENT TRÈS HAUTS TRANSFORMENT LA MANUTENTION DES BAGAGES LOURDS EN SÉANCE DE MUSCULATION ●●●

dans le BMW, le Mercedes n'a pas à rougir de la comparaison avec un poste de conduite opulent, pour ne pas dire bling-bling. Mais il est vrai que ce genre d'argument est finalement assez subjectif.

À l'arrière, les passagers sont, eux, moins à la fête et auront l'impression de voyager en deuxième classe.

Entendez par là que le X4, comme le GLC coupé, ne témoignent vraiment pas d'un grand sens de l'accueil et respectent bien là l'esprit d'un vrai coupé. En plus de devoir composer avec un accès étroit, la faute à la chute du pavillon et au maigre espace libéré lorsque l'on ouvre la porte arrière, les passagers devront aussi se satisfaire d'une garde au toit limite pour qui mesure plus d'1,70 m et surtout d'assises trop courtes fatiguant les jambes sur les longs trajets. Moins familiaux

que les SUV classiques, X4 et GLC coupé font aussi, sans surprise, moins bien côté coffre. Si, dans un cas comme dans l'autre, le volume n'a rien d'indigent (celui du X4 est même sensiblement plus important que celui d'un X3 de 9 dm³), les seuils de chargement très haut perchés transforment la manutention des bagages lourds en séance de musculation. De ce point de vue-là, à n'en pas douter, ils sont vraiment plus "sport" qu'un SUV normal !

BUDGET

Une BMW ou une Mercedes, c'est cher... En voilà une idée... qui n'a rien de préconçu. À plus de 60 000 € pièce, ici dans des finitions qui ne sont pas les plus haut de gamme, le X4 comme le GLC coupé réclament un portefeuille bien garni, d'autant que le catalogue d'options a pour but de racler les fonds de tiroir. Pour l'anecdote, sachez que notre

X4 d'essai embarquait l'équivalent d'une bonne Renault Clio en équipements supplémentaires, soit 19 000 €, et encore il n'était pas "full". Reste que Mercedes fait encore moins de cadeau avec une dotation de série un peu moins généreuse et des extras encore plus chers. Maigre lot de consolation, s'il en est un, ces deux allemands ne consomment pas le gazole comme des touristes de la bière à l'Oktoberfest. Autre motif de satisfaction, ils devraient, sur le marché de la deuxième main, tenir la cote, tant il est vrai que ce genre de carrosserie est encore rare et en fait rêver certains... ■

VERDICTS

LA VIE À BORD: BMW X4

SUR LA ROUTE: BMW X4

LE BUDGET: BMW X4

L'avis de Pierre Lefebvre

L'inconfort du Mercedes est vite fatigant. De quoi conforter mon avis sur le manque d'intérêt d'un SUV coupé !



BMW X4

PLUS

Conduite dynamique
Places avant accueillantes
Coffre généreux

MOINS

Accès et espace à l'arrière
Manque de confort
Prix et options

MERCEDES GLC

PLUS

Agilité/tenue de route
Présentation flatteuse
Moteur tonique

MOINS

Accès et espace à l'arrière
Confort médiocre
Prix du menu "étoilé"



BMW X4 xDrive 20d xLine MERCEDES GLC COUPÉ 220 d 4Matic Sportline EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	BMW X4	Mercedes GLC Coupé
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	190 ch à 4000 tr/mn	170 ch de 3000 à 4200 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1750 tr/mn	400 Nm à 1400 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1995 cm³/11 CV	2143 cm³/9 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/9
Châssis		
Diamètre de braquage	12 m	11,8 m
Pneumatiques AV & AR	245/45 R 20 & 275/40 R 20	255/45 R 20 & 285/40 R 20
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,78/1,92/1,62/2,87 m	4,74/1,89/1,61/2,88 m
Poids/tractable freiné	1 924/2 000 kg	1 954/2 200 kg
Performances		
1 000 m d.a.	30,9 s	30,8 s
0 à 100 km/h	9,3 s	8,9 s
90-130 km/h en Drive	9,6 s	8,6 s
Vitesse maxi	203 km/h	197 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/63 m	10/32/65 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	29 cm	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	154/148 cm	151/148 cm
Volume de coffre	515 dm³	456 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	43,9/62,2/66,3 dB	43/63,6/67,7 dB

LE BUDGET

	BMW X4	Mercedes GLC Coupé
Prix	60 750 €	62 050 €
Malus écologique (CO ₂)*	1 153 € (142 g/km)	3 113 € (155 g/km)
Prix du modèle essayé**	79 040 €	69 113 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

* Valeur de CO₂ minimum. Dépend de la taille des jantes optionnelles. ** Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags (+ 1 genoux conducteur sur GLC Coupé), aides au freinage urgence/au démarrage en côte/au parking AR/AV avec caméra AR, banquette AR fractionnable, Bluetooth, clim auto bizona (trizone sur X4), contrôle de la pression des pneus, démarrage sans clé, détecteurs de pluie/luminosité, feux AV/AR LED, frein de parking auto, hayon électrique, jantes alliage, régul./lim. de vitesse, réglage du mode de conduite, rétros rabattables élec., syst. multimédia avec GPS et prises USB...

Options

BMW X4: affichage tête haute (1 000 €), amortissement piloté (650 €), clé mains-libres (600 €), écran-compteur (600 €), jantes 20 pouces avec pneus roulage à plat (1 650 €), peinture métallisée (1 040 €), régulateur de vitesse adaptatif (1 250 €), recharge sans fil téléphone (100 € sur X4 seulement), sellerie cuir (1 400 €), système multimédia à écran tactile (900 €), ouvrant élec. (1 850 €)...

Mercedes GLC: affichage tête haute (1 200 €), caméra 360° (400 €), clé mains-libres (550 €), éclairage d'ambiance réglable (300 €), peinture métallisée (1 050 €), régulateur de vitesse adaptatif (700 €), sellerie cuir (1 450 €), suspension pneumatique (2 300 €), système multimédia avec grand écran et connexion Internet (2 300 €), toit ouvrant élec. (1 750 €)

Consommations

	BMW X4	Mercedes GLC Coupé
Moyenne	7,2 l/100 km	7,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,6/7/6,9 l/100 km	7,8/7,1/7,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	833 km/60 l	904 km/66 l
Note EuroNCAP	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	États-Unis	Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

BMW X4

S'il n'inflige pas vraiment une leçon à son rival et n'est pas beaucoup plus plaisant à conduire, le BMW X4 s'avère en revanche un peu moins désagréable à vivre tant en confort qu'à bord, où il ménage davantage de place pour les passagers et leurs bagages. Mais entre nous soit dit, si ces arguments sont déterminants pour vous, leur pendant en SUV classique remplit mieux ces fonctions.

LES EXPERTS AJ

La marque DS ne cache pas ses grandes ambitions pour son premier SUV. Dans sa version la plus luxueuse et la plus puissante, le DS 7 Crossback entend rivaliser avec les ténors allemands. Mais va-t-il séduire nos Experts ?

Ne vous fiez pas aux apparences, le DS 7 Crossback n'aime guère être bousculé. D'ailleurs, son caractère très sous-vireur vous convaincra rapidement de sa placidité.

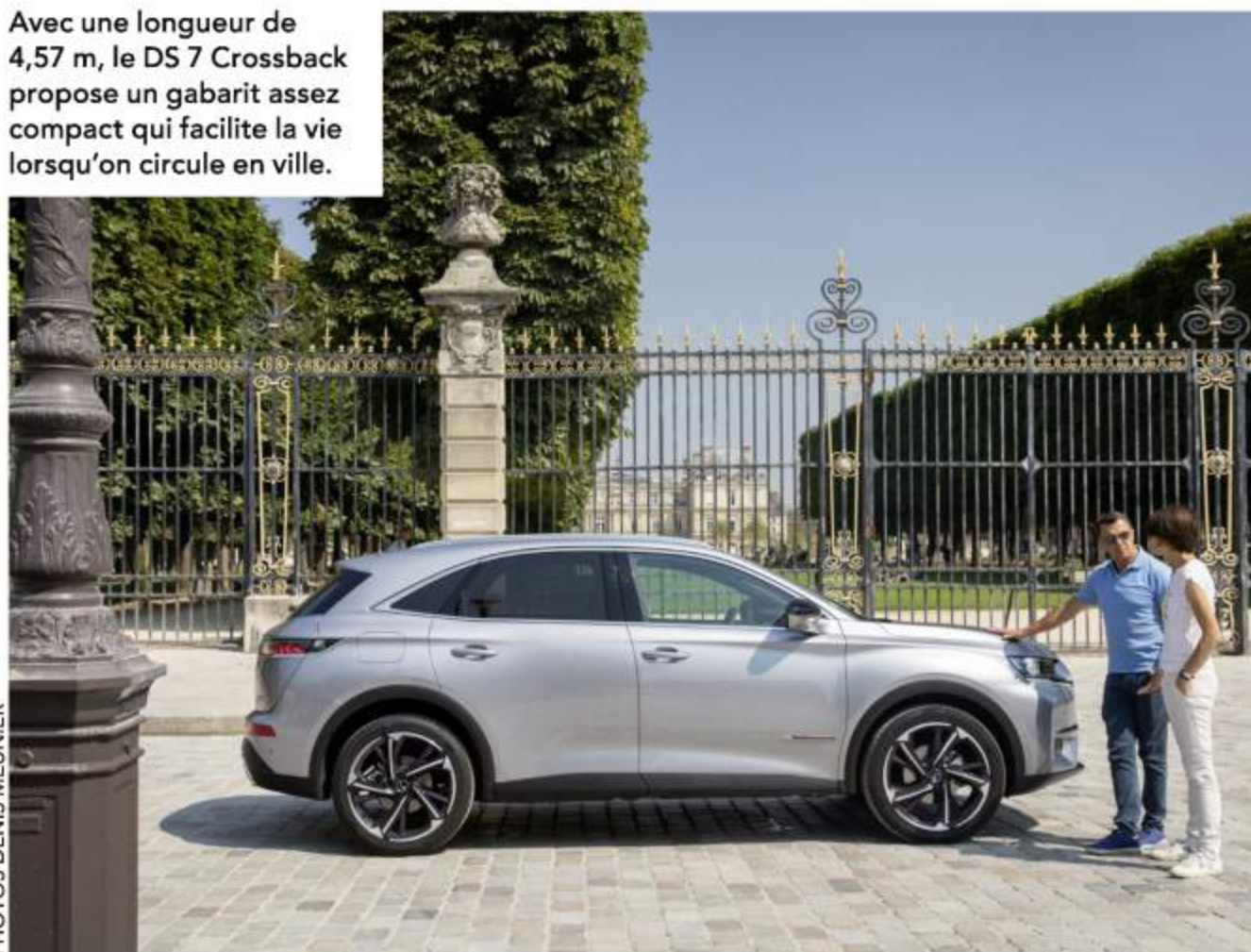


La présentation intérieure du grand SUV de DS allie originalité et luxe. L'équipement de série, pour sa part, est flatteur.

DS 7 CROSSBACK

PureTech 225 ch BVA8 Grand Chic - **48 900 €**
Malus écologique : 613 € (135 g/km CO₂)

Avec une longueur de 4,57 m, le DS 7 Crossback propose un gabarit assez compact qui facilite la vie lorsqu'on circule en ville.



PHOTOS DENIS MEUNIER



Contrairement à ses concurrents, le DS 7 Crossback ne propose pas de transmission intégrale. Côté confort, son bilan est très positif.



Le coffre du DS 7 Crossback n'est pas le plus grand de la catégorie, mais avec 542 dm³, il offre malgré tout un volume suffisant pour voyager en famille.



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.

Pour une auto de ce standing qui entend titiller les meilleures, ce moteur est un peu poussif.

L'avis du pilote



Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce DS 7 Crossback ne rate pas son entrée et ne vole pas son écusson DS. Il en met plein la vue : c'est original et très classe, mais je crains que ce design atypique ne vieillisse très vite. Le confort est absolument remarquable : le DS 7 est parfaitement suspendu et amorti. La direction est très souple avec un bon diamètre de braquage, les commandes agréables. Mais plus encore que d'autres SUV, celui-ci se laisse rattraper par son poids. Il révèle un comportement routier pataud, avec une tendance prononcée au sous-virage. Le moteur, malgré les 225 ch annoncés, est très linéaire et ne possède guère de punch. Je suis déçu du freinage : il manque d'efficacité à l'attaque de la pédale et rentre tout de suite dans l'ABS. Et comme il y a un gros transfert de masses, le train avant sous-vire tout de suite et le conducteur n'a plus le pouvoir directionnel nécessaire pour contrôler l'auto.

Le fait de devoir chercher certaines commandes qui devraient tomber sous le sens est pour moi rédhibitoire.

L'avis de la journaliste



Comme Franck et Ghislain, mon premier contact avec le DS 7 m'avait laissé un bon souvenir. J'aurais dû rester là-dessus. En fait, en le pratiquant davantage, je trouve que certains effets de style (le design des boutons, pourtant très réussi, notamment) priment trop sur la fonction et nuisent à l'ergonomie. A l'usage, certains équipements, comme le système multimédia ou celui de navigation, trahissent des faiblesses : l'organisation des menus n'est pas du tout intuitive et leur fonctionnement est lent. Mais il est vrai que ce DS 7 Crossback dégage une certaine prestance. Et même s'il n'est pas donné, surtout cette version, il offre un équipement pléthorique. Un peu anémique, le PureTech de 225 ch ne peut pas rivaliser avec les V6 d'outre-Rhin, mais il a le bon goût de ne pas être trop porté sur la boisson : 8,1 l/100 km lui suffisent. Il ne parvient toutefois pas à échapper au malus, ce qui alourdit un peu la facture.

L'ambiance raffinée mais un peu bourgeoise et le confort invitent au voyage... en mode tranquille.

L'avis du taxi



La première impression est très flatteuse : présentation originale, élégante, matériaux raffinés, équipement haut de gamme... On sent bien que DS veut se hisser au niveau des constructeurs allemands. Il ne manque pas grand-chose. C'est difficile à définir et subjectif, mais je trouve que si l'ensemble dégage une forte impression de luxe, il conserve un côté ampoulé, un peu vieillot... malgré un design actuel. Comme Franck, ce que je retiens surtout, c'est le confort. Les sièges avant assurent un excellent maintien ; l'insonorisation est soignée et le travail des suspensions parfaitement dosé. A l'arrière, les passagers ne sont pas en reste. Le tunnel de servitude central est discret : voyager à trois est envisageable et les dossiers sont même réglables électriquement. C'est vraiment une voiture qui invite au voyage, mais en mode "tranquille". En revanche, le coffre est décevant par rapport au gabarit.

Leçon de séduction

L'heure de se mettre à la page en matière d'équipements a sonné pour le séduisant Fiat 500X. Il en profite pour faire le point sur les nouvelles motorisations essence.

Par David Bouillaux Photos Arnaud Saunier





Bonne nouvelle, le Fiat 500X n'évolue pas dans l'ombre de sa mythique frangine. Les chiffres de ventes, qui ne cessent de croître, le prouvent. Mais pour être sûr de rester à la mode, le petit SUV a droit à un léger toilettage. Ainsi, le dessin des optiques (désormais à LED à condition de cocher l'option à 750 €), de la calandre et des boucliers a été subtilement revu. Outre la version classique, Fiat propose aussi un modèle au look un peu plus baroudeur. Ce dernier, que nous avons essayé, se distingue surtout par des éléments de protection, au niveau des boucliers et des ailes. Les barres de toit complètent la panoplie. À l'intérieur, les évolutions sont plus discrètes encore. Hormis une instrumentation

plus lisible et un volant redessiné, pas grand-chose à signaler.

En revanche, il y a plus à dire du nouvel arrivant abrité sous le capot. Pourtant, il sait se faire discret.

Tout comme son cousin, le Jeep Renegade, qui repose sur la même plate-forme, le 500X hérite de l'inédit petit moteur essence 1.0 turbocompressé. Une fois la mise en route effectuée, sa discrétion et l'absence de vibrations rendent impossible de remarquer qu'il s'agit d'un 3 cylindres. Une impression qui perdure ensuite en roulant. L'absence d'inertie est telle que les montées en régime se révèlent douces et sans accroc. Il faut juste composer avec un manque de nerf évident sous les 2000 tr/mn. Mais, une fois ce cap passé, ➔



À BORD, LE STYLE NÉORÉTRO QUI FAIT LE SUCCÈS DU 500X EST TOUJOURS AUSSI CHARMANT. LES PLASTIQUES LAQUÉS SONT DE LA MÊME COULEUR QUE LA CARROSSERIE ●●●

cette mécanique se révèle alerte, souple et très agréable. Sa polyvalence permet d'emprunter les grands axes sans aucune contrainte. Et grâce au turbo, le 500X ne rechigne pas dans les relances. Les dépassements s'effectuent sans contrainte, ni appréhension. Le seul petit bémol que nous avons observé concerne la consommation ! Lors de notre essai, effectué sur des terrains très variés (montagne, autoroute, ville...), l'ordinateur de bord indiquait régulièrement une consommation instantanée supérieure à 9,5 l/100 km. Résultat, à l'issue de la journée, la moyenne s'établissait tout de même à 8,2 l/100 km. Une valeur un peu élevée pour un moteur 3 cylindres et ce, malgré la présence d'une boîte mécanique à 6 rapports. Ceux qui souhaitent s'affranchir de la pédale d'embrayage risquent fort de devoir composer avec un appétit encore plus grand puisqu'ils devront opter pour le 1.3 de 150 ch, seul moteur essence à pouvoir bénéficier pour l'heure d'une transmission automatique.

Sans être à la pointe de l'agilité, le SUV urbain de Fiat offre un comportement rassurant et sécurisant sur la route. Par ailleurs, les suspensions prévenantes assurent un niveau de confort très honorable. Le "X" profite



❶ La plupart des fonctions et des aides à la conduite se commandent via les boutons disposés sur le volant. ❷ La commande de boîte à 6 rapports se révèle très agréable à manipuler. ❸ Facile d'utilisation, l'écran tactile de 7 pouces est associé au GPS et au système Mirror Screen compatible avec Apple Car Play ou Android Auto.



L'avis de David Bouillaux



Enfin un petit SUV qui ne ressemble pas à un petit SUV : je craque !

80%
Quotient Émotionnel



Le nouveau 3 cylindres essence de 120 ch, malgré un petit manque de tonus à bas régime, est aussi à l'aise en ville que sur route.



❶ L'accès aux places arrière n'est pas trop étroit et une fois installés, les passagers disposent de suffisamment d'espace. ❷ Le coffre affiche un volume très correct (354 dm³). Il est en outre possible de moduler l'espace de chargement grâce au plancher ajustable en hauteur. ❸ En matière de confort, le 500X affiche un bilan plutôt satisfaisant.



aussi de ces changements de tenue et de mécaniques pour se mettre à jour au niveau des systèmes d'aides à la conduite. Il est d'ailleurs important de souligner que ceux-ci apparaissent dès la version d'entrée de gamme Urban. À ce niveau de finition, le Fiat embarque la lecture des panneaux de signalisation, l'alerte de franchissement de ligne ou encore un limiteur de vitesse intelligent. Ce dernier a pour particularité d'adapter la vitesse de l'auto à celle autorisée – information dont il dispose grâce à la lecture des panneaux – en cas de dépassement de cette dernière! Autant

PLUS
Look
Moteur très silencieux,
Habitabilité et aspects
pratiques
—
MOINS
Moteur creux à bas
régimes
Consommation un
peu élevée

dire que sur le segment, il est difficile de trouver mieux en termes d'équipements. Autre qualité louable et non des moindres du Fiat: son habitabilité. En effet, il a l'avantage d'être logeable. Une fois installés sur la banquette, les passagers ne manquent pas de place. D'autre part, les nombreux rangements disposés un peu partout

dans l'habitacle facilitent la vie au quotidien. Pour conclure en beauté, le Fiat sait rester modeste et la joue finement face à la concurrence grâce à un excellent rapport prix/équipements et à une belle remise constructeur de 3000 €... ■

FIAT 500X

1.0 T3 GSE 120 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 120 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi	■ 190 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cyl en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle à 6 vitesses

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques AV/AR	215/55 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,27/1,80/1,60/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 320 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 10,9 s
Vitesse maxi	■ 188 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 354 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 22 990 €
Malus (CO ₂)	■ 473 € (133 g/km)
Prix du modèle essayé*	29 463 €
Garantie	■ 2 ans (km illimité)

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, aide au parking AR, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, feux de jour à LED, jantes alu 17 pouces, lecture des panneaux, régul./limiteur de vitesse intelligent, système multimédia avec écran tactile 7 pouces/syst. audio/GPS/ prise USB...

Options

Freinage d'urgence autonome (200 €), détecteur d'angle mort (400 €), jantes 18 pouces (400 €), peinture métallisée (650 €), roue de secours (200 €), toit ouvrant électrique (1 100 €)...

Consommations	
Mixte	■ 5,8 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 7/5 l/100 km
Réservoir	■ 48 l

Note EuroNCAP **5 étoiles**

Pays de fabrication **Italie**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

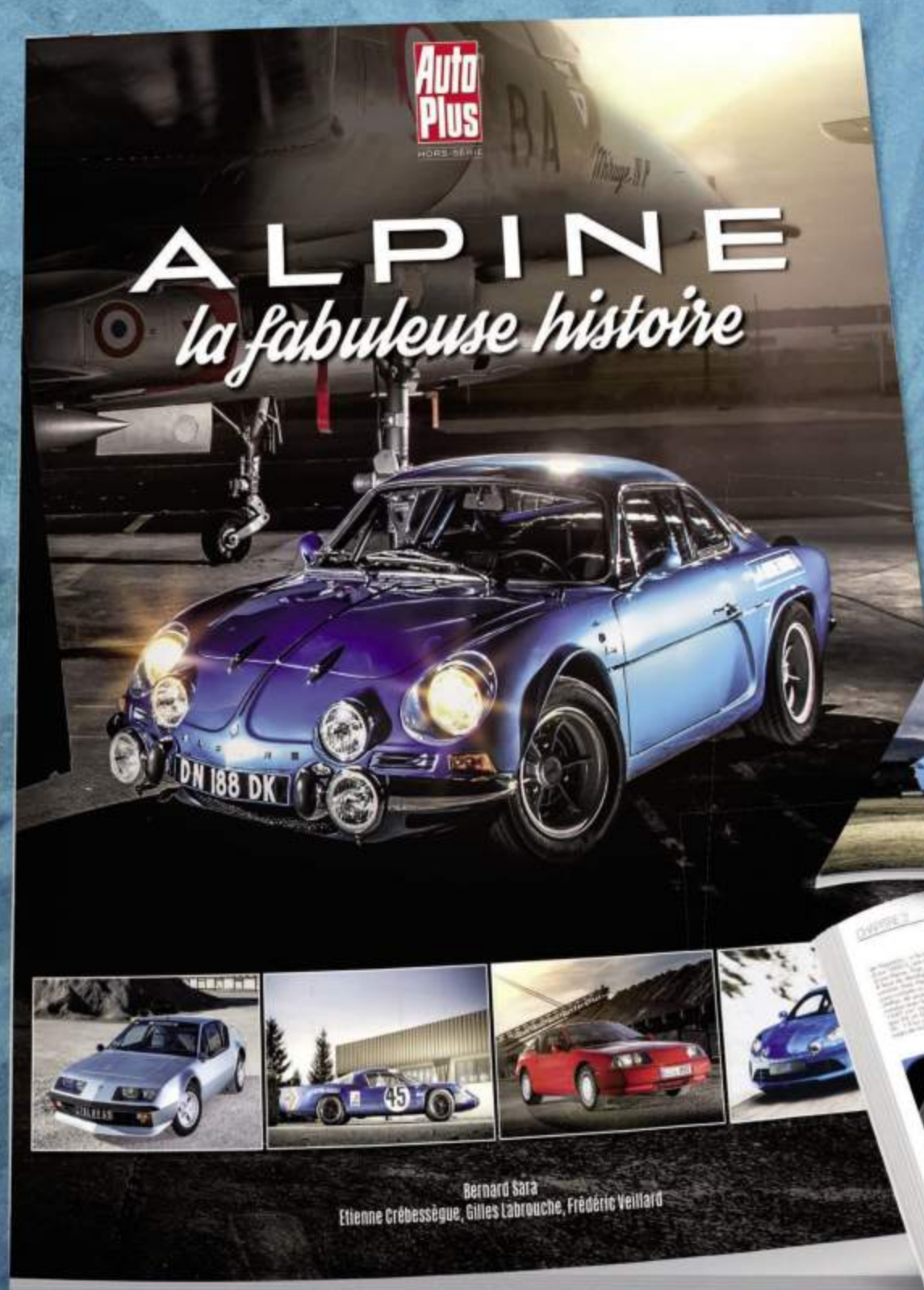


Le 500X ne manquait pas d'atouts. Grâce à ce look plus actuel, des équipements plus nombreux et un nouveau moteur essence, il enfonce le clou! Excepté une petite faiblesse à bas régime, ce 3 cylindres est convaincant. Mais il pêche un peu par gourmandise. Un défaut que le Fiat 500X masque grâce à un tarif très concurrentiel.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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 ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur



Pour une info en continu

Biographie

SITE DE PRODUCTION

NAGOYA (Japon)

EXEMPLAIRES VENDUS

13 en France en 2017, à titre de comparaison, Toyota a vendu sur la même période 249 exemplaires de son Land Cruiser.

MOTORISATIONS

DIESEL: de 190 à 200 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

3.2 DI-D 190 ch

Sa seconde vie en occasion

Cette quatrième génération de Pajero est, comme ses devancières, disponible en versions 3 et 5 portes avec, à la clé, deux longueurs de châssis (4,39 m et 4,90 m). Côté polyvalence, c'est bien sûr la variante 5 portes qui l'emporte tandis que le Pajero "châssis court" ravira ceux qui font fréquemment du tout-terrain. Côté moteur, le choix se résume à un 4 cylindres diesel de 190 ch (200 ch jusqu'en 2015) que l'on associera de préférence à une transmission automatique.

CHRISTIAN MARTIN



Né en 2006
Fin de carrière 2018

Mitsubishi Pajero

Par Pascal Richard

Des ventes en recul, une adaptation trop coûteuse aux nouvelles normes antipollution; il n'en fallait pas plus pour que le Pajero quitte la scène.

Le Mitsubishi Pajero est considéré comme un 4x4 "à l'ancienne". Il est vrai que face aux SUV de salon qui, aujourd'hui, encombrant les artères de nos agglomérations, cet amoureux des grands espaces fait tache. Pourtant, même après trente-sept ans de carrière, il conserve une bonne dose de charme. Et puis, s'il n'avait pas eu un mini-

mum de talent, le Pajero n'aurait pas duré aussi longtemps car enfin, voilà une voiture qui a vu : un Français gagner Roland-Garros, tomber le mur de Berlin, l'arrivée du Minitel... et sa fin, la catastrophe de Tchernobyl, les guerres du Golfe, la dislocation de l'URSS, la fin de l'apartheid, la mort de Diana, le "bug" de l'an 2000, les atten-

tats du 11 septembre, le dernier vol du Concorde, le coup de tête de Zidane, la naissance de Facebook, l'élection d'Obama, la crise de 2008 et pas moins de dix générations d'iPhone... Une vie bien remplie donc, mais pas finie puisque Mitsubishi importe une dernière série de trois cents modèles... Avis aux amateurs! ■



“Il faut
se faire plaisir,
ne jamais bosser
pour les autres.
Ils viendront à toi
si tu t’éclates
dans ce que
tu fais.”



Il était une fois *la révolution*

À la fin des années 70, Dingo vient casser les codes de la photo de voitures, en racontant des histoires délirantes avec ses images. Au Mondial, une expo va célébrer ces quarante ans d'une folie assumée. Rencontre avec un trublion toujours aussi passionné.

Par Jean-Éric Raoul Photos Dingo et Laurent Villaron

Le rendez-vous était fixé à 14 heures, à la base de loisir de Jablines, en Seine-et-Marne. Mais le soleil cogne fort, encore, en ce début d'après-midi de septembre. *"On va attendre avant de shooter, la lumière est trop dure."* Le verdict de Dingo ne me surprend pas. Nous nous connaissons depuis près de 30 ans. Jamais je ne l'ai vu déclencher tant que la lumière ne lui convenait pas. L'attente ne prendra fin que quand son œil, d'un coup, décidera que le soleil caresse enfin tendrement la carrosserie des deux Discovery. Ils se présentent capots dressés, roues avant à 30 cm du sol, soutenus par deux gros crics. Autour, on s'agite sans conviction. Assistants, mannequin, styliste, attachées de presse, tout le monde discute, s'affaire sur son téléphone, pose des questions sur l'image, l'organisation de l'expo, histoire de combler le vide. En sachant que lorsque le Maestro donnera le top départ, le stress montera d'un coup. En attendant, on peut discuter. *"Cette photo, je l'ai déjà faite il y a des années, m'explique Dingo. Mais elle n'a jamais été vue nulle part. Elle m'avait été commandée par un constructeur, dont le responsable de la communication a été condamné pour détournement de fonds. Un matin, la police est venue dans son bureau et a tout embarqué, photos y compris. L'idée, c'est une dresseuse de chevaux, montée sur le toit des deux voitures. Par rapport à la photo initiale, j'ai voulu lever l'avant cette fois. C'est plus dynamique."* Ses images racontent des histoires. Et il y a aussi des histoires derrière ses images. Y compris la sienne. *"Quand j'avais 7 ou 8 ans, j'avais tout le temps dans ma poche une petite Mercedes en métal et un petit appareil photo. Et dans mes cahiers d'écolier, je des-*

sinais des motos, des voitures et des appareils photo. Depuis tout petit, je savais qu'il fallait que je fasse ce métier. C'était comme une mission. Ça ne s'explique pas. Aujourd'hui encore, je rêve de photo." Pour autant, cette mission, il n'entend pas l'accomplir en suivant un chemin tout tracé. D'abord, parce qu'on lui refuse l'entrée dans les écoles de photo. *"Il fallait bac +2 minimum. Moi j'étais plutôt niveau bac à sable..."* Mais aussi, parce qu'il sait qu'il veut photographier des motos et des voitures et en faire son métier.



La voiture du quotidien l'inspire autant que les icônes inaccessibles.





“Je suis arrivé au moment où des magazines cherchaient un souffle neuf.”

Délice potache, ambiance tendre et nostalgique, ou mise en scène léchée pour la publicité, les traitements peuvent varier. Mais il y a toujours une histoire à raconter.

© DINGO



© DINGO



© DINGO



Or, la photo de voiture telle qu'elle existe alors ne l'intéresse pas beaucoup. “J’avais compris qu’une voiture, ce n’était qu’une addition de pièces et de boulons. Moi, j’avais envie de raconter ce que l’on faisait avec.”

Un monde à changer...

En 1977, après avoir réalisé quelques images avec des voitures et des amies, il fait la tournée des rédactions parisiennes. En commençant par *L'Automobile Magazine*. “J’ai rencontré Jean-Paul Thévenet, le rédacteur en chef de l’époque. Je lui ai annoncé que je voulais changer la manière dont on photographiait les voitures, en ne les faisant plus poser classiquement, mais en racontant des histoires. Il m’a répondu : « Monsieur, tant que je serai dans ce milieu, jamais vous n’aurez de place chez nous ! » Cela aurait pu me couper les pattes. Mais au contraire, je me suis dit : il y a un monde à changer.” Il publie son premier sujet dans *Auto Verte*, avec Michel Guégan et Jacky Morel. Mais juste après, il est recruté pour un essai de *L'Auto-Journal* ! “Nous étions partis avec Jean-Loup Nory, à trois pour deux voitures. Ce dont je me souviens, c’est qu’ils conduisaient comme des dingues, que j’étais ballotté de gauche à droite avec mon boîtier sur la banquette arrière. Ils font leur essai, leurs mesures sur l’autoroute avec leurs montres et à l’heure du déjeuner, ils s’arrêtent devant un bon restau qu’ils avaient repéré. Là, ils me disent : « Tiens, voilà les clés ! Pendant que l’on va manger, tu fais quelques photos. » À ce moment-là, j’ai vraiment compris qu’il fallait tout changer.” S’il se

fâche alors avec cette autre forte personnalité qu'était Jean-Loup Nory, ils se retrouvent ensuite, animés d'une envie commune de liberté et de nouveauté. *"En fait, je suis arrivé au bon moment, à une époque où se créaient des magazines qui avaient envie d'un nouveau souffle, d'un regard neuf. C'est comme ça que je me suis retrouvé à Auto Verte, à Auto Loisir, puis à Option auto."* Comme la presse auto traditionnelle est encore très coincée, il trouve son inspiration ailleurs, dans les magazines de surf notamment, les premiers à utiliser le flash en plein jour. En autodidacte passionné, il va expérimenter, explorer des chemins techniques négligés par les pros de l'époque. *"Au départ, j'ai fait des photos intuitives, où il y avait une ambiance. Et coup de bol, ça marchait. Mais à l'époque, il fallait manger beaucoup de kilomètres de films. Tu ne savais pas trop à quoi allait ressembler ton image quand tu déclençais. C'est la seule chose que nous permet le numérique aujourd'hui : faire des économies... et dormir un peu plus, car on n'est plus obligés de passer au labo déposer les films en rentrant d'une photo."*

L'image dans la tête

Enfin, la belle lumière arrive. Mobilisation générale ! Le modèle grimpe comme elle peut sur le toit des voitures, un pied sur chacune. En talons aiguilles, l'exercice relève de la haute voltige. *"Bougez pas, bougez pas !"* Le cri de guerre de Dingo n'a pas changé. *"Vas-y, fouette-les ! Plus →*



La photo de bas de page a été réalisée spécifiquement pour l'expo. Ici, l'envers du décor, avec assistants, styliste... et le mannequin, réellement grimpé en talons aiguilles sur le toit des Discovery !



Le Tôle'art au Mondial

Dingo n'est pas fan des expos. Il en a monté une seule, il y a vingt ans. Mais quand le Mondial le lui a proposé, il a imaginé quelque chose qui ne soit pas une rétrospective. *"Je ne voulais pas de dates sur les images, explique-t-il. Ce qui m'intéresse, c'est l'émotion qu'elles produisent aujourd'hui."* Sur 225 m² dans le hall 4, près du stand Porsche, on y admirera donc des images anciennes et contemporaines. Avec même une expérience de réalité augmentée, pour se retrouver plongé au cœur d'une séance photo. Tout cela coûte de l'argent. Le réseau Firstop en a pris la plus grande part à sa charge, et sera ainsi présent au Mondial pour la première fois. Mais en tant que mécène, format singulier pour une enseigne d'entretien automobile.





À l'origine des photos, une idée, dessinée dans un petit carnet. Ici, il est question de passion à transmettre.

fort, plus fort ! Tandis qu'allongé au sol, il dirige les gestes du modèle, il garde un œil sur l'éclairage, donne ses instructions à son assistant pour déplacer un projecteur, un réflecteur. Après quelques coups d'œil sur l'écran du boîtier, on sent que quelque chose cloche. *"C'est trop rigide, ça manque de mouvement. Je vais voir ce que l'on peut changer. Tu sais, parfois, tu as une image dans la tête, tu la construis pendant des jours. Mais sur place, ça ne marche pas, et tu fais autre chose."* Souvent, Dingo arrive sur ses séances photo un carnet de croquis à la main. Il y a dessiné ce qu'il avait en tête, le montre à chacun, explique son image avant de la lancer. Une façon de faire de réalisateur de cinéma, finalement. Jamais tenté par la vidéo ? *"J'en fais, j'y vais doucement. Mais c'est un faux cousin de la photo. C'est très différent. J'ai le sentiment que l'on ne peut pas faire parfaitement les deux. J'ai bien avancé. Mais il faudrait que je lâche la photo pour m'y consacrer complètement. Je n'y suis pas encore prêt."*

De même, pas question de quitter l'automobile. Mais curieusement plus pour son univers que pour l'objet lui-même : *"C'est un milieu sympa, un immense magasin de jouets. On y est tous des gamins. Je lui suis à la fois fidèle et respectueux. Il a fini par m'ouvrir ses portes, je m'y suis éclaté."*

Pas de nostalgie non plus d'un prétendu âge d'or de la presse, de la photo, ou de la voiture. *"Celui qui est nostalgique est déjà mort ! Je suis toujours dans le projet suivant. Dans le milieu artistique, tu peux prouver que tu es bon le mardi soir. Mais il faut le prouver de nouveau le mercredi matin. Si tu te lèves un matin en te disant : « Je suis le meilleur », ça va mal se terminer. Mais il faut aussi être capable de se satisfaire d'un truc bien fait. C'est important, cela remplit. Il faut se faire plaisir, ne jamais bosser pour les autres. Ils viendront à toi si tu t'éclates dans ce que tu fais."*

Quand enfin l'image est dans la boîte, reste le rite de la photo souvenir : tout le monde devant l'objectif, un dernier : *"Bougez pas, bougez pas !"*, avant de ranger le camion. À la manière d'un saltimbanque, ce Trafic plein d'accessoires, de costumes, de projecteurs, de groupes électrogènes, c'est un peu la deuxième maison de Dingo. La preuve, aussi, qu'il reste toujours en mouvement. ■



Avec un tel nom de scène, on se doute que tout est possible !

BIOGRAPHIE

Mick Schumacher

Né le 22 mars 1999 à Vufflens-le-Château (Suisse)

Nationalité : allemande

2° du championnat d'Europe de Formule 3 2018 (6 victoires au 15/09)

2° du championnat d'Allemagne de Formule 4 2016 (5 victoires)

2° du championnat d'Italie de Formule 4 2016 (5 victoires)

Vice-champion du monde de karting 2014

SCHUMACHER PRENOM MICK

UN NOM TRÈS LOURD À PORTER EN SPORT AUTOMOBILE, DES CIRCONSTANCES FAMILIALES DOULOUREUSES... POURTANT, LE FILS DU SEPTUPLE CHAMPION DU MONDE DE F1 S'EST AFFIRMÉ EN CETTE FIN D'ÉTÉ 2018. Par François Dauré



Les récentes victoires de Mick Schumacher attestent de sa vitesse et de sa maîtrise.

Pourquoi s'intéresser à Mick Schumacher particulièrement ? Pour son patronyme ? Après tout, à 19 ans, il n'évolue qu'en championnat d'Europe de F3 et présente un palmarès vierge de titre, jusque-là. La brusque curiosité des observateurs a surgi à l'issue d'un week-end parfait sur le Nürburgring, les 8 et 9 septembre : trois courses, trois pole positions et trois victoires ! Un "hat trick" qui le propulsait en deuxième position du championnat, à seulement trois points du leader, l'Anglais Dan Ticktum, protégé de Red Bull, et à deux manches (six courses) de la fin. Inévitablement, les rumeurs ont fleuri durant la semaine suivante. Affiliation possible à Ferrari, promotion chez Toro Rosso en F1 en 2019, etc. Des supputations modérées dans la foulée par le directeur de la Scuderia, Maurizio Arrivabene d'abord : *"Avec un tel nom, qui a écrit des pages historiques chez Ferrari, la porte de Maranello est toujours ouverte, bien sûr. Mais sans brûler les étapes... Le plus important est de le laisser progresser, sans pression."* Puis d'Helmut Marko, patron de la filiale Red Bull et Toro Rosso : *"Il n'est pas sur notre liste et nous n'avons pas de contact avec lui."* Pareillement, Frédéric Vasseur, directeur de l'équipe Sauber Alfa Romeo, tempérait les ardeurs : *"Le fossé entre la F3 et la F1 est énorme. Avec le très faible nombre d'essais d'intersaison, il est pratiquement impossible, aujourd'hui, de faire ce saut. Passer par la F2 serait, probablement, plus sensé pour lui."*

Même si Ferrari vient de briser un de ses vieux tabous sur l'âge et l'expérience de ses pilotes en engageant Charles Leclerc pour 2019, même si McLaren a promu Lando Norris également, la Formule 1 actuelle prouve aussi – voir le cas Ocon – qu'elle ne peut offrir de place à tous les talents.

Alors, que pourrait espérer Mick Schumacher dans un futur proche ? Certes, la galerie commerciale de la F1 ne pourrait que s'enrichir avec l'entrée en lice du fils de Michael Schumacher. À n'en pas douter, avec un palmarès un peu étoffé, son nom lui donnerait une carte préférentielle auprès des décideurs pour un siège en Formule 1. Mais évidemment, l'attente unanime serait de le voir triompher. Or, sa génération regorge de talents XXL : Verstappen, Leclerc, Ocon, Gasly, Norris, Russell, tous déjà en F1 ou en passe d'y accéder à court terme.

Mick Schumacher est-il aussi doué qu'eux et, surtout, possède-t-il le caractère indispensable pour relever ce défi XXXXL ?

Bien sûr, il est né avec une cuillère en or dans la bouche. Bien sûr, ses premiers tours de roues en karting ont été guidés par son père. Bien sûr, il connaît tous les grands personnages de la F1 et du sport automobile. Mais se lancer dans la même carrière qu'un paternel aussi illustre demande une sacrée dose de courage et de pugnacité. Qui plus est, depuis le drame de décembre 2013, Mick a été protégé à ses débuts en karting, courant sous le nom de sa mère, Betsch, puis avec le "pseudonyme" de Mick Junior. Depuis son passage à la monoplace, en 2015, il assume son patronyme. Et tant pis si les résultats ne suivent pas la trajectoire fulgurante de Michael Schumacher. Il fait plutôt partie de ces adeptes du principe "une année pour apprendre, une année pour gagner". Le boss de l'équipe Prema qui le fait courir en F3 depuis deux saisons, René Rosin, le définit ainsi : *"L'an dernier, nous avons vu des hauts et des bas en performance. Son problème venait des qualifications. Il n'arrivait pas à être très rapide sur un tour. Et c'est crucial en F3. Nous avons travaillé là-dessus pendant l'hiver et il en récolte les fruits maintenant."*

Le travail. Un point fort hérité de son père qui ne se lassait jamais de rouler en essais, pour affiner les réglages et améliorer sa monoplace. Les récentes victoires de Mick, notamment à Spa-Francorchamps avant son triplé du Nürburgring, deux circuits hautement révélateurs des talents, attestent aussi de sa vitesse et de sa maîtrise. Reste la fameuse et sempiternelle pression. Elle ne va que s'accroître au fil des courses et de sa progression. Équilibré et bien entouré, le jeune homme paraît de taille à s'en accommoder. Il saura aussi patienter et gravir les échelons pour atteindre son objectif. La logique étape suivante consisterait ainsi en une promotion dans l'équipe de Formule 2 du même team Prema en 2019. Ensuite, la Formule 1 l'attend et il en rêve. Mais déjà, le parcours de Mick Schumacher mérite le respect et la considération. ■

Mick Betsch, puis Mick Junior, le fils s'est aussi démarqué du père pendant ses années karting avec ses couleurs de casque.





*C'était en
novembre 1976
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/l/h:

3,88/1,62/1,31 m

Poids: 875 kg

Puissance:

110 ch DIN

à 6 100 tr/mn

1 000 m d.a.: 32,1 s

V. max.:

179,1 km/h

Consommation

à 90 km/h:

7,3 l/100 km



Giugiaro signera pour Volkswagen deux best-sellers: le populaire coupé Scirocco, mais aussi la première Golf!

LA VOLKSWAGEN SCIROCCO GLI À L'ESSAI

L'année 1976 est un grand cru pour Volkswagen. Si l'inoxydable Coccinelle assure de belles rentes au constructeur, la marque de Wolfsburg sait aussi se remettre en question et aller de l'avant. C'est ainsi que sont lancées la Golf GTI, et la Scirocco GLI, un dérivé coupé doté du même moteur.

Par **André Costa** (1976) / **Thomas Riaud** (2018)

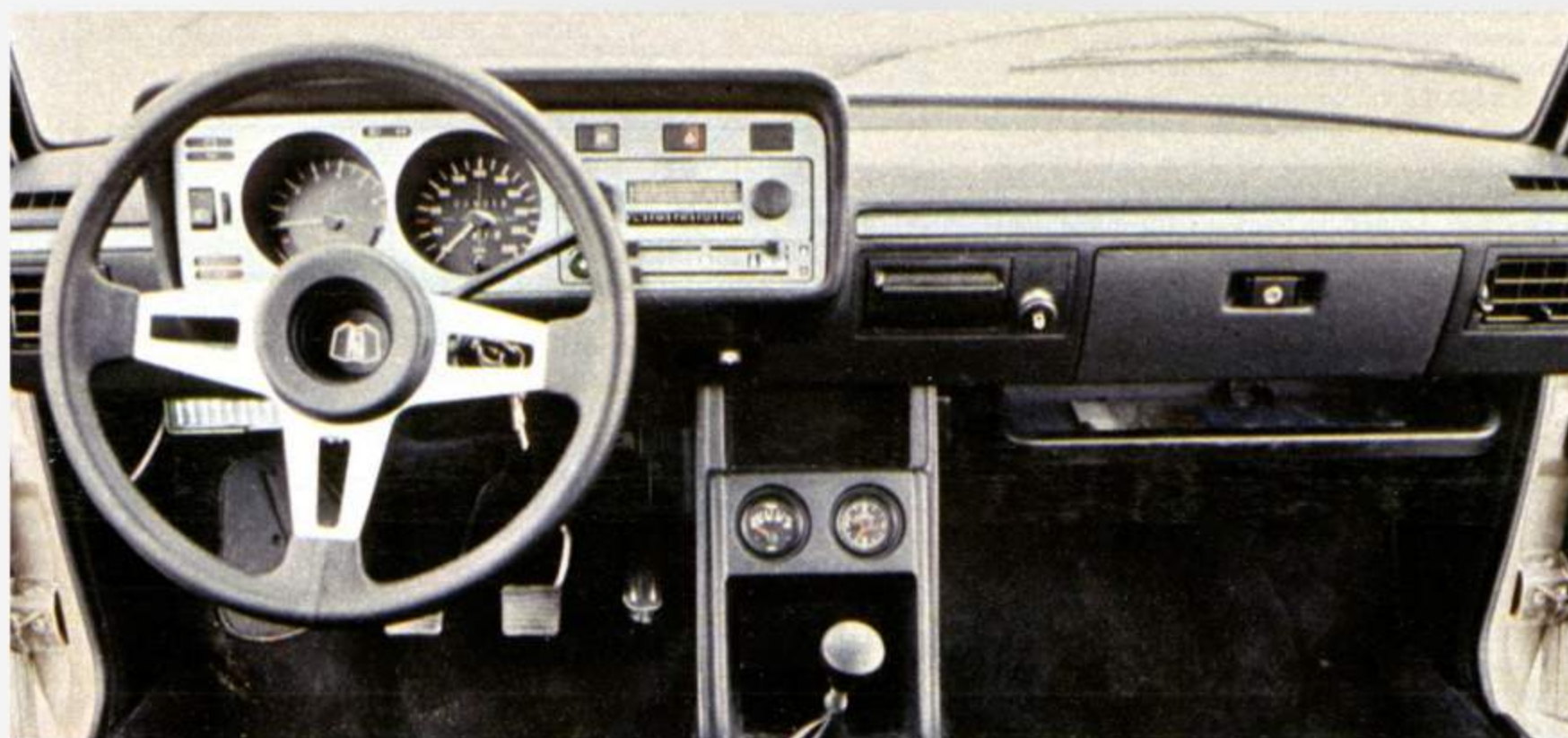
Extraits...

■ "Je pense que si une extralucide s'était avisée voici une dizaine d'années de prédire l'évolution actuelle de Volkswagen, elle eût vraisemblablement été mise au ban de sa profession. Du modèle quasi unique, passé à l'état d'article de foi dans le monde entier, Volkswagen a soudain dérapé et son extraordinaire « travers » l'a conduit jusqu'à l'exploitation d'une gamme au contraire fort étendue."

■ "Dans la série des Golf et des Scirocco, dont le soubassement est identique, voici le banc d'essai de la Scirocco GLI, la plus puissante des trois versions de ce coupé dessiné par Giugiaro."

■ "Il est difficile de ne pas être satisfait de ces chiffres et le comportement de la voiture en toutes circonstances ne peut que confirmer ce sentiment."

■ "Le moelleux de son comportement peut entraîner le conducteur débutant sur la voiture à en sous-estimer les possibilités réelles. Surtout à partir de 4 000 tr/mn, le groupe « enroule » avec beaucoup d'aisance et si le fait de pousser le compte-tours jusqu'à 6 000 tr/mn procure des accélérations puissantes, une pression discrète de l'accélérateur n'en éveille déjà pas moins le véhicule de manière sensible."



Le tableau de bord de la Scirocco, bien que sans fioriture, présente bien et est agencé correctement.

“ En matière de sécurité, je pense qu'il y a là une sorte de grand prix d'Honneur à décerner. ”

↑ Ses qualités

EXCELLENTE PERFORMANCES

“Lancée sur l’anneau de Montlhéry, notre voiture d’essai a atteint 179,1 km/h et les 185 km/h dont se réclame le constructeur ne paraissent donc pas inabordables.”

TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE

“Agréable en ville en raison de sa souplesse et de sa vivacité de reprises, la GLI est également une bonne routière, à l’aise aussi bien sur autoroute que sur la plus sinueuse des artères secondaires.”

BOÎTE TRÈS AGRÉABLE

“Près de 50 en première, 100 en seconde et approximativement 150 en troisième, la boîte de la Scirocco GLI n’engendre pas la médiocrité, d’autant que sa douceur, sa rapidité et sa précision de manœuvre sont dignes de la plus raffinée des voitures de sport.”

↑ Ses défauts

SUSPENSION SÈCHE

“La suspension n’est pas un modèle de confort par rapport aux goûts du Français moyen. Elle est ferme et ses réactions sont souvent sèches.”

VISIBILITÉ MOYENNE

“Très horizontal, le pare-brise ne pêche pas par excès de limpidité sous la pluie et il en est bien entendu de même vers l’arrière.”

PLACES ARRIÈRE INEXISTANTES

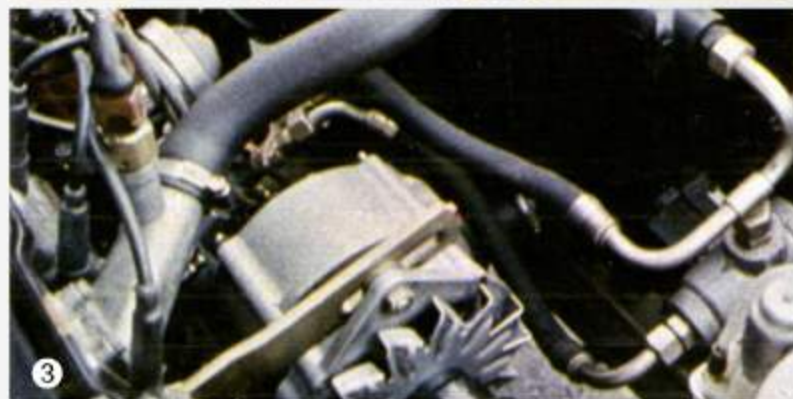
“L’exiguïté des places arrière n’est pas sans surprendre par rapport aux cotes d’encombrement du véhicule.”



❶ Grâce au coup de crayon de Giugiaro, la Golf est devenue méconnaissable en endossant l’habit de lumière Scirocco.
❷ À l’instar de nombreux coupés, la Scirocco est plus à considérer comme une 2+2 qu’une vraie 4 places, l’habitabilité arrière étant mesurée. ❸ Les sièges avant peuvent se régler aisément en hauteur



“ Sûre, facile et agréable à conduire, extrêmement brillante en toutes circonstances, la Scirocco GLI est une véritable – et jolie – voiture de sport. ”



❶ Issu de l'Audi 80, ce 1 588 cm³ à injection développe 110 ch. Il fera le bonheur de cette Scirocco GLI, mais surtout celui de la première Golf GTI! ❷ Le bloc étant naturellement plus sollicité, un radiateur d'huile a été monté en dérivation. ❸ Ce 1.6 reçoit l'apport d'une moderne injection mécanique Bosch K-Jetronic! ❹ Des languettes de caoutchouc situées derrière le radiateur permettent de réguler le passage de l'air. ❺ Pratique, le hayon peut recevoir un essuie-glace... contre un supplément de 660 francs !



Extraits...

■ "Si nous ne vivions pas dans un pays asservi sur le plan automobile, je dirais qu'une voiture capable de dépasser aisément 100 de moyenne sur une route secondaire peu fréquentée et détrempée, peut s'offrir le luxe de consommer 12,9 litres aux 100 km sans que l'on doute de sa sobriété."

■ "Au volant, je regretterai simplement un infime flottement à grande vitesse, dû essentiellement à l'absence d'un point d'équilibre de la direction."

■ "En usage normal, la pédale de frein est douce mais pas tellement rapide de réaction, avec une excellente adhérence si l'on pousse la voiture au bout de ses possibilités."

■ "L'équilibre à la décélération est très satisfaisant et les distances d'arrêt sont vraiment très courtes, tant sur le sec que sur le mouillé."

■ "Loin de moi l'idée de prétendre que la moins coûteuse des voitures actuelles soit vraiment bon marché, mais je pense toutefois qu'il suffit de comparer à ce point de vue la GLI à ses rivales pour apprécier un rapport prix/prestations très au-dessus de la moyenne."

■ "Si j'étais un constructeur français, quelle ne serait pas ma confusion de la voir naître plus près du rideau de fer que des rives de la Seine."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Les années 70, une belle époque où la vitesse et les coupés populaires étaient à la mode ! Un genre initié en 1964 aux États-Unis par une certaine Mustang, vite adopté par Ford Europe avec la Capri... puis par l'ensemble des constructeurs généralistes ! Face à cette surdouée de Scirocco, les Français faisaient pâle figure avec le duo R15-R17, la 504 Coupé étant plus bourgeoise que sportive. Mais ce sont bien les GTI, plus sobres d'aspect, qui auront la peau de ces coupés, des youngtimers de nouveau recherchés !

La vie de vos autos

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

COUP DE GUEULE

"Ma Jeep Renegade Trailhawk achetée neuve en août 2016 n'aura fonctionné correctement que quatre mois. Aujourd'hui et malgré d'innombrables rendez-vous au garage, je subis claquements moteur et blocages de BVA à l'accélération. Et Jeep France prend ça avec une légèreté déconcertante."
Thibault Catteau

Richard Boulanger nous parle de son **Porsche Cayenne Turbo**

ACHETÉ D'OCCASION EN FÉVRIER 2016 (À 122 000 km, 1^{re} IMMATRICULATION EN 2005), 17 000 km PARCOURUS.



"Votre lecteur possesseur d'une 911 n'a rien eu à payer pour sa voiture qui prenait l'eau. Avec mon Cayenne V8 Turbo, l'eau de pluie s'est mise à couler à flots sur le tableau de bord à gauche du volant, et j'ai dû déboursier 1 750 € chez le concessionnaire de Saint-Maur (94), et leur intervention n'a pas été efficace car il pleut toujours à la place conducteur ! Je leur ai à nouveau amené la voiture, ils ont cherché sans trouver... Serait-ce un défaut de conception ? Je n'ai jamais eu ces problèmes sur mes 27 précédents véhicules ! J'ai également dû remplacer les vérins du hayon qui ne tenait plus ouvert, et il faudra bientôt que je remplace le vérin du frein de parking car il reste enclenché quand on le désengage".

Thierry Sanz nous parle de sa **Skoda Octavia Combi 150 DSG7**

En dehors des pannes rencontrées, je suis extrêmement content de ce véhicule, que je ne pensais pas acheter au départ.



"J'ai vendu ma Seat Leon. J'ai été très content des 8 ans passés avec, mais elle commençait à avoir un peu de km et je voulais abandonner le diesel. J'avais au départ passé commande d'une Skoda Rapid Spaceback. Le tarif négocié, avec la garantie de 5 ans, plus la bonne reprise de ma Leon : je n'avais pas trop à déboursier. Mais presque trois mois après la commande, Skoda m'annonce que ce véhicule ne pourra pas être fabriqué en raison des nouvelles normes... Grosse déception, mais de suite Skoda Rueil me propose une Octavia de leur showroom. Pour 1 500 € de plus, avec une remise vraiment importante, j'ai acheté cette voiture et

vraiment j'en suis ravi. Elle est spacieuse – et le coffre immense est très bien agencé – facile à conduire, silencieuse, très bien équipée. Elle ne consomme pas beaucoup, donc une fois mes soucis réglés, cela ne devrait être que du bonheur. Je voulais au départ changer de voiture pour une de la même catégorie, les choses ont fait que je me retrouve avec un véhicule de catégorie supérieure et j'en suis ravi. L'assurance est un peu moins chère, encore une bonne surprise ! Enfin, je suis très agréablement surpris par le moteur essence 1.4 TSI de 150 ch qui offre de très bonnes reprises et se montre très réactif. Et la boîte DSG7 est top !"

ACHETÉE NEUVE EN JUIN 2018, 2 000 km PARCOURUS, CONSOMMATION MOYENNE : 6,5 l/100 km. SES PANNES : dès la prise en main, le volant n'était pas tout à fait droit. Panne du start/stop au bout d'un mois, et climatisation qui ne fonctionne pas correctement. Trois jours d'immobilisation, véhicule de remplacement fourni ; j'espère que ce ne sont que des ennuis de jeunesse.



a) L'avis de Brice Perrin

Les Skoda, c'est un peu comme les Dacia. On ne les trouve pas attrayantes, on s'en méfie. Et puis on regarde les tarifs, ce qui peut inciter à faire un essai. Qui débouchera, comme ici, sur la satisfaction d'en avoir pour son argent, et d'être au volant d'une voiture agréable et au rapport prix/équipement/prestations gratifiant.

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



TIBO

SUV ou berline ?

Face à l'intérêt toujours grandissant du marché pour les SUV, un comparatif avec les modèles dont ils dérivent (308/3008, Clio/Captur, Golf/T-Cross, Ibiza/Arona, etc.) permettrait de mesurer ce qu'ils apportent vraiment en plus et à quel coût. Qu'en pensez-vous ? **P.-M. H.**

Excellente idée mais pour être honnête avec vous, ce dossier est bientôt prêt à être publié. Vous ne retrouverez pas forcément tous les modèles que vous citez, mais une bonne partie ainsi que d'autres, de catégories différentes. En kiosque, sans doute courant octobre.

DS 7 ou 5008, quel est le plus rapide ?

Je suis intéressé par l'achat en occasion d'un SUV soit le DS 7 soit le 5008 de Peugeot. J'ai pu constater à la lecture de vos essais des différences avec les constructeurs. Le DS 7 en 180 ch diesel a pour vitesse maxi 215 km/h (donnée constructeur) alors que vous donnez 202 km/h. Le 5008 en 150 ch diesel est donné pour 206 km/h chez Peugeot, seulement 200 km/h chez vous et en 180 ch diesel, Peugeot annonce 208 km/h contre 202 km/h pour *L'Auto-Journal*. Pour quelles raisons d'une part et pourquoi si peu de différence entre le 150 ch et le 180 ch (2 km/h pour 30 ch d'écart) ? **G. M.**

Depuis toujours, *L'Auto-Journal* mesure la vitesse maxi des voitures d'essais sur l'anneau de Montlhéry, plus sécurisant pour les essayeurs mais plus contraignant pour la voiture qu'un long ruban plat. C'est ce qui explique, avec un revêtement plus rugueux qu'un asphalte bien lisse, la différence entre les valeurs des constructeurs et les autres. En ce qui concerne la différence entre les deux moteurs, celle-ci peut s'expliquer par une démultiplication généreuse dans les deux cas, plus favorable à la consommation qu'à la vitesse de pointe.



ADRIEN CORTESI

DS7



Audi Q2

T. ANTOINE/ACE-TEAM

Trop sec, mon Q2, que faire ?

J'ai fait l'acquisition d'un Audi Q2 1.4 TFSI 150 ch Design luxe équipé de jantes de 18 pouces. Je trouve que la voiture est trop raide. Est-il possible d'y remédier ? Si oui, que changer ? **P. L.**

Ce n'est pas simple. Il existe trois types de trains roulants sur le Q2 :

- **Trains roulants dynamiques.** Équipement de base doté d'une suspension acier et d'un amortissement non réglé.
- **Trains roulants sport.** Proposés en option, ils disposent de ressorts, amortisseurs et barres stabilisatrices réglés plus fermes. L'assiette est abaissée de 10 mm.
- **Trains roulants avec régulation de l'amortissement.** Proposés en option, les essieux avant et arrière sont ici associés à un amortissement adaptatif. L'assiette du véhicule est abaissée de 10 mm. Vérifiez sur l'étiquette de votre livret de bord qu'aucun des codes G31 ; G32 ; G33 ; G34, correspondant aux suspensions affermies, n'est mentionné. Si votre voiture est équipée d'un châssis sport, vous pourrez toujours demander à faire changer ressorts et barres stabilisatrices mais l'opération risque d'être très onéreuse. Je ne vous le conseille pas. Vous pouvez en revanche, à l'occasion d'un changement de pneus, demander une taille de jantes inférieure. En conservant la même circonférence de roulement la hauteur des flancs va augmenter et la filtration des défauts de la chaussée s'améliorer.

HYUNDAI KONA

Si vous recherchez un petit SUV capable de vous faire traverser la ville mais aussi de vous emmener en balade, le Kona devrait retenir toute votre attention.

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Chez Hyundai, on fait rarement dans la fantaisie en matière de style. Heureusement, il y a dans la gamme quelques exceptions. Le Kona, lancé en 2017, en fait partie. Mais n'allez pas croire que ce petit SUV urbain ne s'appuie que sur sa bonne mine pour séduire. En effet, sur le plan technique,

il apporte quelques solutions intéressantes, à commencer par la présence au sein de la gamme de deux versions 100 % électriques. À côté d'elles se trouvent des motorisations plus classiques, à savoir deux blocs essence et, depuis peu, deux diesels. Une boîte à double embrayage et une transmis-

sion intégrale sont également au programme. Côté pratique, le Kona propose une habitabilité honorable, mais son coffre (327 dm³) s'avère un peu juste. Pour se racheter, il peut mettre en avant un bon rapport prix/équipement. Reste maintenant à trouver la version la plus intéressante de la gamme.

Le Kona est avant tout taillé pour la ville. Néanmoins, sur route, les prestations qu'il propose n'ont rien de ridicule, bien au contraire.



LA GAMME

	Moteurs / Prix	Intuitive	Creative	Executive	Bonus/malus écologique
Diesel	1.6 CRDi 115 ch	23 500 €	25 600 €	—	0 €
	1.6 CRDi 136 ch DCT-7	—	27 100 €	29 600 €	0 €
	1.6 CRDi 136 ch 4WD DCT-7	—	—	31 200 €	0 €
Ess.	1.0 T-GDi 120 ch	21 400 €	♥ 23 500 €	♥ 26 000 €	malus 113 €
	1.6 T-GDi 177 ch 4WD DCT-7	—	—	30 000 €	malus 2 773 €
Elec.	39 kWh 136 ch	—	38 400 €	—	bonus 6 000 €
	64 kWh 204 ch	—	♥ 42 400 €	♥ 44 900 €	bonus 6 000 €

♥ NOS COUPS DE CŒUR

1

❶ Question confort, le Kona se montre pour le moins prévenant. ❷ Le dessin de la planche de bord est somme toute classique. La finition et l'ergonomie ne posent pas de problème particulier.

2



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Les Kona 1.0 T-GDi 120 ch et 1.6 CRDi 115 ch disposent d'une transmission à 6 rapports. La commande de cette dernière n'appelle pas de critique particulière et son étagement est bon.

♥ AUTOMATIQUE

On retrouve ici la boîte à double embrayage DCT. Cette dernière équipe de série les versions 1.6 T-GDi et 1.6 CRDi. Cette transmission

compte 7 rapports et sa douceur d'utilisation la rend très agréable au quotidien. Sur les versions électriques, c'est un réducteur qui fait office de transmission automatique.

INTÉGRALE

Rare dans la catégorie des SUV urbains, la transmission intégrale est montée d'office sur les Kona 1.6 (essence et diesel). Pas de quoi le transformer en baroudeur, mais ça peut dépanner, et la sécurité active y gagne.

L/l/h/empattement: 4,16/1,80/1,56/2,60 m

MOTEURS DIESEL	1.6 CRDi 115 ch*	1.6 CRDi 136 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 4000	136 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 1500	320 à 2000
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	183	191
Accélération 0-100 km/h (s)	10,7	10,2
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	NC
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	4,1	4,4

MOTEURS ESSENCE	♥ 1.0 T-GDi 120 ch	1.6 T-GDi 177 ch	39 kWh 136 ch*	♥ 64 kWh 204 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 6000	177 à 5500	136	204
Couple maxi (Nm à tr/mn)	171,6 à 1500	265 à 1500	395	395
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	175	213	155	173
Accélération 0-100 km/h (s)	10,9	8,1	9,7	7,4
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	11,6	7,5 en D	NC	5,4 en D
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	7,2	8,1	Autonomie 312 km ⁽¹⁾	Autonomie 393 km

*Données constructeur. (1) Norme WLPT.

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 CRDi 115 ch

Ce diesel développe une puissance suffisante pour un engin de ce format. Pas désagréable en ville, ce moteur autorise sans problème des escapades à la campagne.

1.6 CRDi 136 ch

Plus de muscle, mais cette vingtaine de chevaux supplémentaires est surtout là pour supporter la présence, de série, de la transmission intégrale. Cette version n'a pas beaucoup d'intérêt en ville, en revanche, sur route...

ESSENCE

♥ 1.0 T-GDi 120 ch

Ce petit 3 cylindres turbo se montre assez alerte. Vif en ville, il possède une allonge suffisante pour aborder les longs parcours routiers sans jamais s'essouffler.

1.6 T-GDi 177 ch

Ce 1.6 annonce près de 180 ch, ce qui, pour un engin de ce format, constitue une très respectable cavalerie. L'ensemble ne manque pas de tonus, mais l'addition suit la courbe de puissance...

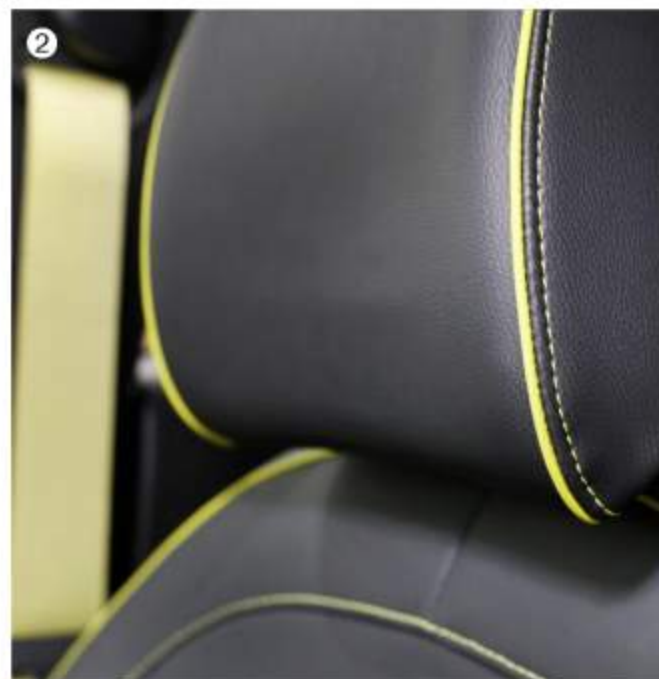
♥ ÉLECTRIQUE

Le Kona propose depuis cet été deux versions électriques (39 et 64 kWh). Idéales en ville, elles proposent des performances et une autonomie (entre 300 et 400 km, vérifié par nos soins) suffisante pour un usage quotidien sans contrainte. Du côté des finances, on frise, voire dépasse les 40 000 €; c'est beaucoup, mais le bonus écologique de 6 000 € adoucit la petite note.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, caméra de recul, climatisation automatique, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, détecteur de fatigue du conducteur, ensemble audio avec écran tactile de 7 pouces, feux de jour à LED, ordinateur de bord, prises AUX/USB, radar de stationnement arrière, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant gainé de cuir ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Intuitive	Creative	Executive
Accès mains-libres et démarrage sans clé	–	série	série
Affichage tête haute	–	série	série
Éclairage directionnel en virage	–	–	série
Feux avant bi-LED	–	–	série
Sellerie cuir	–	–	série
Système de navigation	–	série	série



❶ La boîte de vitesses manuelle n'est pas désagréable, mais il est dommage que, pour l'heure, le moteur 1.0 T-GDi ne puisse pas recevoir la transmission à double embrayage. ❷ La présentation intérieure est assez sage, toutefois, à partir de la finition Creative, des inserts et des liserés colorés sur la sellerie permettent d'égayer l'ensemble (450 €). ❸ À l'arrière, la largeur aux coudes mais aussi l'espace aux jambes sont un peu en dessous de la moyenne. ❹ Alors que le coffre d'un Peugeot 2008 offre un volume de 430 dm³, celui du Kona se limite à 327 dm³. ❺ Les passages de roues et le bord des boucliers sont bien protégés, chose assez rare (même chez les SUV) pour être soulignée.



LES FINITIONS

INTUITIVE

La finition d'entrée de gamme dépasse largement son statut car elle propose un équipement de série qui ferait pâlir d'envie bien des modèles plus "huppés" : climatisation automatique, jantes alliage, ensemble audio avec écran tactile, tout est là. Dommage que la mise en musique, entendez par là la présentation, manque un peu de chaleur et de fantaisie. Cette finition est réservée aux motorisations 1.0 T-GDi 120 ch et 1.6 CRDi 115 ch.

♥ CREATIVE

Cette finition est facturée 2 100 € de plus que la précédente. Côté équipement de série, entrent en lice l'accès et le démarrage sans clé, le GPS et, sur les versions électriques, le freinage autonome d'urgence avec détection des piétons, les sièges AV chauffants... Côté moteur, seul le 1.6 T-GDi de 177 ch n'est pas au programme. Tous les autres, y compris les moteurs électriques répondent présent.

♥ EXECUTIVE

Pour passer de la finition Creative à l'Executive, il faut consentir un effort financier de 2 500 €. À partir de là, l'équipement de série devient quasi pléthorique, et la présentation nettement plus chic (sellerie cuir, jantes de 18 pouces...). Au niveau des motorisations, les diesels 1.6 CRDi 115 ch et la version électrique 39 kWh quittent la gamme, tandis qu'apparaît le 1.6 T-GDi de 177 ch.



Le Kona est l'un des rares SUV urbains à proposer une transmission intégrale (essence 177 ch et diesel 136 ch). Pas indispensable, mais cela renforce sa polyvalence d'utilisation.

LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS

♥ ASSISTANCE À LA CONDUITE

Dans ce domaine, le Kona affiche un très bon bilan puisque, dès le premier niveau de finition (Intuitive), il propose l'aide active au maintien dans la voie ainsi que le régulateur-limiteur de vitesse. Le déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces est également de la partie. À partir de l'exécution Creative, l'affichage tête haute vient compléter la liste, tout comme le détecteur d'angle mort. Sur les versions électriques, on note également la présence du freinage autonome avec détection des piétons, du régulateur de vitesse adaptatif et du frein à main électrique. Enfin, la déclinaison haut de gamme (Executive) a droit en plus à des feux de route intelligents (passage automatique feux de route/feux de croisement) et au radar de stationnement avant. À cela, la version électrique ajoute l'éclairage directionnel en virage et la reconnaissance des panneaux.

CONFORT

Vous en conviendrez, le Kona n'a rien d'une brute épaisse sur le plan physique, et bien qu'il ne soit pas taillé pour les grands espaces, il sait prendre soin de ses passagers. Ainsi, dès le premier niveau de finition, on trouve quelques petites attentions telles que la présence d'une climatisation automatique ou encore un siège conducteur doté d'un

réglage lombaire électrique. À partir du niveau Creative entrent en lice le pare-brise et les vitres avant athermiques, un ensemble audio plus abouti que celui monté en finition Intuitive et le rétroviseur intérieur photosensible. Sur les versions électriques, l'exécution Creative inclut également les sièges avant chauffants et un système de chauffage faisant appel à une pompe à chaleur. Les vitres arrière surteintées sont également de la fête. Enfin, la finition la plus huppée de la gamme (Executive) propose une sellerie cuir et des sièges avant à réglages électriques. À noter qu'une sellerie mixte cuir/tissu est disponible en option sur la finition Creative au prix de 450 €. Pour faire chic, les surpiqures de cette dernière sont assorties à la teinte de la carrosserie.

TECHNO

En plus des points déjà mentionnés par ailleurs, le Kona propose quelques équipements technologiques encore rares à ce niveau de gamme. Ainsi, à partir de la finition Creative, apparaissent un chargeur de téléphone par induction et une alerte de "circulation transversale arrière" bien pratique lors des manœuvres. Sur les versions électriques, on trouve en plus un régulateur de vitesse adaptatif et la radio numérique. Enfin, la plus luxueuse des définitions reçoit des phares avant bi-LED.

LES TEINTES

Peinture opaque gratuite



Ceramic Blue

Peintures métallisées 550 €



Acid Yellow



Blue Lagoon



Chalk White



Dark Night



Phantom Black



Pulse Red



Tangerine Comet

LES JANTES



Jantes alliage de série sur Intuitive et Creative.



Jantes alliage de série sur Executive.

NOTRE CHOIX

1.0 T-GDi 120 ch Executive

26000 € hors options - Malus écologique : 113 €

La victoire de la 1.0 essence est avant tout la victoire du bon sens. En effet, elle ne se contente pas d'être plaisante, elle colle aussi parfaitement à la vocation du Kona. On regrettera simplement que, pour l'heure, la boîte de vitesses à double embrayage ne soit pas disponible. Toutefois, si vous avez la possibilité de recharger facilement (et rapidement via un chargeur ad hoc), vous pouvez également envisager une version électrique.

RENAULT CAPTUR

Le Renault Captur est incontestablement l'une des stars du segment des SUV compacts. Normal, il est pratique, confortable et offre de bonnes prestations routières. Par Pascal Serres Photos Yann Lefebvre

S'il séduit par le côté robuste qu'offre son design moderne, le Renault Captur demeure perfectible. En effet, la finition et la qualité de fabrication ne sont pas exemptes de critiques et on peut pointer du doigt des matériaux durs et peu agréables au toucher. Même si cela progresse depuis le restylage, certains matériaux sonnent encore creux et demeurent très sensibles aux rayures. Même les finitions haut de gamme n'échappent pas à la critique. Ainsi, le cuir de la version l'Initiale Paris est parfois mal ajusté. Sur la route, le Captur est agréable à vivre et assez confortable. Il est donc capable d'assurer sans problème de longues étapes. Les mécaniques sont relativement bien connues et les soucis sont devenus assez rares.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	0.9 TCe	90	7	Le 3 cylindres est assez agréable en ville et sur route mais manque de tonus en charge.
	1.2 TCe	120	7,4	Un bloc très sympathique, surtout lorsqu'il est associé à la boîte de vitesses robotisée à double embrayage.
Diesel	1.5 dCi	90	6	Sans être un foudre de guerre, ce diesel rendra bien service et s'avère peu coûteux à l'usage.
	1.5 dCi	110	6	Un bon diesel appréciable en toutes circonstances qui sait rester discret et sobre.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 8 500 €

Diesel : à partir de 7 500 €

Génération : actuelle (1^{re})

Commercialisation : depuis 2013

Restylage : 2017

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 350 000





NOTRE CHOIX 1.2 TCE 120 INTENS de 2014

1^{er} prix prospecté: **10 990 €**
82 220 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	120 ch à 4 900 tr/mn
Couple maxi	190 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 197 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6

Châssis

Diamètre de braquage	1013 m
Pneumatiques AV/AR	205/60 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,13/1,78/1,57/2,61 m
Poids/tractable freiné	1 275/900 kg

Performances

1 000 m d. a.	32,9 s
0 à 100 km	11,1 s
90 à 130 km/h en Drive	10,9 s
Vitesse maxi	186 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	de 9 à 25 cm ⁽¹⁾
Largeur aux coudes AV/AR	139 - 139 cm
Volume de coffre	de 344 à 444 dm ³ ⁽¹⁾

(1) En fonction de la position de la banquette coulissante

LE BUDGET

Assurance*: 850 €	Carte grise**: 199,8 €
-------------------	------------------------

Consommations

Moyenne	7,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,7/6,8/7,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	608 km/45 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	190 €	Kit de distribution	250 €
Amortisseurs AR	170 €	Embrayage	BVA
Disques AV	170 €	FAP	300 €
Disques AR	250 €	Pneus (1 paire)	200 €
Plaquettes AV	90 €	Feu AV	370 €
Plaquettes AR	220 €	Feu AR	90 €
Filtre à air	26 €	Bouclier AV	350 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	300 €

■ 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.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

Consommation d'huile parfois excessive sur les 1.2 TCE 120. Plusieurs interventions peuvent être à réaliser: changement des joints du carter d'huile ou de distribution ou encore la segmentation, reprogrammation d'un calculateur de gestion moteur. Dans le pire des cas, le bas moteur est à changer. Sur les 0.9 et 1.2 TCE: consommation de liquide de refroidissement (vase d'expansion, colliers mal serrés, fuite de la pompe à eau).

ÉLECTRONIQUE

Allumage impossible des feux de route et commande automatique des essuie-glaces défectueuse: une mise à jour est indispensable. Défaillance du commodo de clignotants (à remplacer).

BATTERIE

Sur les premiers modèles, défaut récurrent de certaines batteries empêchant le démarrage du moteur. La batterie doit être remplacée.

AUTRES DÉFAILLANCES

ÉLECTRONIQUE

Divers bugs: carte mains-libres non reconnue, défaillance de la radio, du GPS voire de l'écran tactile, imprécision de la jauge à carburant... Des mises à jour résolvent les soucis.

EMBRAYAGE

Vibration parfois importante et/ou broutage de l'embrayage au moment du démarrage et principalement sur les moteurs diesel. Le remplacement du mécanisme peut être obligatoire (prise en charge partielle parfois accordée).

BOÎTE DE VITESSES ROBOTISÉE EDC

Passage des rapports parfois bruyants, blocage des rapports ou patinage important pouvant traduire, soit un défaut du module de commande, soit de la boîte complète.

CLIMATISATION

Manque d'efficacité de la climatisation (défaut d'étanchéité du compresseur).

LES RAPPELS

MAJEURS

MOYEU DE ROUE (AVRIL 2018)

Sur les Renault Captur fabriqués entre le 22 et le 25 septembre 2017, des fissures peuvent se former dans le moyeu de la roue avant qui pourrait alors se rompre.

PROJECTEURS (AVRIL 2018)

En raison d'un dysfonctionnement du système de réglage de la hauteur des projecteurs, le faisceau lumineux peut être orienté trop bas, causant une mauvaise visibilité sur les Renault Captur du début de production au 23 octobre 2017.

ALIMENTATION (DÉCEMBRE 2015)

Sur les Renault Captur dCi 90 fabriqués entre mars 2014 et décembre 2014: le tuyau d'alimentation en carburant peut frotter contre une vis d'un support moteur puis s'user et fuir. Les signes avant-coureurs sont un démarrage difficile et une odeur de carburant.

FREINAGE (AVRIL 2015)

Sur les Renault Captur du début de production au 7 novembre 2014, il existe un risque d'usure par frottement de la canalisation souple de frein avant par l'écran de passage de roue. Après contrôle, le passage de roue et/ou la canalisation de frein peuvent être à remplacer.

& MINEURS

GESTION MOTEUR (MAI 2017)

Sur les Captur 1.5 dCi 110 ch produits jusqu'au 4 septembre 2015, le piège à NOx risque de ne pas fonctionner correctement en raison d'une saturation prématurée en soufre. Mise à jour du logiciel de gestion moteur.

LE BILAN FIABILITÉ

Après quelques débuts un peu mitigés en termes de fiabilité, le Renault Captur a su redresser la barre. Depuis le restylage, l'horizon est bien dégagé et les problèmes sont très rares même si l'on note encore quelques rappels. En tout cas, les problèmes récurrents sont désormais éradiqués.



Aramisauto.com

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

Jusqu'à -30%*

Satisfait ou 100% remboursé

15 jours ou 1 000 km**

Financement sur-mesure



29 AGENCES EN FRANCE |



ARAMISAUTO.COM

LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

MITO			
1.4 MPI 78 ch Edizione	5	300	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Imola	5	0	20 930
1.4 TB MultiAir 140 ch Imola TCT	7	90	24 430
Veloce TCT	9	90	26 380
1.3 JTDm 95 ch Edizione	4	0	19 390
Surcoût Imola: Edizione + 4 340 €			
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 Nring: 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 Nring: Quadrifoglio + 32 600 €			

4C

Standard Edition	14	3 473	63 200
Surcoût Edizione Speciale: Standard Edition + 4 300 €			
Surcoût Competizione: Standard Edition + 9 300 €			

4C SPYDER

Surcoût: coupé + 9 800 €			
--------------------------	--	--	--

ALPINE

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE A110			
Pure	15	860	54 700
Surcoût Légende: Pure + 3 800 €			

ASTON MARTIN

TYPE CV B/M* PRIX

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

AUDI



Audi

Premium Murat

105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e

Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE CV B/M* PRIX

A1			
1.0 TFSI Ultra 82 ch	4	0	18 180
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 640
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 730
S1	14	4 460	35 770

1.4 TDI Ultra 90 ch 4 0 20 410

1.6 TDI 116 ch 5 0 21 770

Surcoût Ambiente: "base" + 2 100 €
Surcoût Ambition: Ambiente + 600 €
Surcoût S line: Ambition + 2 800 €
Surcoût Ambition Luxe: S line + 700 €

A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 800 €

Q2

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

A3 BERLINE (4 PORTES)

1.0 TFSI 115 ch	6	0	26 960
1.5 TFSI CoD 150 ch	8	0	29 020
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	140	33 240
S3 Quattro S tronic	19	2 153	54 930
RS3 Quattro S tronic	29	10 500	62 900
1.6 TDI 116 ch	6	0	28 510
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 570
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	8	90	36 930
Surcoût Sport: "base" + 2 600 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 700 €			

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

Berline - 550 € à -1 400 €

A3 CABRIOLET

1.4 TFSI 115 ch	6	90	31 920
1.5 TFSI 150 ch	7	0	33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	353	38 150
S3 S tronic	20	2 773	60 760
1.6 TDI 116 ch	5	0	33 450
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 490
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	300	41 830
Surcoût Sport: "base" + 2 600 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 600 €			

TT

1.8 TFSI 180 ch	10	540	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	773	41 830
S Quattro S tronic	20	3 113	59 560
RS Quattro S tronic	28	10 500	74 800
2.0 TDI 184 ch	9	60	41 220
Surcoût S line: "base" + 4 500 €			

TT ROADSTER

Surcoût: coupé + 3 000 €

Q3

1.4 TFSI 125 ch	7	473	30 960
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	173	32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	2 300	38 940
RS Quattro S tronic	23	10 500	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	10 500	66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 930
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	32 710
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	173	34 910
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	410	40 160
Surcoût Ambiente: "base" + 2 950 €			
Surcoût S line: Ambiente + 2 800 €			
Surcoût Ambition Luxe: S line + 2 400 €			

A4

1.4 TFSI 150 ch	8	73	31 970
2.0 TFSI Ultra 190 ch S tronic	10	0	37 680
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro Ultra S tronic	15	1 260	48 310
S4 Quattro Tiptronic	24	6 300	71 930
2.0 TDI 122 ch	6	0	33 410
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 480

2.0 TDI 190 ch S tronic 10 0 40 770

2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic 10 0 40 970

3.0 TDI 218 ch Design Quattro S tronic 12 0 50 980

3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic 16 540 54 560

Surcoût Design: "base" + 4 150 €

Surcoût S line: Design + 3 600 €

Surcoût Design Luxe: S line + 2 100 €

A4 AVANT (BREAK)

RS 4 Avant Tiptronic 34 10 500 92 000

Surcoût: berline + 1 700 €

A4 ALLROAD QUATTRO

2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	1 873	51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	210	48 460
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	210	50 270
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	773	53 830
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	953	57 410

Surcoût Design Luxe: Design + 5 350 €

A5 COUPÉ

1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	90	39 760
2.0 TFSI 190 ch	11	173	41 320
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	410	47 550
S5 Tiptronic	24	6 300	76 920
RS 5 Tiptronic	34	10 500	95 000

2.0 TDI 150 ch 7 0 39 830

2.0 TDI 190 ch 10 0 42 680

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 + 2 800 €

Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €

A5 SPORTBACK

1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	90	39 760
2.0 TFSI 190 ch	10	253	41 320
2.0 TFSI 252 S tronic	15	690	47 550
S5 Tiptronic	24	6 300	76 920

2.0 TDI 150 ch 7 0 39 830

2.0 TDI 190 ch 10 0 42 680

2.0 TDI Ultra 190 ch 10 0 42 915

3.0 TDI 218 Quattro S tronic 12 0 51 830

3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic 16 353 55 390

Surcoût Design: "base" + 4 150 €

Surcoût S line: Design + 3 900 €

Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €

Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €

NOUVELLE A5 CABRIOLET

Surcoût: coupé + 4 600 €

Q5

2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic	15	2 940	50 650
2.0 TDI 150 ch	8	0	41 490
2.0 TDI 163 ch Quattro S tronic	9	253	47 390
2.0 TDI 190 ch Quattro	10	473	46 580
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	18	2 153	57 570

Surcoût Design: "base" + 4 150 €

Surcoût S line: Design + 5 200 €

Surcoût Design Luxe: S line + 1 500 €

Surcoût Avus: Design Luxe + 3 300 €

NOUVELLE A6

40 TDI S tronic	11	0	50 300
45 TDI Quattro Tiptronic	13	1 740	57 200
50 TDI Quattro Tiptronic	17	1 740	60 300

Surcoût S line: "base" + 7 900 €

Surcoût Avus: S line + 500 €

Surcoût Avus Extended: Avus + 11 100 €

NOUVELLE A6 AVANT

Surcoût: berline + 2 600 €

NOUVELLE A7 SPORTBACK

55 TFSI Quattro S tronic	22	2 940	74 000
50 TDI Quattro Tiptronic	17	1 260	73 000

Surcoût S line: "base" + 6 500 €

Surcoût Avus: S line + 4 000 €

Surcoût Avus Extended: Avus + 10 000 €

NOUVELLE A8

55 TFSI Quattro Tiptronic 23 6 553 97 900

50 TDI Quattro Tiptronic 17 1 613 92 600

Surcoût Avus: "base" + 14 10 €

Surcoût Avus Extended: Avus + 5 600 €

Q7

3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	1 490	62 930
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	2 153	67 380
SQ7 TDI Tiptronic	32	10 500	109 960
e-tron	13	0	84 510

Surcoût S line: "base" + 4 400 € à + 6 900 €

Surcoût Ambition Luxe: S line + 900 €

Surcoût Avus: Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €

Surcoût Avus Extended: Avus + 5 500 € à 6 100 €

NOUVEAU Q8

50 TDI Quattro Tiptronic 18 6 810 78 300

Surcoût S line: "base" + 6 900 €

Surcoût Avus: S line + 4 000 €

Surcoût Avus Extended: Avus + 11 600 €

R8

V10 S tronic 45 10 500 171 300

V10 Plus S tronic 49 10 500 204 130

R8 SPYDER

Surcoût: coupé + 14 400 €

BENTLEY

TYPE CV B/M* PRIX

Flying Spur V8	NC	10 500	185 280
Flying Spur W12	NC	10 500	200 880
Continental GT V8	NC	10 500	176 040
Continental GT	NC	10 500	195 120
Continental GT V8 Convertible	NC	10 500	193 680
Continental GT Convertible	52	10 500	214 680
Bentayga W12	NC	10 500	210 240
Bentayga Diesel	NC	NC	175 800</

SÉRIE 2 CABRIOLET				
Suroût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
NOUVELLE SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première Auto.	5	410	25 950	
216i Première Auto.	7	410	29 250	
220i Première DKG	10	173	34 500	
225xe Performance Première	5	0	40 000	
216d Première	6	0	30 600	
218d Première	7	0	32 700	
220d Première Auto.	10	0	37 500	
Suroût Lounge : Première + 1 250 € à + 2 150 €				
Suroût Sport : Lounge + 3 300 € à + 3 950 €				
Suroût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €				
Suroût M Sport : Sport + 2 450 € à + 2 850 €				
NOUVELLE SÉRIE 2 GRAN TOURER				
Suroût : 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	
Suroût Lounge : Première + 1 600 €				
Suroût Sport : Lounge + 4 350 €				
Suroût xLine : Sport + 450 €				
Suroût 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	
Suroût Lounge : Première + 1 450 €				
Suroût M Sport : Lounge + 6 700 €				
Suroût 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	
Suroût Sport Ultimate : Lounge + 4 950 €				
Suroût Luxury Ultimate : Sport Ultimate + 4 950 €				
Suroût M Sport Ultimate : Sport Ultimate + 3 450 €				
SÉRIE 3 TOURING (BREAK)				
Suroût : 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	
Suroût Sport : Lounge + 4 250 €				
Suroût Luxury : Sport + 5 350 €				
Suroût 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	
Suroût Sport : Lounge + 4 250 €				
Suroût Luxury : Sport + 5 850 €				
Suroût M Sport : Sport + 4 850 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
Suroût : coupé + 0 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
Suroût : 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	
Suroût Lounge : Première + 2 750 €				
Suroût xLine : Lounge + 5 650 €				
Suroût Luxury : xLine + 3 500 €				
Suroût 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	1 260	54 900	

xDrive25d Lounge Auto.	13	1 613	58 550	
xDrive30d Lounge Auto.	16	2 773	61 400	
M40d Auto.	21	6 300	75 200	
Suroût xLine : Lounge + 5 850 €				
Suroût M Sport : Lounge Plus + 2 250 €				
Suroût 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	
Suroût Sport : Lounge + 4 400 € à + 4 800 €				
Suroût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 €				
Suroût M Sport : Luxury + 450 € à + 1 950 €				
NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING				
Suroût : 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	
Suroût Sport : Lounge + 4 550 €				
Suroût Luxury : Sport + 600 €				
Suroût M Sport : Luxury + 4 400 €				
NOUVEAU X5				
xDrive40i Lounge Auto.	23	10 500	74 300	
xDrive30d Lounge Auto.	16	3 660	72 400	
M50d Auto.	28	8 753	100 350	
Suroût xLine : Lounge + 5 100 €				
Suroût 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	
Suroût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €				
Suroût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €				
SÉRIE 7				
740e iPerformance	13	0	96 900	
725d Auto.	13	0	85 450	
730d Auto.	15	0	89 800	
740d xDrive Auto.	20	253	100 250	
750d xDrive Auto.	28	2 153	111 650	
Suroût Exclusive : "base" + 13 000 €				
Suroût M Sport : Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €				
NOUVELLE i8				
Hybride rechargeable	11	0	142 050	
NOUVELLE i8 ROADSTER				
Hybride rechargeable	11	0	157 050	
CITROËN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
C-ZERO				
Confort	1	6 000	26 900	
E-MEHARI				
Soft Top	1	6 000	25 500	
C1 (3 PORTES)				
1.0 VTI 72 ch Live	4	0	10 450	
Suroût Feel : Live + 1 800 €				
Suroût Millenium : Feel + 1 500 €				
Suroût Shine : Feel + 1 400 €				
C1 (5 PORTES)				
Suroût : 3 portes + 500 €				
Suroût Urban Ride : Shine + 300 €				
Suroût Elle : Shine + 800 €				
C3				
1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	12 950	
1.2 PureTech 82 ch Feel	4	0	15 400	
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	17 050	
1.6 BlueHDi 100 Feel	5	0	18 400	
Suroût Feel : Live + 1 550 €				
Suroût Shine : Feel + 1 850 €				
NOUVEAU C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 950	
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	19 400	
1.2 PureTech 130 ch Shine	7	0	22 700	
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	19 150	
1.5 BlueHDi 120 Feel	6	0	23 450	
Suroût Feel : Live + 1 800 €				
Suroût Sunshine : Feel + 1 200 €				
Suroût Rip Curl : Feel + 3 200 €				
Suroût Shine : Feel + 2 400 €				
C-ELYSEE				
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750	
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	16 950	

NOUVELLE C4 CACTUS				
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	18 650	
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	21 200	
1.6 BlueHDi 100 Live	5	0	20 800	
Surocôt Feel : Live + 1 600 €				
Surocôt Shine : Feel + 2 300 €				
C4 SPACETOUREUR				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	24 950	
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	26 000	
1.6 THP 165 ch Feel Auto.	9	 300	30 900	
1.6 BlueHDi 120 ch Live Auto.	6	0	29 400	
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6	0	28 200	
2.0 BlueHDi 160 Feel Auto.	9	 90	33 850	
Surocôt Rip Curl : Live + 1 550 €				
Surocôt Feel : Live + 2 150 €				
Surocôt Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €				
GRAND C4 SPACETOUREUR				
Surocôt : C4 Picasso + 1 200 €				
NOUVEAU C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Start	7	0	24 700	
1.6 PureTech 180 ch Feel Auto.	10	 253	33 150	
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6	0	28 900	
2.0 BlueHDi 180 ch Feel Auto.	9	 90	36 050	
Surocôt Live : Start + 1 800 €				
Surocôt Feel : Live + 2 650 €				
Surocôt Shine : Feel + 3 100 €				
NOUVEAU BERLINGO TAILLE M				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	53	21 950	
1.5 BlueHDi 75 ch Live	4	0	21 850	
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5	0	23 100	
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	7	0	26 450	
Surocôt Feel : Live + 1 600 €				
Surocôt Shine : Feel + 2 000 €				
NOUVEAU BERLINGO TAILLE XL				
Surocôt : Taille M + 1 000 €				
DACIA				



Vivez votre mobilité



RRG Paris

Ventes de véhicules
Neufs et Occasions

Tel : 01 86 65 49 45

www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SANDERO			
1.0 SCe 75	4	0	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 500
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 450
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	13 150
Surocôt Lauréate : Ambiance + 1 100 €			
SANDERO STEPWAY			
0.9 TCe 90	5	0	12 720
1.5 dCi 90	5	0	14 270
Surocôt Advance : "base" + 200 €			
LOGAN			
1.0 SCe 75	4	0	7 790
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 300
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 250
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 950
Surocôt Lauréate : Ambiance + 1 100 €			
LOGAN MCV			
1.0 SCe 75	 50	8 990	
0.9 TCe 90 Silverline	5	0	12 050
1.5 dCi 75 Silverline	4	0	13 000
1.5 dCi 90 Silverline	4	0	13 600
LOGAN MCV STEPWAY			
0.9 TCe 90 ch	5	0	13 600
1.5 dCi 90 ch	4	0	15 150
Surocôt Advance : "base" + 200 €			
LODGY			
1.6 SCe 100 ch	6	 953	10 150
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6	 90	13 450
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5	0	14 650
1.5 dCi 110 ch Silver Line	5	0	15 450
Surocôt Silver Line : "base" + 1 600 €			
LODGY STEPWAY			
1.2 TCe 115 ch	6	 90	14 550
1.5 dCi 110 ch	6	0	16 550
Surocôt Advance : "base" + 200 €			
NOUVEAU DUSTER			
1.6 SCe 115 ch	7	 2 153	11 990
1.2 TCe 125 ch Essentiel	7	 860	15 750
1.5 dCi 90 ch	5	0	14 200
1.5 dCi 110 ch Essentiel	6	0	16 650
Surocôt Essentiel : "base" + 1 850 € à + 1 860 €			
Surocôt Confort : Essentiel + 1 100 €			
Surocôt Prestige : Confort + 1 100 €			
DOKKER			
1.6 SCe 100 ch	6	 1 050	9 650
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6	 300	12 950

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

NOUVELLE TIPO 5 PORTES				
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €				
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	953	18 590	
Surcoût Lounge: Easy + 1 500 €				

NOUVELLE TIPO STATION WAGON				
Surcoût: 5 Portes + 1 500 €				

124 SPIDER				
1.4 MultiAir 140 ch	8	2 010	26 290	
Surcoût Lusso: "base" + 2 000 €				
Surcoût Lusso Plus: Lusso + 2 000 €				

ABARTH 124 SPIDER				
1.4 Turbo 170 ch	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 (6 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	21 250
1.5 EcoBlue 125 ch Titanium	7	0	24 550
Surcoût Titanium: Trend + 2 400 € à + 2 750 €			
Surcoût ST-Line: Titanium + 1 300 €			

NOUVELLE FOCUS			
1.0 EcoBoost 85 ch Trend	4	0	19 550
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	20 150
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	24 650
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	NC	NC	27 350
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	NC	NC	27 400
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	4	0	22 150
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6	0	26 650
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium Auto.	NC	NC	29 550
Surcoût ST-Line: Titanium + 750 €			
Surcoût Vignale: ST-Line + 2 150 €			

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

C-MAX			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	24 150
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	25 350
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	26 150
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	27 350
2.0 TDCi 150 ch Sport	8	0	30 650
Surcoût Sport: Trend + 2 100 €			
Surcoût Titanium: Sport + 250 €			
Surcoût Titanium X: Titanium + 1 700 €			

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

KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	1 373	23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	1 373	25 750
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	0	27 000
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	60	29 250
2.0 TDCi 180 ch Titanium PowerShift 4x4	10	4 050	37 200
Surcoût Titanium: Trend + 3 650 €			
Surcoût ST-Line: Titanium + 1 900 €			
Surcoût Vignale: ST-Line + 3 250 €			

MONDEO			
Hybrid 187 ch Executive (4 portes)	9	0	36 150
2.0 TDCi Econetic 120 ch Titanium	6	0	33 250
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7	0	34 350
2.0 TDCi 180 ch Titanium PowerShift	9	50	37 650
Surcoût ST-Line: Executive + 2 450 €			
Surcoût Vignale: ST-Line + 3 650 €			

MONDEO SW			
Surcoût: berline + 1 000 €			
S-MAX			
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	253	38 900
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	253	40 400
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch ST-Line PowerShift	12	1 490	45 200
Surcoût ST-Line: Titanium + 1 600 €			
Surcoût Vignale: ST-Line + 5 100 €			

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

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

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

NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût: Fastback + 4 000 €			

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

NOUVEAU TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	253	22 190
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	90	23 830
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	25 270
Surcoût Trend: Ambiente + 1 880 €			
Surcoût Titanium: Trend + 1 920 €			

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

HONDA

 **GARAGE DU CLOS**

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

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

www.honda-monthery.com

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

NOUVELLE JAZZ			
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 900
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	473	19 940
Surcoût X-Road Elegance: Elegance + 1 380 €			
Surcoût Executive: Elegance + 1 400 €			
Surcoût X-Road Executive: Executive + 1 380 €			
Surcoût Exclusive: Executive + 1 600 €			
Surcoût X-Road Exclusive: Exclusive + 1 380 €			

CIVIC (5 PORTES)			
1.0 i-VTEC Elegance	6	0	23 190
1.5 i-VTEC Sport	10	410	27 590
Type-R GT	21	7 890	39 880
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	24 590
Surcoût Executive: Elegance + 2 000 €			
Surcoût Exclusive: Executive + 2 600 €			
Surcoût Exclusive Premium: Exclusive + 1 000 €			
Surcoût Sport Plus: Sport + 2 000 €			
Surcoût Prestige: Sport Plus + 1 000 €			

CIVIC (4 PORTES)			
1.5 i-VTEC Elegance	10	300	25 900
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	25 300
Surcoût Exclusive: Elegance + 4 300 €			

NOUVEAU HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	NC	NC	22 820
Surcoût Executive: Elegance + 2 630 €			
Surcoût Exclusive: Executive + 1 700 €			

NOUVEAU CR-V			
1.5 i-VTEC 173 ch Comfort	10	1 153	29 790
1.5 i-VTEC 193 ch Executive 4WD CVT	11	3 660	40 530
Surcoût Elegance: Comfort + 2 600 €			
Surcoût Executive: Elegance + 3 500 € à + 5 430 €			

NSX			
3.5	41	10 500	197 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 66 ch Initia	4	0	10 950
1.2 87 ch Intuitive	5	0	12 900
Surcoût Intuitive: Initia + 1 350 €			
Surcoût Edition #Mondial: Intuitive + 250 €			
Surcoût Creative: Intuitive + 2 000 €			

NOUVELLE i20			
1.2 75 ch Initia	4	53	14 300
1.2 84 ch Intuitive	5	53	17 100
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	0	18 000
Surcoût Creative: Intuitive + 1 500 €			

Surcoût Creative : intuitive + 1 500 €			
NOUVELLE i20 ACTIVE			
1.0 T-GDI 100	5	0	19 500
ix20			

XJ			
3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto.	NC	10 500	94 800
XJR 575 Auto.	NC	10 500	14 210
3.0 D 300 ch Luxe Auto.	NC	2 153	85 270
Suroût Luxe Premium : Luxe + 4 780 €			
Suroût Portfolio : Luxe Premium + 6 730 € à + 7 490 €			
Suroût Autobiography : Portfolio + 22 570 € à + 22 660 €			

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 EtorQ Evo 110 ch Sport	6	1 153	19 550
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
Suroût Longitude : Sport + 2 450 €			
Suroût Brooklyn Edition : Longitude + 1 400 €			
Suroût Aspen : Longitude + 900 €			
Suroût 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
Suroût Longitude : Sport + 2 750 €			
Suroût Limited : Longitude + 3 650 €			
Suroût Trailhawk : Limited + 900 €			

WRANGLER (2 PORTES)			
2.8 CRD Sport Auto.	13	10 500	35 400
Suroût Sahara : Sport + 7 100 €			
Suroût Rubicon : Sahara + 2 000 €			

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
3.6 Pentastar 284 ch Sahara Auto.	20	10 500	44 500
Suroût : 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	46 400
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
Trailhawk	70	10 500	120 000
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	10 290	58 400
Suroût Trailhawk : Limited + 7 500 €			
Suroût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Suroût Summit : Overland + 4 000 €			

KIA

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

RIO			
1.2 84 ch Motion	4	0	13 690
1.0 T-GDI 100 ch Active	5	0	16 490
1.0 T-GDI 120 ch Design	5	0	18 690
Suroût Active : Motion + 1 700 €			
Suroût Design : Active + 1 500 €			
Suroût GT Line : Design + 1 000 €			
Suroût GT Line Premium : GT Line + 1 000 €			

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

SOUL EV			
EV	1	6 000	36 400
Suroût Ultimate : EV + 1 500 €			

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 136 ch Motion	7	0	24 390
Suroût Active : Motion + 2 100 €			
Suroût Edition #1 : Active + 1 000 €			

NOUVELLE CEED SW (BREAK)			
Suroût : 5 portes + 1 000 €			

NIRO			
Motion	5	0	27 450
Rechargeable Active	4	0	36 550
Suroût Active : Motion + 2 000 €			
Suroût Design : Active + 2 000 €			
Suroût Premium : Active + 2 000 €			

NOUVEAU SPORTAGE			
1.6 GDI 132 ch Motion	8	3 853	24 390
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	140	26 390
1.6 CRDi 136 ch Active	7	140	30 890
2.0 CRDi 48V 185 ch GT Line Auto. 4x4	10	2 153	38 990

Suroût Active : Motion + 3 500 €			
Suroût Design : Active + 1 000 €			
Suroût GT Line : Design + 1 100 €			
Suroût GT Line Premium : GT Line + 3 500 €			

NOUVELLE OPTIMA			
1.6 T-GDI 180 ch GT Line DCT	10	1 873	38 490
1.6 CRDi 136 ch Premium DCT	7	73	35 290
Suroût GT Line : Premium + 5 000 €			

NOUVELLE OPTIMA SW			
Suroût : berline + 1 500 €			

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

STINGER			
2.0 T-GDI 240 ch GT Line Pack Premium	16	10 500	50 400
GT	27	10 500	60 800
2.2 CRDi 200 ch GT Line	11	1 873	45 400
Suroût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €			

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC	10 500	180 000
Huracán LP 610-4	NC	10 500	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	10 500	223 740
Aventador LP 700-4	NC	10 500	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	10 500	360 000
Aventador LP 750-4 Supervelce	NC	10 500	396 600
Aventador LP 750-4 Supervelce Road.	NC	10 500	432 960
Urus 4.0 650 ch	NC	NC	205 715

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	5 113	45 150
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC	7 073	63 650
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	113	40 800
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	2 773	53 200
Suroût SE : Pure + 3 900 €			
Suroût SE Dynamic : SE + 4 600 €			
Suroût HSE : SE Dynamic + 3 850 €			
Suroût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €			
Suroût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €			

EVOQUE CABRIOLET			
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	10 500	58 850
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9	2 153	49 550
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	2 153	57 850
Suroût SE Dynamic : Pure + 5 100 €			
Suroût HSE Dynamic : SE Dynamic + 5 850 €			

DISCOVERY			
2.0 Si4 300 ch S	NC	10 500	55 500
3.0 Si6 340 ch SE	NC	10 500	62 700
2.0 TD4 180 ch S	NC	4 673	52 800
2.0 SD4 240 ch S	NC	5 810	56 700
3.0 TD6 258 ch SE	NC	10 500	61 700
Suroût SE : S + 3 000 €			
Suroût HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €			
Suroût HSE Luxury : HSE + 6 600 €			

DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	9 660	41 800
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	10 500	53 500
2.0 eD4 150 ch Pure	8	73	34 700
2.0 TD4 180 ch Pure	10	540	39 400
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	6 053	51 900
Suroût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Suroût HSE : SE + 5 600 €			
Suroût HSE Luxury : HSE + 6 200 €			

NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	NC	7 073	57 500
P380 Auto.	NC	10 500	68 300
D180 Auto.	NC	1 260	57 500
D240 Auto.	NC	2 940	61 700
D300 Auto.	NC	5 573	67 600
Suroût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Suroût S : R-Dynamic + 3 800 €			
Suroût R-Dynamic S : S + 3 400 €			
Suroût SE : R-Dynamic S + 1 700 €			
Suroût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Suroût HSE : R-Dynamic SE + 4 800 €			
Suroût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €			

RANGE ROVER SPORT			
2.0 Si4 300 ch S	NC	10 500	66 700
3.0 Supercharged 340 ch HSE	NC	10 500	79 800
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	10 500	99 000
SVR	NC	10 500	134 000
P400e SE	NC	0	88 500
2.0 SD4 240 ch S	NC	4 890	65 100
3.0 TDV6 258 ch S	14	9 660	69 700
3.0 SDV6 306 ch SE	19	10 500	76 900
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	10 500	95 300
Suroût SE : S + 4 000 €			
Suroût HSE : SE + 6 000 €			
Suroût HSE Dynamic : HSE + 2 500 € à + 2 900 €			
Suroût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 800 € à + 13 200 €			

NOUVEAU RANGE ROVER			
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	NC	10 500	124 900
P400e Vogue	NC	0	122 100
3.0 TDV6 258 ch HSE	NC	9 660	100 800
4.4 SDV8 339 ch Vogue	NC	10 500	118 800
SV Autobiography Dynamic	NC	10 500	177 100
Suroût Vogue : HSE + 9 100 €			
Suroût Autobiography : Vogue + 17 500 €			
Suroût SV Autobiography Dynamic : Autobiography + 33 300 €			

LEXUS

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

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

RC			
F Auto.	38	10 500	79 790

NOUVELLE CLASSE C COUPÉ				
180 Avantgarde Line Auto.	NC	1 153	41 700	
200 Avantgarde Line Auto.	10	1 050	45 200	
43 AMG 4Matic Auto.	29	10 500	73 200	
63 AMG S Auto.	NC	10 500	110 200	
220 d Avantgarde Line Auto.	10	53	48 700	
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	773	54 700	
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 + 1 500 €				
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 COUPÉ				
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				
450 Executive 4Matic	NC	10 500	120 100	
560 Executive 4Matic	NC	10 500	146 100	
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	
63 AMG 4Matic+	NC	10 500	212 300	
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	

NOUVELLE AMG GT COUPÉ 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 COUPÉ				
43 AMG 4Matic Auto.	26	10 500	91 600	
63 AMG 4Matic Auto.	48	10 500	134 500	
63 S AMG 4Matic Auto.	51	10 500	145 000	
350 d 4Matic Auto.	16	10 500	72 700	
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	CV	B/M*	PRIX	

NOUVELLE MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4	0	17 700	
One 102 ch	5	0	19 100	
Cooper 136 ch	7	0	22 000	
Cooper S 192 ch	11	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	13	1 873	38 900	
Cooper D	6	0	27 900	
Cooper SD	10	0	34 400	

CLUBMAN				
One	5	0	24 300	
Cooper	7	0	26 300	
Cooper S	11	1 490	30 600	
John Cooper Works All4	14	5 810	39 900	
One D	6	0	27 300	
Cooper D	8	0	29 300	
Cooper SD	10	0	34 500	

COUNTRYMAN				
One	8	140	25 700	
Cooper	8	140	27 700	
Cooper S	11	1 153	32 400	
John Cooper Works All4	14	6 053	41 300	
e-All4	NC	0	39 800	
One D	8	0	28 700	
Cooper D	8	0	30 700	
Cooper SD	11	0	36 300	

MITSUBISHI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	

I-MIEV				
Electric	1	6 000	23 350	

SPACE STAR				
1.0 Mivec 71 ch In	4	0	10 990	
1.2 Mivec 80 ch In	4	0	12 990	
Surcoût Intense: Insite + 2 000 €				

ASX				
1.6 Mivec 115 ch Insite Style	6	353	23 990	
Surcoût Black Collection: Insite Style + 2 000 €				

NOUVEL ECLIPSE CROSS				
1.5 Mivec 163 ch Insite	9	2 453	24 990	

Surcoût Intense: Insite + 3 000 €				
Surcoût Instyle: Intense + 5 000 €				
OUTLANDER				
PHEV Insite	5	0	36 490	
Surcoût Intense: Insite + 6 000 €				
Surcoût Instyle: Intense + 6 500 €				

NISSAN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	

MICRA				
1.0 IG 71 Visia	4	0	13 990	
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5	0	15 890	
1.5 dCi 90 Visia Pack	5	0	18 090	
Surcoût Visia Pack: Visia + 1 000 €				
Surcoût Acenta: Visia Pack + 1 400 €				
Surcoût N-Connecta: Acenta + 1 700 €				
Surcoût Tekna: N-Connecta + 1 000 €				

||
||
||

GTI by Peugeot Sport	16	M	953	38 700
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5		0	22 800
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6		0	26 500
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7		0	30 150
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9		0	35 950
Surcoût Active: Access + 2 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Allure: Active + 2 450 € à + 2 500 €				
Surcoût GT Line: Allure + 2 100 €				

NOUVELLE 308 SW

Surcoût: berline + 850 € à + 950 €				
3008				
1.2 PureTech 130 ch Access	7		0	26 400
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	253	34 450
1.5 BlueHDi 130 ch Active			0	31 100
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	90	41 050
Surcoût Active: Access + 2 100 €				
Surcoût Allure: Active + 2 750 €				
Surcoût Crossway: Allure + 1 700 €				
Surcoût GT Line: Crossway + 400 €				
Surcoût GT: GT Line + 1 850 €				

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	M	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	M	73	34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	353	46 000
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6		0	32 300
2.0 BlueHDi 150 ch Allure Auto.	9		0	38 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	M	73	43 300
Surcoût Allure: Active + 3 000 €				
Surcoût GT Line: Allure + 2 400 €				
Surcoût GT: GT Line + 4 300 €				
Surcoût First Edition: GT + 2 350 € à + 2 750 €				

NOUVEAU RIFTER				
1.2 PureTech 110 ch Active	6	M	53	23 150
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	24 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7		0	26 050
Surcoût Allure: Active + 1 500 €				
Surcoût GT Line: Allure + 2 050 €				

NOUVEAU RIFTER LONG				
Surcoût: Riffter + 1 000 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M	5 810
S	24	M	10 290
GTS	25	M	10 500

718 BOXSTER			
2.0	19	M	5 810
S	24	M	10 290
GTS	25	M	10 500

911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Carrera	25	M	10 500
Carrera T	26	M	10 500
Carrera S	31	M	10 500
Carrera GTS	34	M	10 500
Targa 4	26	M	10 500
Targa 4S	31	M	10 500
Turbo	44	M	10 500
Turbo S	49	M	10 500
GT3	42	M	10 500
GT3 RS	44	M	10 500
GT2 RS	66	M	10 500

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Surcoût: coupé + 13 200 €			

PANAMERA			
3.0	22	M	6 553
4S	33	M	10 500
Turbo	46	M	10 500
4 E-Hybrid	31		0 111 902
Turbo S E-Hybrid	43		0 189 062

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO

Surcoût: berline + 2 880 € à + 5 040 €			
--	--	--	--

MACAN			
2.0	15	M	6 810
S	23	M	10 500
GTS	25	M	10 500
Turbo	29	M	10 500
Turbo Pack Performance	33	M	10 500

NOUVEAU CAYENNE			
3.0	24	M	10 500
S	34	M	10 500
Turbo	47	M	10 500
E-Hybrid	21		NC

RRG Paris

Vivez votre mobilité

Ventes de véhicules Neufs et Occasions

Tel : 01 86 65 49 45

www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4		0 11 400
0.9 Energy TCe 90 ch Zen GT	4		0 13 900
Surcoût Limited: Life + 1 300 €			
Surcoût Zen: Life + 1 500 €			
Surcoût Intens: Zen + 1 000 €			

ZOE			
R90 Life	1		0 6 000
Q90 Life	1		0 6 000
R110 Intens	1		0 6 000
Surcoût Zen: Life + 1 400 €			
Surcoût Intens: Zen + 1 100 €			

CLIO			
1.2 75 ch Trend	4	M	173
0.9 TCe 75 Trend	4		0 15 300
0.9 TCe 90 Trend	5		0 16 300
1.2 Energy TCe 120 Limited	6		0 17 700
1.5 dCi 75 Trend	4		0 17 700
1.5 dCi 90 Trend	4		0 18 800
1.5 Energy dCi 110 Intens	4		0 22 950
Surcoût Limited: Trend + 800 €			
Surcoût Intens: Limited + 2 150 €			

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

CAPTUR			
0.9 TCe 90 ch Life	5		0 17 500
1.2 Energy TCe 120 ch Zen	6	M	113
1.3 Energy TCe 150 ch Intens	8	M	53
1.5 dCi 90 ch Life	4		0 20 000
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5		0 25 200
Surcoût Zen: Life + 1 900 €			
Surcoût Intens: Zen + 2 100 €			
Surcoût S-Edition: Intens + 1 000 €			
Surcoût Initiale Paris: Intens + 3 400 €			

MEGANE			
1.2 Energy TCe 100 ch Life	5	M	50
1.3 Energy TCe 115 ch Life	6		0 20 700
1.3 Energy TCe 140 ch Zen	7		0 24 500
1.3 Energy TCe 160 ch Intens	8		0 28 000
1.6 Energy TCe 205 ch GT EDC R.S.	11	M	540
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4		0 22 800
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5		0 24 100
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6		0 27 300
1.6 Energy dCi 165 ch Intens EDC	8	M	53
Surcoût Zen: Life + 2 000 €			
Surcoût Limited: Zen + 600 €			
Surcoût Intens: Zen + 2 300 €			
Surcoût GT: Intens + 2 700 €			

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

SCÉNIC			
1.3 Energy TCe 115 ch Life	6	M	60
1.3 Energy TCe 140 ch Zen	7	M	60
1.3 Energy TCe 160 ch Intens	9	M	60
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5		0 26 000
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5		0 27 000
1.5 dCi 110 ch Hybrid Assist Intens	5		0 32 700
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7		0 30 400
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8		0 36 200
Surcoût Zen: Life + 2 100 €			
Surcoût Limited: Zen + 600 €			
Surcoût Intens: Zen + 2 800 €			
Surcoût Initiale Paris: Intens + 3 600 €			

NOUVEAU GRAND SCÉNIC			
Surcoût: Scénic + 600 €			

KADJAR			
1.2 Energy TCe 130 ch Life	7	M	140
1.6 Energy TCe 165 ch Intens	9	M	953
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5		0 27 000
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7		0 30 400
Surcoût Zen: Life + 2 000 €			
Surcoût Intens: Zen + 2 800 €			
Surcoût Armor-Lux: Intens + 1 800 €			

TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	M	173
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	M	300
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5		0 28 900
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6		0 32 200
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8		0 37 500
Surcoût Zen: Life + 2 000 €			
Surcoût Limited: Zen + 400 €			

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

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

KOLEOS			
1.6 Energy dCi 130 Life	7	M	50
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10	M	1 050
Surcoût Zen: Life + 2 100 €			
Surcoût Intens: Zen + 3 100 €			
Surcoût Initiale Paris: Intens + 4 100 €			

ESPACE			
1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC	11	M	2 610
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7		0 36 400
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	M	50
Surcoût Intens: Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Paris: Intens + 4 000 €			

KANGOO			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M	1 050
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4		0 20 350
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5		0 21 150
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6		0 23 000
Surcoût Zen: Life + 1 350 €			
Surcoût Extrem: Zen + 850 €			
Surcoût Intens: Extrem + 400 €			

GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	6		0 25 550

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M	10 500
Wraith	NC		10 500
Dawn	NC		10 500

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3		0 9 895

MII (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 500 €			

NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4		0 13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5		0 16 700
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6		0 17 450
1.5 TSI Evo 150 ch FR	8		0 21 170
1.6 TDI 80 ch Référence	4		0 16 905
1.6 TDI 95 ch Référence	5		0 17 880
1.6 TDI 115 ch Style	6		0 20 200

Surcoût Style: Référence + 1 820 €			
Surcoût Urban: Style + 605 €			
Surcoût Xcellence: Style + 1 070 €			
Surcoût FR: Xcellence + 1 380 €			

NOUVEL ARONA			
1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5		0 16 500
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6		0 19 665
1.5 TSI EVO ACT 150 ch FR	8		0 24 095
1.6 TDI 95 ch Référence	5		0 19 100
1.6 TDI 115 ch Style	6		0 22 265

Surcoût Style: Référence + 2 445 €			
Surcoût Xcellence: Style + 2 350 €			
Surcoût FR: Xcellence + 880 €			

TOLEDO			
1.0 TSI 110 ch Premium	5		0 22 665

LEON			
1.2 TSI 110 ch Référence	6		0 19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style DSG	6		0 24 940
1.4 EcoTSI ACT 150 ch Xcellence	8		0 27 640
1.8 TSI 180 ch Xcellence	10	M	860
Cupra	19	M	3 660
1.6 TDI 115 ch Référence	6		0 23 160
2.0 TDI 150 ch Xcellence	8		0 29 905
2.0 TDI 184 ch Xcellence	10		0 31 060

Surcoût Style: Référence + 2 445 €			
Surcoût Xcellence: Style + 2 350 €			
Surcoût FR: Xcellence + 880 €			

LEON ST (BREAK)			
Surcoût: 5 portes + 1 150 €			

LEON X-PERIENCE (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	M	2 610
2.0 TDI 150 ch DSG 4Drive	8	M	540
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10	M	953

ATECA			
1.0 TSI 115 ch Référence	6	M	50
1.4 EcoTSI ACT 150 ch Style	6	M	73
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	3 853
1.6 TDI 115 ch Référence	6		0 26 055
2.0 TDI 150 ch Style 4Drive	8	M	253
2.0 TDI 190 ch Xcellence 4Drive DSG	10	M	613

Surcoût Style: Référence + 3 080 €			
Surcoût Xcellence: Style + 2 810 € à + 2 985 €			
Surcoût FR: Xcellence + 0 €			

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-Xi Urban+ AEBs	7	2 153	17 990
160 e-Xi 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-Xi Sport Bi-ton Safety Pack	6	53	24 640
KORANDO			
220 e-Xi Pack Sport	10	953	25 990
RODIUS			
220 e-Xi	11	10 500	30 690

SUBARU

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

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CÉLÉRIO			
1.0 VVT 68 ch Advantage	3	0	9 790
Surcoût Privilège : Advantage + 1 600 €			
Surcoût Pack : Privilège + 800 €			
IGNIS			
1.2 Dualjet Advantage	5	0	12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540
Surcoût Privilège : Advantage + 1 150 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €			
NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Advantage	4	0	13 390
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 840
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 840
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	18 040
Sport	7	113	20 700
Surcoût Privilège : Advantage + 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 VVT JX	6	3 113	13 860
Surcoût JX : JX + 1 750 €			
VITARA			
1.6 VVT 120 ch Advantage	6	73	17 590
S	7	53	22 990
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	21 790
Surcoût Privilège : Advantage + 1 900 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €			
S-CROSS			
1.0 Boosterjet Advantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7	50	25 390
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	23 990
Surcoût Privilège : Advantage + 2 400 €			
Surcoût Style : Privilège + 4 300 €			

TESLA

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

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			
1.0 VTI 72 ch x	4	0	11 150
Surcoût x-play : x + 1 920 €			
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 69 ch Active	4	0	14 150
Surcoût France : Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
1.5 VTI 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	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	113	24 250
136h Tendence	4	0	26 200
Surcoût Design : Tendence + 850 €			
Surcoût Collection : Design + 1 250 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			
PROUS			
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 €			
PROUS +			
136h Active	4	0	33 000
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €			
RAV4			
Hybride Tendence	9	0	34 600
Surcoût Dynamic Edition : Tendence + 1 300 €			
Surcoût Black Edition : Dynamic Edition + 2 300 €			
Surcoût Lounge : Dynamic Edition + 1 400 €			
Surcoût Collection : Lounge + 4 900 €			
NOUVEAU LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	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			
2.0 200 ch	12	9 050	32 490

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UPI (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 500
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 470
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	14 020
GTI	6	0	16 790
Surcoût Move up! : Take up! + 2 490 €			
Surcoût Connect : Move up! + 0 €			
Surcoût High up! : Move up! + 2 080 €			
UPI (5 PORTES)			
e-Up!	2	6 000	27 860
Surcoût : 3 portes + 500 €			
CROSS UPI			
1.0 TSI 90	5	0	16 830
POLO			
1.0 65 ch Trendline	4	0	14 780
1.0 TSI 95 ch Trendline	5	0	16 100
1.0 TSI 115 ch Copper Line	6	0	21 150
GTI DSG	11	540	29 090
1.6 TDI 80 Trendline	4	0	18 490
1.6 TDI 95 Confortline	5	0	21 230
Surcoût Confortline : Trendline + 2 280 €			
Surcoût Connect : Confortline + 150 €			
Surcoût Copper Line : Connect + 1 820 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 010 €			
Surcoût R-Line : Carat + 0 €			
Surcoût Carat Exclusive : R-Line + 1 510 €			
NOUVEAU T-ROC			
1.0 TSI 115 ch	6	0	21 990
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	50	26 200
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	2 773	33 890
1.6 TDI 115 ch	NC	0	25 720
2.0 TDI 150 ch Lounge 4Motion DSG	8	473	33 220

Surcoût Lounge : "base" + 2 310 €			
Surcoût Carat : Lounge + 2 610 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 760 €			
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 500 € à + 580 €			
GOLF VII (3 PORTES)			
1.0 TSI 85 ch Trendline	5	0	19 090
1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	21 880
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	25 980
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	29 850
GTI Performance	14	 2 010	36 700
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	25 120
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 210
Surcoût Connect : Trendline + 1 770 €			
Surcoût Confortline : Trendline + 2 220 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 400 €			
GOLF VII (5 PORTES)			
e-Golf	4	 6 000	39 560
Surcoût : berline 3 p. + 850 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 950 €			
GOLF VII SW (BREAK)			
1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	23 730
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	27 830
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	31 700
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	26 970
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	32 060
Surcoût Connect : Trendline + 1 770 €			
Surcoût Confortline : Trendline + 2 220 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 400 €			
GOLF ALLTRACK			
2.0 TDI 150 ch DSG	8	 540	38 600
NOUVELLE GOLF SPORTSVAN			
1.0 TSI 115 ch Trendline	NC	nc	24 650
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	29 020
1.5 TSI EVO 150 ch Carat DSG	8	0	35 420
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	27 910
Surcoût Confortline : Trendline + 2 580 €			
Surcoût Connect : Confortline + 300 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 050 €			
COCCINELLE			
1.4 TSI 150 ch Ultimate DSG	8	 410	33 990
2.0 TSI 220 ch Ultimate DSG	13	 2 773	37 490
COCCINELLE CABRIOLET			
Surcoût : Coccinelle + 3 680 € à + 4 200 €			
TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	NC	NC	30 000
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	28 440
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	33 160
Surcoût Confortline : Trendline + 3 000 €			
Surcoût Connect : Confortline + 100 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 920 €			
Surcoût R-Line : Carat + 2 230 €			
TIGUAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Trendline	NC	NC	30 610
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	NC	NC	43 400
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	 73	33 700
2.0 TDI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	 2 153	46 240
Surcoût Confortline : Trendline + 3 090 € à 3 160 €			
Surcoût Connect : Confortline + 150 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 410 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 530 € à + 3 540 €			
NOUVEAU TIGUAN ALLSPACE			
Surcoût : Tiguan + 3 240 € à + 3 900 €			
PASSAT			
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	NC	NC	31 980
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	35 170
2.0 TDI 190 ch Carat 4Motion DSG	10	 540	46 030
Surcoût Connect : Confortline + 990 €			
Surcoût Carat : Confortline + 5 580 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 010 €			
PASSAT SW (BREAK)			
Surcoût berline : + 1 290 € à + 1 570 €			
PASSAT ALLTRACK			
2.0 TDI 190 ch DSG	11	 860	46 800
ARTEON			
1.5 TSI 150 ch DSG	8	0	40 740
2.0 TSI 272 ch Elegance 4Motion DSG	NC	NC	54 730
2.0 TDI 150 ch	8	0	41 560
2.0 TDI 190 ch Elegance 4Motion DSG	11	 540	53 040
Surcoût Elegance : "base" + 4 480 €			
Surcoût R-Line : Elegance + 240 €			
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 4 150 € à + 4 350 €			
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 3 760 €			
SHARAN			
1.4 TSI 150 ch Trendline	8	 2 300	35 990
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	 300	41 520
Surcoût Confortline : Trendline + 2 150 €			
Surcoût Connect : Confortline + 1 000 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 180 €			
NOUVEAU TOUAREG			
3.0 TDI 231 ch	NC	NC	56 100
3.0 TDI 286 ch Carat	NC	NC	70 460
Surcoût Carat : "base" + 8 930 €			
Surcoût R-Line : Carat + 2 550 €			

LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT

aj

Référent sur le marché
de l'automobile premium



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

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

FAITES DES ÉCONOMIES en roulant **€co-Propre !**



Chaque jour, des milliers d'utilisateurs économisent du carburant grâce à MECA-RUN !
La preuve : des passages aux contrôles anti-pollution spectaculairement propres



Pack dégrasage :

un Eco 10 000 de 250 ml
+ un C 99 de 250 ml pour
traiter 1 000 litres. 2 versions :
Gas-oil ou Essence.

(Avec bec verseur amovible)

Satisfait ou remboursé*
conditions sur www.mecarun.fr



39 € TTC

Lisez nos témoignages
clients sur
www.mecarun.fr



DÉCRASSE

et garde propres les
FAP (filtres à particules)
et les vannes EGR, y
compris en circulation
urbaine.

*(hors frais de port)



MECA-RUN

Liste des points de vente sur www.mecarun.fr

TRAVAIL OU LOISIRS, POURQUOI CHOISIR !



travail



loisir



quotidien

ÉQUIPEZ VOTRE PICK-UP EN FONCTION DE VOS BESOINS

**HARD TOP / COUVRE BENNE / PLANCHER COULISSANT ROLIDE
SUSPENSION / PORTE ECHELLE / GALERIE / JANTE / PNEU / TREUIL
ECLAIRAGE / ATTELAGE / PROTECTION / TIROIR / BÂCHE / ARCEAU...**



**NOUVEAU !
CONFIGURATEUR**



**WWW.PICKUP-CENTER.FR
CONTACT@PICKUP-CENTER.FR
01.64.33.40.33
27 RUE DES FRÈRES LUMIERE
77100 MEAUX**

**PICK UP
-CENTER.FR**



La 8^{ème} dimension ne s'imagine pas, elle se vit.

Avec les phares Matrix LED,
laissez la lumière guider votre vision.
Nouvelle Audi Q8. Bienvenue dans la 8^{ème} dimension.



Volkswagen Group France S.A. - RCS Nanterre 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Gamme nouvelle Audi Q8 : Émissions CO₂ NEDC corrélé (min - max) : 172 - 179 g/km. Consommations NEDC corrélé (min - max) : 8,8 - 6,8 / 100km. « Tarif » Audi Q8 au 26/07/2018. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse (données d'homologation WLTP converties en valeurs NEDC). Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

BIENVENUE
DANS LA

8

D
I
M
E
N
S
I
O
N

NOUVELLE
AUDI Q8.

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

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

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

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com



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

Mégane III TCE 130 Energy eco2 Limited



Kilométrage : 44 503 km
Transmission : Manuelle
Energie : Essence

12 380€

RENAULT CLIO

Clio IV TCe 90 Intens



Kilométrage : 32 297 km
Transmission : Manuelle
Energie : Essence

10 980€

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 : 18 724 km
Transmission : Automatique
Energie : Électrique

8 740€

RENAULT SCENIC

dCi 110 Energy EDC Intens



Kilométrage : 23 563 km
Transmission : Automatique
Energie : Diesel

21 980€

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 ... Du 4 au 10 octobre

LES JOURS BOOSTER
RENAULT PRO+

dans les concessions du **Groupe Colin**

Diminuez votre budget carburant. À partir de **299€.**

www.kitpower.fr

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : **-12%**

Tél. 06.60.17.68.58



**KIT
POWER®**
OPTIMISATION MOTEUR

Spécialiste de la préparation
et optimisation des moteurs essence et
diesel depuis 1995.

AUTOS
BATEAUX
CAMPING CAR
4X4
AGRICOLES



*Satisfait ou remboursé. Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine. Plus de 50 centres de montage. Garantie 8 ans
*Voir conditions. Réservé à la compétition.

FIAT 500 1.3 JTD.....	75 CH	195 NM
KITPOWER.....	100 CH	247 NM
AUDI A3 1.6 TDI	105 CH	250 NM
KITPOWER.....	130 CH	310 NM
BMW X6 30D	245 CH	530 NM
KITPOWER.....	302 CH	645 NM
RENAULT MEGANE 1.5 DCI	110 CH	240 NM
KITPOWER.....	140 CH	300 NM
MERCEDES C250 BLUE EFFIC.....	204 CH	500 NM
KITPOWER.....	258 CH	630 NM
DACIA SANDERO 0,9 TCE.....	90 CH	140 NM
KITPOWER.....	124 CH	184 NM
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R.....	265 CH	350 NM
KITPOWER.....	304 CH	415 NM

**DISTRIBUTEUR OFFICIEL
SUR L'ILE DE LA RÉUNION
TÉL 06.92.09.42.76**



Nos additifs sur le site :
www.silub.fr

Boitesdevitesses.fr

Boîtes de vitesses, transfert, ponts et turbos.

Échange standard ou réparation



Livraison gratuite! Huile de boîte offerte!



1 Louis Armand, Ozoir-la-ferrière
tél. 07 71 86 20 44



JAPAUTO
AUTOMOBILES
1^{er} distributeur Honda de France
depuis 1966

HONDA
The Power of Dreams

[CIVIC ÉDITION LIMITÉE SONIC GREY]

by Japauto

20 900 €⁽¹⁾

OU

209€/MOIS⁽²⁾ AVEC APPORT
1^{er} loyer majoré : 2 900 €, LOA 60 mois 50 000 km

ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERT !⁽³⁾

**Motorisation essence
1.0 i-VTEC TURBO 129 ch**



INCLUS : Système de prévention des collisions CMBS • Assistance au maintien dans la voie de circulation LKAS • Reconnaissance des panneaux TSR • Régulateur de vitesse adaptatif ACC • Feux de jour à LED • Sièges chauffants • Climatisation automatique bizona • Honda Connect + Navigation GPS + Apple Carplay & Android Auto + Bluetooth • Radars de stationnement AV & AR + caméra de recul - Vitres AR surteintées • Peinture métallisée gris sonic

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

(1) Tarif au 02/07/2018. Prix de la CIVIC 5 PORTES 2017 1.0 i-VTEC BVM6 Executive édition Sonic Grey by Japauto au prix catalogue de 26 190 €, peinture métallisée gris sonic inclus, hors frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 5 290 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur CIVIC 5 PORTES 2017 1.0 i-VTEC BVM6 Executive Sonic Grey by Japauto immatriculée le 10/09/2018, ayant parcouru au maximum 50 km. Offre valable jusqu'au 31/10/2018 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Consommation et émissions en cycle mixte NEDC : 5.1 l/100 km et 117 g/km (B). Photo non contractuelle. (2) LOA 60 mois, 1^{er} loyer 2 900 € puis 59 loyers de 207,04 €. Assurance facultative Protexio Lease inclus. Montant total dû hors option d'achat 15 115,36 €. Montant total dû option d'achat incluse 24 365,36 €. (Offre accessible dans la limite des stocks disponibles aux particuliers jusqu'au 31/10/2018 pour toute location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail). Exemple de LOA 60 mois et 50 000 kilomètres maximum pour une CIVIC 5 PORTES 2017 1.0 i-VTEC BVM6 Executive Sonic Grey by Japauto immatriculée le 10/09/2018 au prix remis de 20 900 € (prix au 02/07/2018), 1^{er} loyer de 2 900 € puis 59 loyers de 207,04 €, assurance facultative Protexio Lease inclus. Montant total dû : hors option d'achat 15 115,36 € / option d'achat incluse 24 365,36 €. En fin de contrat option d'achat finale 9 250 €. Coût assurance facultative Protexio Lease 18 €/mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1 062 €. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr), soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (3) L'entretien et l'extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans sont offerts pendant toute la durée de la location dans la limite de 30 000 km par an. Contrat Honda Box N°21701106 ; produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance ; Détails sur www.honda.fr. Soit un avantage client H Box pour une Civic de 3 347 € (entretien jusqu'à 125 000 km sur 60 mois : 2 738 € et extension de garantie 2 ans : 609 €) sur base tarif en vigueur au 02/07/18. *Donnez vie à vos rêves.



HONDA À PARIS

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16^e
01 45 00 14 51

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16^e
01 53 84 20 30

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

Paris - République | 32, avenue de la République - 11^e
01 43 14 38 38

Courbevoie | 100, boulevard de Verdun
01 41 88 30 30

AUTOJM.FR

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

PLUS DE 350 VÉHICULES DISPONIBLES RAPIDEMENT



Citroën C3 Aircross

Dès 146€/mois**

Jusqu'à 19%* de remise

JUSQU'À
-40% SUR VOTRE
VOITURE
NEUVE



www.autojm.fr



Peugeot 3008

Dès 224€/mois**

Jusqu'à 21%* de remise



Renault Scenic

Dès 216€/mois**

Jusqu'à 33%* de remise



Nissan Juke

Dès 166€/mois**

Jusqu'à 27%* de remise

AUTOJM.FR

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

Audincourt

03 81 36 30 30

Pessac

AQUITAINE UNIQUEMENT
05 56 52 46 46

Suivez-nous



RCS Belfort 420 464 950 - Photos non contractuelles - * Remise maximum constatée au 18/09/2018 ** Tarif au 18/09/2018. Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager. Le loyer est indiqué sans assurance facultative. Pour une Location avec Option d'Achat sur 48 mois. Le paiement du 1er loyer de 30% interviendra à la livraison. Après paiement du dernier loyer, vous pouvez restituer votre véhicule chez le concessionnaire ou l'acquiescer en levant l'option d'achat.

PARCE QUE LA SÉCURITÉ EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

MAÎTRISEZ L'HIVER ADHÉREZ AUX PRIX BAS

HIVER & TOUTES SAISONS

6 000 RÉFÉRENCES EN STOCK

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

6 000 CENTRES DE MONTAGE
& MONTAGE À DOMICILE



DÉCOUVREZ
LES PACKS
PNEUS + JANTES
PRÊTS À ROULER

capteurs électroniques
de pression en option

*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878 - Crédit Photo : Fotolia.

Besoin d'aide ? Des conseillers à votre écoute au

0 892 460 900

Service 0,40 € / min
+ prix d'appel

allopneus.com
VENTE ET MONTAGE DE PNEUS

À découvrir dans notre prochain numéro

N°1018

du 11 octobre 2018

Surprises du Mondial

Le Mondial de l'Auto ouvrira ses portes au public le 4 octobre. Et nul doute que cette nouvelle édition sera riche en surprises. Nous reviendrons sur celles qui nous ont le plus enthousiasmés.



Tesla Model 3

La "petite" Tesla promet de rendre la voiture électrique plus accessible. Avant qu'elle n'arrive enfin en Europe, c'est en Californie que nous sommes allés l'essayer, à travers un fantastique road trip.

BMW X5

Avec le Mercedes ML, il fut l'un des précurseurs. Mais désormais, entre les rivaux directs (Q7, Cayenne...) et les "petits" qui poussent derrière (X3, Q5, F-Pace, XC60...), il est malmené. Tel un phœnix, le boss revient aux affaires. 1^{er} essai sur les routes américaines.



Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Ne ratez pas le numéro
SPÉCIAL SALON 2019
4 000 modèles, 404 pages

Toutes les marques, tous les modèles, tous les prix et les équipements, c'est le menu de notre traditionnel numéro Spécial Salon. Vous trouverez également un tour du monde des petits constructeurs et un point sur les nouveautés à venir. Le Salon 2019 est en vente au prix de 7,99 €.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)

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

Directrice artistique: Véronique Martin

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

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

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich (1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

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

Ont collaboré à ce numéro: Caroline Hazard, Danielle Molson

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion: Christophe Ruet

Abonnements: Catherine Grimaud (directrice marketing direct), Agnès Tran (chef de produit)

Ventes au numéro: Christophe Chantrel (directeur des ventes), Philippe Merrien (responsable marché)

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52.

Directrice exécutive: Cécile Chambrudrie

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 prépresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Cogérants: Carmine Perna et Frank Mahlberg

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

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

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0323 K 82833

Dépôt légal: 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 (Édigroup Belgique SpA, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



DIFFUSION



RENAULT
La vie, avec passion

Vous allez être fier de votre occasion.



Renault OCCASIONS

Pour 1€⁽¹⁾
3 ANS d'entretien⁽²⁾ + 3 ANS de garantie⁽³⁾

Renault OCCASIONS c'est en étant exigeant qu'on reste n° 1.*

1^{ER} RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS.*

*Source Argus® juin 2018 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2017. (1) Pour 1 € en plus du montant d'achat du véhicule. Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2018 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession. (2) Entretien de 36 mois ou 60 000 km, au 1^{er} des 2 termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 329 892 368 RCS Bobigny. (3) Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac SA, établissement de crédit et intermédiaire d'assurances au capital de 560 956 000 € - siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny - N° ORIAS : 07 004 966 - www.orias.fr, auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles, société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126. MMA IARD, société anonyme au capital de 537 052 368 € - RCS Le Mans 440 048 882. Sièges sociaux : 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon 72030 Le Mans Cedex 9 - entreprises régies par le code des assurances. Dénommées ensemble MMA, assureur de la garantie mécanique.

Renault recommande **elf**

reault-occasions.fr

LIBERTÉ ÉTERNITÉ FIABILITÉ




**MICHEL
HERBELIN**
ATELIER D'HORLOGERIE FRANÇAISE
— DEPUIS 1947 —

www.michel-herbelin.com
#michelherbelin



Newport Chronographe Automatique