



BEL: 4€ - ESP: 4€ - GR: 4€ - DOM: 5€ - DOMA: 5€ - IRL: 4€
LUX: 4€ - PORT: 1€ - CAN: 6€ - SCAN: 5€ - MAR: 45DH - TOM: 5€ - TOM: 800 CFP
TOM: AC: 1000 CFP - CH: 6€ - TUN: 800 CFP

ESSAI LONGUE DURÉE

TESLA MODEL 3

SUR PRÈS DE 2 000 KM,
ELLE NOUS A CONQUIS !



DOSSIER ESSAIS

SUV OU BERLINES ?

Vous avez encore le choix!

5 MATCHS POUR DÉCIDER



DOSSIER DEUX-ROUES

Les vedettes se renouvellent

DS 3 CROSSBACK

À bord du nouveau petit
SUV français

NOUVEAUTÉ



M 01117 - 1018 - F: 3,90 €





Nouveau CLS. Retombez amoureux.

Impossible de résister à l'élégance racée de ce coupé 5 places et à ses nombreuses nouveautés, comme le double écran digital WIDESCREEN. Succombez sur www.mercedes-benz.fr

Mercedes-Benz
The best or nothing.



Consommations mixtes : 5,8-8 l/100 km. CO₂ : 154-189 g/km.



NOUVELLE PEUGEOT 508

WHAT DRIVES YOU?*



* BRTC Automobile PEUGEOT 508 144 500 NCM Norme.

PEUGEOT i-Cockpit® AVEC DALLE NUMÉRIQUE
ÉCRAN CAPACITIF 10" HD**
SYSTÈME INFRAROUGE DE VISION DE NUIT**
BOÎTE AUTOMATIQUE À 8 RAPPORTS**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

* Qu'est-ce qui vous fait avancer? ** De série, en option ou indisponible selon les versions.

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Consommation mixte NEDC (l/100 km) : de 3,7 à 5,7. Émissions de CO₂ NEDC (g/km) : de 98 à 131.

**FABRIQUÉ
EN FRANCE**

N°1018

Du 11 au 24 octobre 2018

Peugeot e-Legend/P. 12



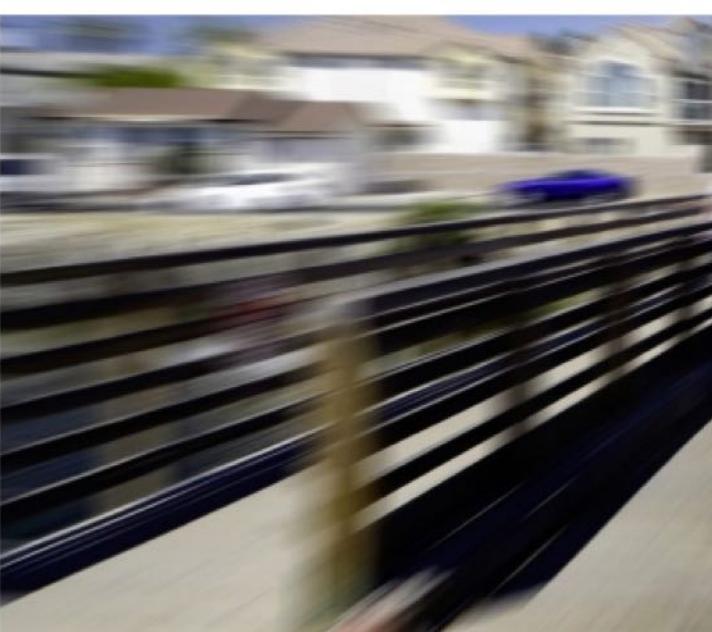
BMW X5/P. 66



Volkswagen T-Roc/P. 96



DS 3 Crossback/P. 22



SOMMAIRE

Découvrir

12 Peugeot e-Legend

À bord de la star du Mondial de l'Auto

La genèse: **naissance d'une légende**

22 Les surprises du Mondial

Le **DS 3 Crossback** en détail; **BMW Série 3**

VII; **Renault EZ.Ultimo**; **GAC GS5**; **Mercedes**

Classe B III; **Porsche 911 Speedster Concept**;

Skoda Vision RS Concept; **Toyota RAV4 V...**

Comprendre

36 **Mazda**: le dernier des samouraïs?

Conduire

46 **Tesla Model 3 Performance**

55 **SUV ou berline: comment choisir**

Citroën C3 Aircross/C3 PureTech 82 ch

Peugeot 3008/308 BlueHDi 130 ch

Volkswagen T-Roc/Golf 1.5 TSI 150 ch

Mercedes GLC Coupé/Classe C 220 d 4Matic

Volvo XC60/V60 D4 AWD 190 ch

66 **BMW X5 M50d M Performance**

72 **Les Experts: Citroën C4 Cactus**

1.2 PureTech 130 ch

74 **Suzuki Jimny 1.5 VVT**

78 **Peugeot 308 1.6 PureTech 225 ch**

81 **Dernier essai: DS 4**

Vibrer

82 **Hot Wheels: la fête des miniatures**

88 **Formule 1: les ingénieurs en colère**

90 **Rétro: Fiat 128 Berlinetta 1300**

Partager

94 **La vie de vos autos**

95 **Le chef des essais vous répond**

S'offrir

96 **Configurateur: Volkswagen T-Roc**

100 **Occasion: BMW Série 5**

103 **Dossier deux-roues: remise à niveau!**

113 **Prix du neuf Le tarif des voitures neuves**

121 **Les professionnels s'affichent**

Les petites annonces



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

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

Enveloppe multitires "Opération prix légers" jetée en 4^e de couverture sur la diffusion abonnés France. Encart Citroën broché au centre sur la totalité de la diffusion.

SUV ou berline: comment choisir/P. 55



Dossier deux-roues/P. 103



Hot Wheels: la fête des miniatures/P. 82



Suzuki Jimny/P. 74

Tesla Model 3/P. 46

DU 1^{ER} AU 31 OCTOBRE

LE RENDEZ-VOUS
ELECTRIQUE

TESTEZ L'ÉLECTRIQUE ET BÉNÉFICIEZ
D'OFFRES EXCEPTIONNELLES



Renault ZOE

à partir de

99 €/mois⁽¹⁾

Sous condition de reprise + 12 ans. LLD sur 37 mois, 1^{er} loyer de 2000 €
après déduction du bonus écologique. Hors location de batterie⁽²⁾.

MODÈLE PRÉSENTÉ : RENAULT ZOE CITY AVEC OPTION PROPOSÉE EN LOCATION LONGUE DURÉE

(1) Exemple de Location Longue Durée pour Renault ZOE City, hors location de batterie, sur 37 mois et 22 500 km avec un 1^{er} loyer majoré de 8 000 € ramené à 2 000 € après déduction du bonus écologique de 6 000 €, puis 36 loyers de 99 €. Offre sous condition de reprise d'un véhicule roulant de plus de 12 ans non éligible à la prime de conversion gouvernementale. Restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 397 267 200 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. (2) Location de batterie à 69 €, au prorata temporis, le mois de livraison, puis 39 €/mois au lieu de 69 €/mois les 36 mois suivants pour tout contrat souscrit sur la base de 7 500 km/an. Pour tout kilométrage



RENAULT
La vie, avec passion



Réservez votre essai au **3023** Service & appel gratuits

AUX MÊMES CONDITIONS À 115 €/MOIS.

annuel supérieur, voir barème en points de vente. La location de la batterie est proposée par 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. Offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Renault ZOE neuve du 01/10/18 au 31/10/2018. Renault ZOE est désormais disponible également en achat intégral (châssis + batterie), voir conditions en points de vente. Renault ZOE : 300 kilomètres d'autonomie réelle confirmés en homologation WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures). Gamme Renault ZOE : **consommation (Wh/km) : 133. Émissions CO₂ (g/km) : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.**

SOLIDE COMME UN ROC QUI SERAIT ASSIS DANS UNE VOLKSWAGEN.



On peut douter de tout mais pas de sa Volkswagen.



NOUVEAU T-ROC

jusqu'à
3 500 €⁽¹⁾

Prime à la conversion incluse*



Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

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

(1) Jusqu'à 3 500 € de reprise composée de l'offre de reprise Volkswagen allant jusqu'à 2 500 € sur la gamme T-Roc + 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale. * Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine non cumulable avec toute autre offre en cours, dans le réseau Volkswagen participant, sur une sélection de T-Roc, dans la limite des stocks disponibles, pour l'achat d'un Nouveau T-Roc entre le 01/10/2018 et le 31/10/2018 et immatriculation avant le 31/12/2018, sous condition de reprise (voir conditions détaillées sur volkswagen.fr) et sous réserve de bénéficier de la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur www.service-public.fr).

Cycle mixte de la gamme T-Roc (l/100 km) : 5,1 à 6,8. Rejets de CO₂ (g/km) : 116 à 155. Valeurs au 15/06/2018 susceptibles d'évolution à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

LE MONDIAL DE L'AUTOMOBILE
A BIEN CHANGÉ...

IL FAIT AUSSI TAIE HAIES
GRILLE PAIN ET ASPIRATEUR!



l'édito

ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 54 et sur
www.kiosquemag.com



CLEMENT CHOULOT

LE POINT JIMNY

Malgré les absents annoncés, nous nous préparions à ce Mondial parisien comme à la fête de l'automobile qu'il a toujours été. En en ressortant, il faut bien avouer quelques pensées sombres. Sans doute, le groupe PSA a brillé, tant par l'agencement chaleureux de ses stands que par ses révélations. Le concept Peugeot e-Legend, que nous vous présentons en détail dans ce numéro, est un coup de cœur absolu, encore plus séduisant en vrai qu'en photos. Le DS 3 Crossback, avec ses forts partis pris, ne laisse pas indifférent, l'électrification s'annonce, le Citroën C5 Aircross déploie son

univers coloré. Bref, il y a un air de fête dans cette zone du Hall 1, vitrine du Salon parisien. Hélas, si l'on écarte le stand Ferrari, dont les deux barquettes Monza vont nourrir les rêves des visiteurs, c'est à peu près la seule. Les vides laissés par les déserteurs, comblés maladroitement par des voiturettes sans permis ou des équipementiers, choquent les confrères étrangers. Le Salon de Paris va-t-il disparaître, me demandent-ils ? Au-delà de la question de l'avenir des grands Salons, loin d'être seulement parisienne, se pose celle de l'automobile individuelle. Dans sa conférence d'avant Salon, Carlos Tavares, le patron de PSA, soulignait les conséquences de certaines tendances lourdes : *"Il faut bien être conscient que la mobilité propre, c'est comme la nourriture bio, c'est plus cher."* Pointant également la densité croissante des technologies embarquées, qui va entraîner une forte inflation des coûts, il en concluait que la voiture du futur ne serait plus accessible à tous, accélérant l'économie du partage plutôt que de la possession. Sombres perspectives... Et puis, en croisant des confrères, j'ai entendu une fois, cinq fois, dix fois, cette drôle de remarque : *"Tu as vu le Suzuki Jimny ? Il est absolument craquant. J'en veux un tout de suite !"* Oui, on parle bien de ce petit 4x4 rustique, aux plastiques durs et à l'équipement basique. Mais sa bouille, sa fraîcheur, sa taille réduite, le plaisir immédiat que l'on imagine à son volant lui offrent un charme que toute la technologie du monde ne peut remplacer. Et si c'est lui qui avait raison ? Et s'il était capable de nous rendre l'espérance d'un avenir automobile plus simple et plus joyeux ?

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre édito du 13 septembre, vous associez la boîte auto à "un truc de femmes incapables de passer les vitesses". Cela contribue à ancrer une vision sexiste de la femme dans la tête de vos lecteurs. Les femmes achètent aussi des voitures sans en référer à personne, et sont susceptibles de lire votre journal.

Catherine Chavy

Nous citions un préjugé, identifié comme tel, pour mieux le démontrer. Et dans l'enquête de notre numéro du 19 juillet, nous démontrions clairement que les femmes sont meilleures conductrices que les hommes, ce dont Mélina, notre responsable des essais, est bien convaincue. Alors, sexiste *L'AJ* ?

Le gouvernement fait tout pour tuer le déjà très faible marché des véhicules de sport et de prestige en France, avec une nouvelle taxe sur les véhicules de plus de 36 CV et une autre sur les voitures d'occasion de plus de 10 CV. Pouvez-vous me dire si ces deux taxes sont dégressives avec l'âge du véhicule ?

J.-J. R

Ce "super malus", payable à l'immatriculation de voitures neuves ou d'occasion de plus de 10 CV (avec un fort renchérissement au-delà de 36 CV), se réduit cependant de 10 % par année d'ancienneté de la voiture. Maigre consolation, quoi qu'il en soit...

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



TEL LE PHÉNIX...

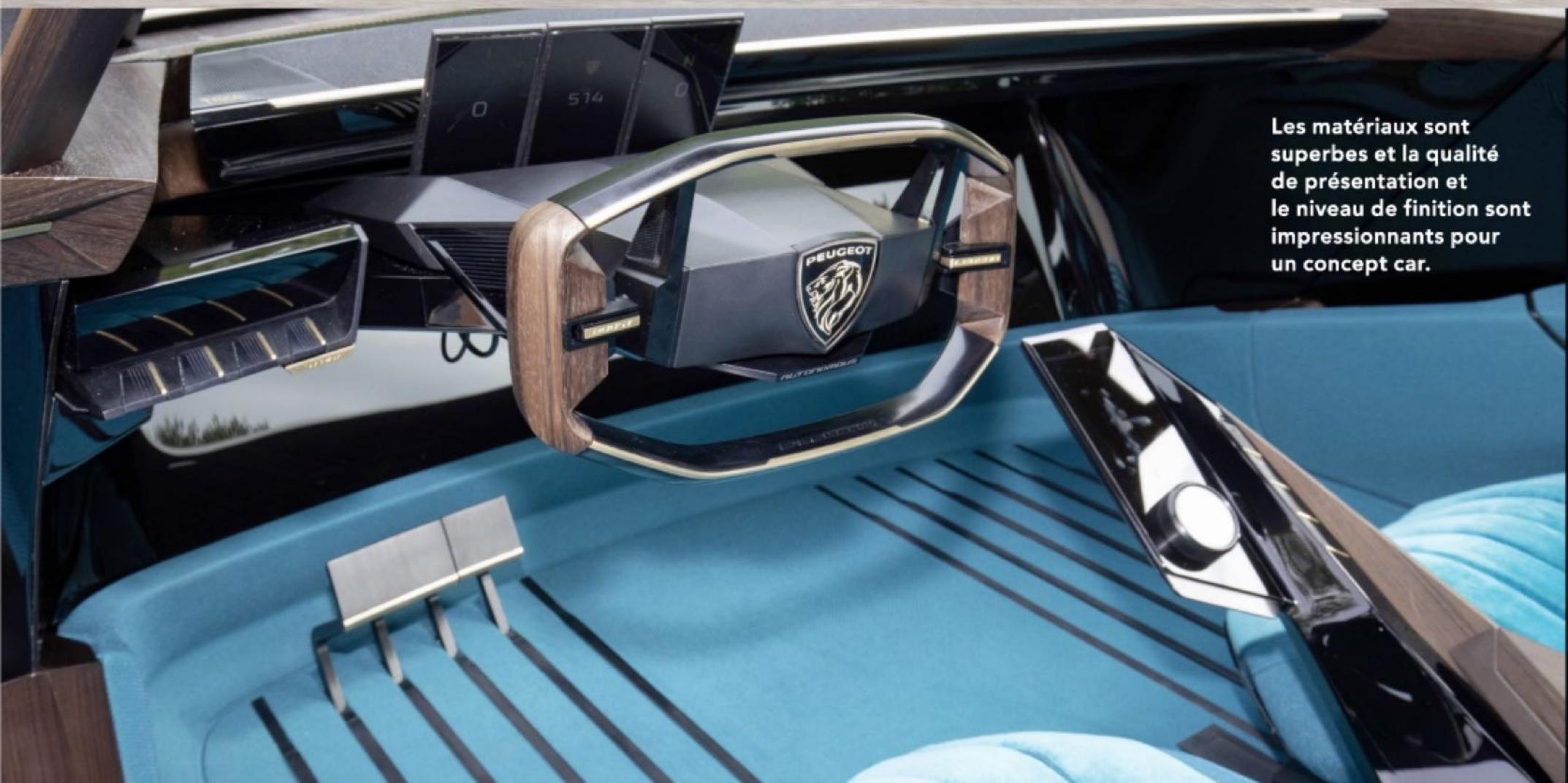
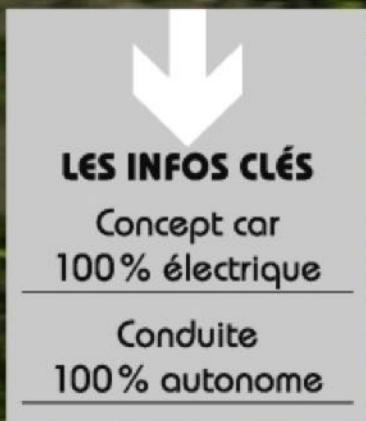
La mode du design rétro s'est déjà emparée de la production de série et des concept cars, mais voilà qu'elle s'en prend aux modèles de compétition! Avec bonheur, heureusement: alors que la légendaire "Moby Dick" fête ses 40 ans d'existence, Porsche remet au goût du jour le patronyme "935" avec ce modèle dont la ligne et la décoration évoquent au premier coup

d'œil cette ancienne reine de l'endurance. La recette n'a pas changé: la base est une 911 (991 GT2 RS phase 2, en l'occurrence), mais le capot plongeant, les voies très élargies et l'immense aileron arrière changent radicalement l'allure de l'auto. Porsche annonce 700 ch, 1 380 kg et un chèque de 842 500 € pour acquérir l'un des 77 exemplaires prévus.



De

PEUGEOT e-Legend



Les matériaux sont superbes et la qualité de présentation et le niveau de finition sont impressionnantes pour un concept car.

emblématique rêve d'hier

Rendre hommage au passé tout en valorisant des technologies ultramodernes... Telle était l'ambition du concept Peugeot qui a enflammé le Mondial. Mission parfaitement accomplie, comme en témoigne notre expérience à bord.

Par Brice Perrin Photos Laurent Lacoste



Le mois de juillet vient de commencer, et le soleil est presque au zénith quand nous arrivons à la Ferté-Vidame, à 120 km à l'ouest de Paris. Le site de PSA est bien gardé : hauts murs, végétation épaisse, barrières dissuasives. À juste titre : deux mois avant sa révélation au Mondial de l'Automobile à Paris, nous allons découvrir le concept e-Legend. Et le privilège est doublé par la présence sur place des responsables de ce projet !

Il avance vers nous, et seul le discret crépitement des graviers sous la gomme des pneus se fait entendre. 100 % électrique et capable de passer en mode totalement autonome, e-Legend fait pourtant référence, sans équivoque, à la 504 qui fête, cette année, son cinquantenaire. Les lignes générales, le logo à l'ancienne, les optiques, le pare-chocs flottant, tout évoque la 504, en particulier sa version Coupé. "Nous souhaitions profiter des 50 ans de la 504, mais sans tomber dans le pur rétro design", tempère Matthias Hossann, responsable du design des concept cars pour Peugeot. Il poursuit : "Nous mélangeons ici notre ADN de marque avec la conduite autonome et l'électrification. C'est un produit hypertechnologique

et moderne, mais sans pour autant être ennuyeux. Même avec beaucoup de technologie embarquée, on pense à l'expérience client. On ne veut pas d'une expérience froide, même avec une voiture autonome, et on veut maintenir une expérience de marque."

Quand la technologie sublime un hommage au passé...

Il suffit de faire le tour de l'auto et de prendre place à bord pour constater à quel point le pari est réussi : la technologie (nombreux écrans tous fonctionnels, surfaces tactiles, éléments motorisés) est omniprésente mais parfaitement intégrée, la qualité de présentation et le degré d'aboutissement font oublier que nous sommes à bord d'un concept. Bois noble, console centrale dotée d'une interface spécifique et fonctionnelle, velours chatoyant, volant qui se dissimule sous la planche de bord pour dévoiler une ceinture d'écrans : j'en prends plein les yeux. Et plein les oreilles : la planche de bord cache une large barre de son, conçue par Focal. Et je me prends à rêver : 4,65 m de long pour 1,90 m de large et 1,37 m ➔

de haut, des jantes en 19 pouces : cette e-Legend est désirable, mais aussi réaliste ! Un futur coupé pour accompagner la berline 508 II ? Pas en tant que tel, hélas : *“Ce concept est aussi un laboratoire, et pas seulement un intérieur et un extérieur. Il nous permet également de présenter et de tester des innovations et des interfaces homme-machine. On travaille sur les concepts pour ensuite décliner certains éléments en série”*, explique Philippe-Emmanuel Jean, qui œuvre à la stratégie de la marque.

Le velours à l'ancienne côtoie un immense écran incurvé

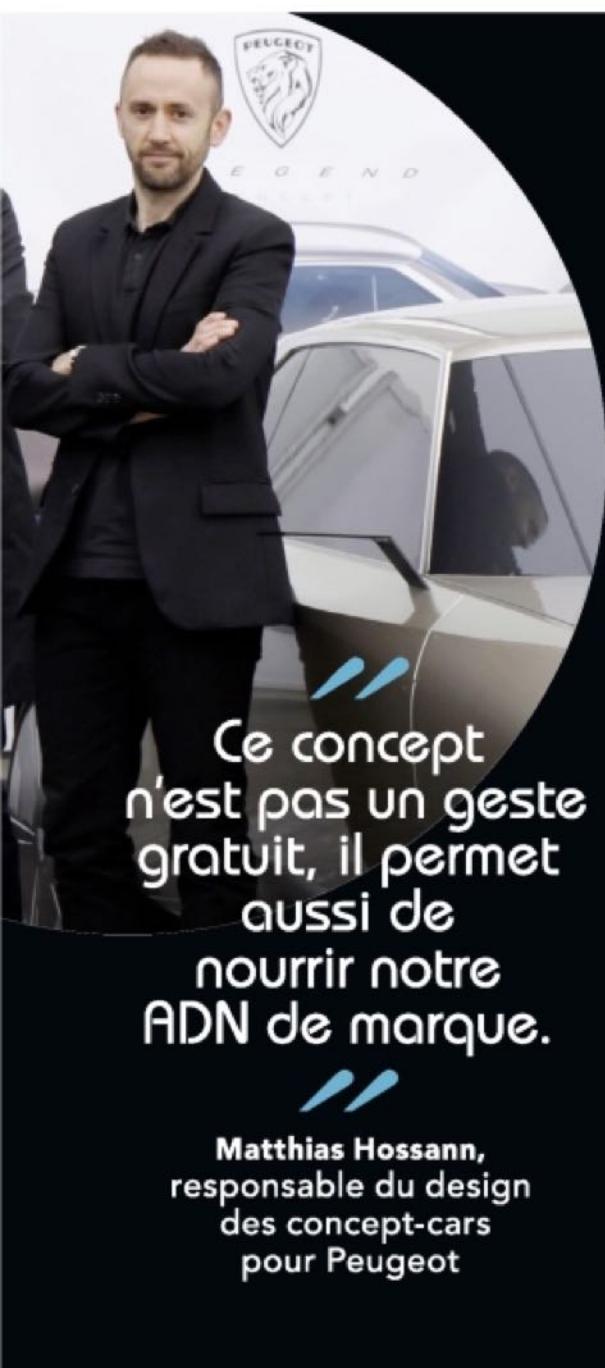
Il faut espérer que l'habitacle fasse partie de ces éléments qui se retrouveront sur les futurs modèles de série. *“Dans l'habitacle, nous utilisons du velours mais traité avec de la maille tissée numériquement. L'intérieur présente un contraste entre des matériaux très sensuels et beaucoup de technologie”*, précise Matthias Hossann. Le coup de génie réside en effet dans la double ambiance. Installé dans le siège conducteur au confort ouaté, je profite de l'i-cockpit, qui cumule un volant aplati et trois compteurs numériques, ainsi que d'une petite console tactile installée sur un bras en bois rattaché à l'armature du siège. Ergonomie parfaite, sensations délicieuses. Mais en passant en mode autonome, le volant s'escamote en quelques secondes derrière la planche de bord, et dévoile une immense ceinture d'écrans incurvés conçus par Samsung, juste devant mes pieds. Deux autres écrans subtilement escamotés se déploient sous mon nez et celui de mon passager. La sensation d'espace à bord, grisante, est renforcée par les montants d'une rare finesse et les vastes surfaces vitrées. Mais Peugeot ne se contente pas d'offrir le choix entre un conducteur qui s'implique ou une conduite entièrement autonome. La voiture présente deux modes manuels (Legend et Boost, ce dernier étant davantage



Magie ! En activant le mode autonome, le volant disparaît rapidement sous la planche de bord.



Le principe de l'i-cockpit est maintenu, mais le tableau de bord est ici remplacé par trois petits compteurs numériques et escamotables.



Ce concept n'est pas un geste gratuit, il permet aussi de nourrir notre ADN de marque.

Matthias Hossann,
responsable du design
des concept-cars
pour Peugeot



L'habitacle est à la fois spacieux et lumineux. Le velours bleu est un clin d'œil au coupé 504.



**Profitez d'un moment
sur le green
pour faire l'entretien
de votre Audi.**



Avec le service voiturier à domicile,

nous venons chercher votre Audi et vous la rapportons. Afin de ne pas bouleverser votre emploi du temps, nous vous proposons la prise en charge et la restitution de votre véhicule sur le lieu de votre choix⁽¹⁾ pour tout entretien, contrôle technique ou travaux de carrosserie/ remplacement de pare-brise. Chez Audi, on en fait beaucoup pour que vous puissiez faire autre chose.

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

(1) Service proposé dans un rayon de 20km/20 mn autour de nos ateliers. Voir tarif et conditions chez votre Partenaire participant.

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

Audi recommande Castrol EDGE Professional.

16 [DÉCOUVRIR] PEUGEOT e-Legend



Une fois la conduite autonome activée, deux larges écrans apparaissent sous les yeux du conducteur et de son passager. Spectacle garanti!



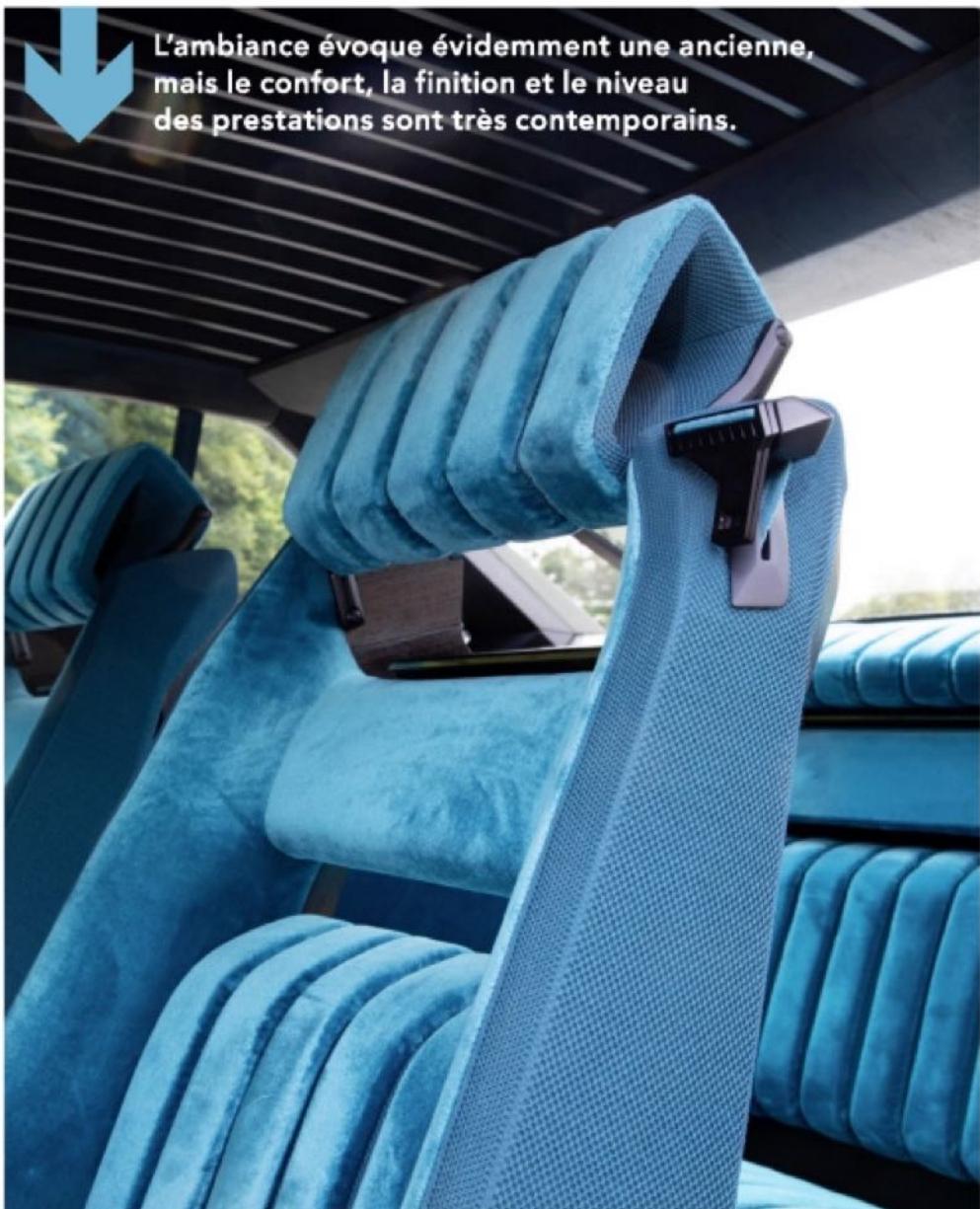
dynamique, avec la route qui se retrouve projetée sur le très large écran) et deux modes de conduite autonome: Soft, qui *“privilégie le confort des occupants”*, et Sharp, qui offre un *“typage précis et dynamique du véhicule”*. En sortant du concept, et en quittant la Ferté-Vidame, une seule pensée me rattache à cette brève mais passionnante expérience à bord d'e-Legend : le passé des constructeurs est un formidable réservoir pour alimenter le style et l'ambiance de l'automobile du futur, et l'automatisation ou l'électrification des voitures ne sera pas synonyme de banalité ou de fadeur !



L'avis de **Brice Perrin** À son tour, Peugeot rend honneur à son passé récent avec un concept réussi, et qui parvient en outre à valoriser des technologies de pointe, sans pour autant verser dans l'excès. Je suis complètement fan.



L'ambiance évoque évidemment une ancienne, mais le confort, la finition et le niveau des prestations sont très contemporains.



Les rétroviseurs sont remplacés par des caméras dont les images sont projetées sur les écrans de l'habitacle. Bientôt en série chez Peugeot ?



D'apparence simple, ce concept cache en fait de nombreux petits détails stylistiques, comme ce marchepied garni de nombreuses lamelles.





MONIQUE DUPONT-SAGORIN

3 questions à...

**Gilles Vidal,
directeur du style Peugeot**

L'Auto-Journal : Quelle est l'idée, l'ambition avec le concept e-Legend ?

Gilles Vidal : C'est une démarche qui consiste à dire que l'automobile ne va pas devenir quelque chose de lisse, rébarbatif ou insipide, ce que craignent beaucoup de gens aujourd'hui. On ne va pas s'ennuyer, même avec la conduite électrique et autonome. Le futur va être extraordinaire. Un jour, même, je ne sais pas si nous serons encore là pour le voir, les êtres humains n'auront plus le droit de conduire. Nous en serons choqués, parce que nous sommes des conducteurs, mais pour nos arrière-petits-enfants, ce sera quelque chose de normal. Et ils diront de nous que, à notre époque, nous étions fous !

L'AJ : Avec l'automatisation de la conduite, ne risque-t-on pas d'assister à une homogénéisation, un affadissement de l'automobile ?

GV : Il faut que les véhicules restent attractifs, même en devenant autonomes. Les clients demandent justement des choses excitantes, sans pour autant qu'elles soient atypiques. Mais nous ne sommes pas pour autant condamnés à un niveling sur les performances ou les sensations. Même si toutes les voitures devenaient électriques demain : on peut coder la conduite autonome de plusieurs façons différentes. Avoir, par exemple, une conduite très douce, qu'aucun humain ne serait capable de reproduire, ou au contraire une conduite très dynamique, tout en restant évidemment dans les limites de la loi.

L'AJ : Le niveau 3 de la conduite autonome devrait arriver dans les prochaines années. Est-ce que cela signifie des évolutions dans les interfaces, ou la façon de concevoir les habitacles ?

GV : Oui. Il y aura une évolution des habitacles au fil des modèles. Les choses évolueront, mais pas au point d'imposer de fortes ruptures du jour au lendemain. C'est une période un peu critique, puisqu'il ne faut pas perdre les gens avec des interfaces trop en rupture, mais en même temps, ils sont prêts au changement comme jamais auparavant. Le monde bouge tellement vite, et les gens s'y sont habitués. Il faut réussir à se positionner au milieu de cette tendance, et décider jusqu'où l'on peut ou non aller.



La ligne, racée, évoque la 504 mais sans tomber dans la nostalgie mièvre. Le style global de ce concept est très séduisant !



La banquette présente un style et une teinte qui changent de la monotonie, mais qui resteront sûrement à l'état de concept...

Le concept Peugeot e-Legend ne sera pas fabriqué en série. Il a une autre mission : annoncer que la passion auto ne mourra pas avec la conduite autonome !





La confection des sièges a été réalisée par les selliers de Peugeot. Outre les différentes densités de mousse, l'intégration du velours – un matériau qui avait disparu des voitures – a nécessité de nombreux dépôts de brevets.





Naissance d'une légende

Avant sa présentation à La Ferté-Vidame, à laquelle nous avons eu la chance d'assister (p. 12), et bien avant celle faite au public à l'occasion du Salon de Paris, Peugeot a invité *L'Auto-Journal* à découvrir la fabrication de son concept car e-Legend. Comment résister à une telle tentation...

Par Florian Chopin Photos Arnaud Saunier



Pour éliminer toutes les imperfections, les panneaux de carrosserie, ici le capot moteur, sont poncés avec des feuilles de verre au grain de plus en plus fin.

Al'époque, il s'appelait P18, pour Paris 2018, et n'était encore qu'une maquette pleine, loin d'être finalisée. Mais il dégageait déjà une belle prestance, au milieu de la terrasse d'exposition de Peugeot, à l'ADN de Vélizy. Toutefois, quelque chose ne cadrait pas... Malgré la désignation "concept", P18 semblait avoir déjà dépassé ce stade pour devenir un showcar annonçant un véhicule de série. Le traitement très réaliste y était certainement pour beaucoup dans cette impression. Le meilleur est sans conteste le vitrage. Contrairement à la plupart des concept cars présentés chaque année qui reçoivent du polycarbonate, le dernier-né de Peugeot dispose de véritables vitres en verre. "Ce matériau est plus qualitatif et moins sujet aux rayures, et, surtout, il offre un rendu beaucoup plus réaliste que le polycarbonate", avoue Matthias Hossan, responsable des concept cars chez Peugeot. Malheureusement, le verre est également bien plus complexe à travailler. Pour offrir le meilleur traitement, et malgré tout son savoir-faire, D3, l'un des spécialistes français de la production de concept cars à qui Peugeot a confié la réalisation de P18, a fait appel à un sous-traitant spécialisé dans la fabrication de vitrage.

Un concept permet de tester des idées. Et si le velours revenait...

Autre exemple démontrant la volonté de coller au plus près de la réalité : la sellerie. Elle a nécessité entre six et huit mois de conception, en interne, et de nombreux dépôts de brevets. Si le velours affiche une belle tendance dans la mode, son retour dans les habitacles de nos voitures ne semblait pas à l'ordre du jour, tant ce matériau s'avère fragile, à la longue, pour un tel usage. Qu'importe, les selliers de Peugeot n'ont pas hésité à rouler ➤



D3 a 30 ans

Le groupe français D3 a été créé en 1988. Il compte aujourd'hui 135 salariés sur 7 sociétés réparties dans 4 sites : trois en France (Guyancourt, Le Quesnoy et Magny-les-Hameaux) et un aux États-Unis (Los Angeles). Les concept cars Peugeot e-Legend et Renault EZ Ultimo (p. 31) sont ses 124^e et 125^e réalisations.



Si, lors de la fabrication du concept, du polycarbonate a été utilisé pour les vitres, la version définitive dispose de vrais vitrages en verre.



avec durant près de 4 000 km pour tester et trouver la texture idéale pour P18. Toutes les difficultés rencontrées sur la réalisation d'un concept car servent, dans une certaine mesure, pour les véhicules de série. Les fauteuils de ce concept ne sont pas juste là pour la décoration, ils offrent également un excellent maintien. À croire que Peugeot entend vraiment remettre prochainement le velours à son catalogue.

Et si cet hommage au coupé 504 devenait le coupé 508 ?

Pour Nicolas Brissonneau, designer extérieur du concept, "l'objectif n'était pas de faire du néo-rétro, mais d'offrir une ligne élégante rappelant de façon presque subliminale le coupé 504." Il a donc travaillé en lien étroit avec les équipes de D3 pour alléger les lignes sans jamais copier le style de cette aïeule devenue une légende. Le résultat est sans appel : P18 est devenu e-Legend. Mais une fois quittés les locaux de D3, il reste une certaine persistance rétinienne, rappelant subtilement le coupé 504. Et l'imaginaire fait le reste...



LAURENT LACOSTE

Cette maquette pleine à l'échelle affiche déjà tout le caractère incisif du futur concept. Les ailes sont généreusement galbées, le regard est frondeur.

J'aime avoir le choix.

Gamme Hyundai i30

À partir de

225 € /mois⁽¹⁾

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

SANS APPORT⁽²⁾

ET ENTRETIEN OFFERT



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



i30 N Line



Boîte automatique
à double embrayage
DCT-7



Jantes
alliage 18"



Chargeur sans fil
pour téléphone
compatible



Sellerie cuir
alcantara



HYUNDAI

**5 A
NS GARANTIE KILOMÉTRAGE
ILLIMITÉ**

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

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

Oubliez vos a priori

DS 3 CROSSBACK



LES INFOS CLÉS

Prix : à partir de
23 500 €

Commercialisation :
printemps 2019

Sa cible : Audi Q2



“Près de 70 % d'un style réussi provient des proportions.”

Thierry Métroz, responsable du design DS

EN CHIFFRES

L/l/h	4,12/1,79/1,53 m
Empattement	2,56 m
Largeur coudes AV/ AR	142/136 cm
Garde au toit AV/AR	100/95 cm
Entre sièges	22 cm
Longueur assise AR	45 cm

Découvrir une nouveauté en photo est très différent de la voir pour la première fois en "chair et en os". S'il y a parfois de mauvaises surprises, ce n'est pas le cas pour le DS 3 Crossback. Musclé, compact, le modèle en ferait presque oublier qu'il s'agit d'un SUV.

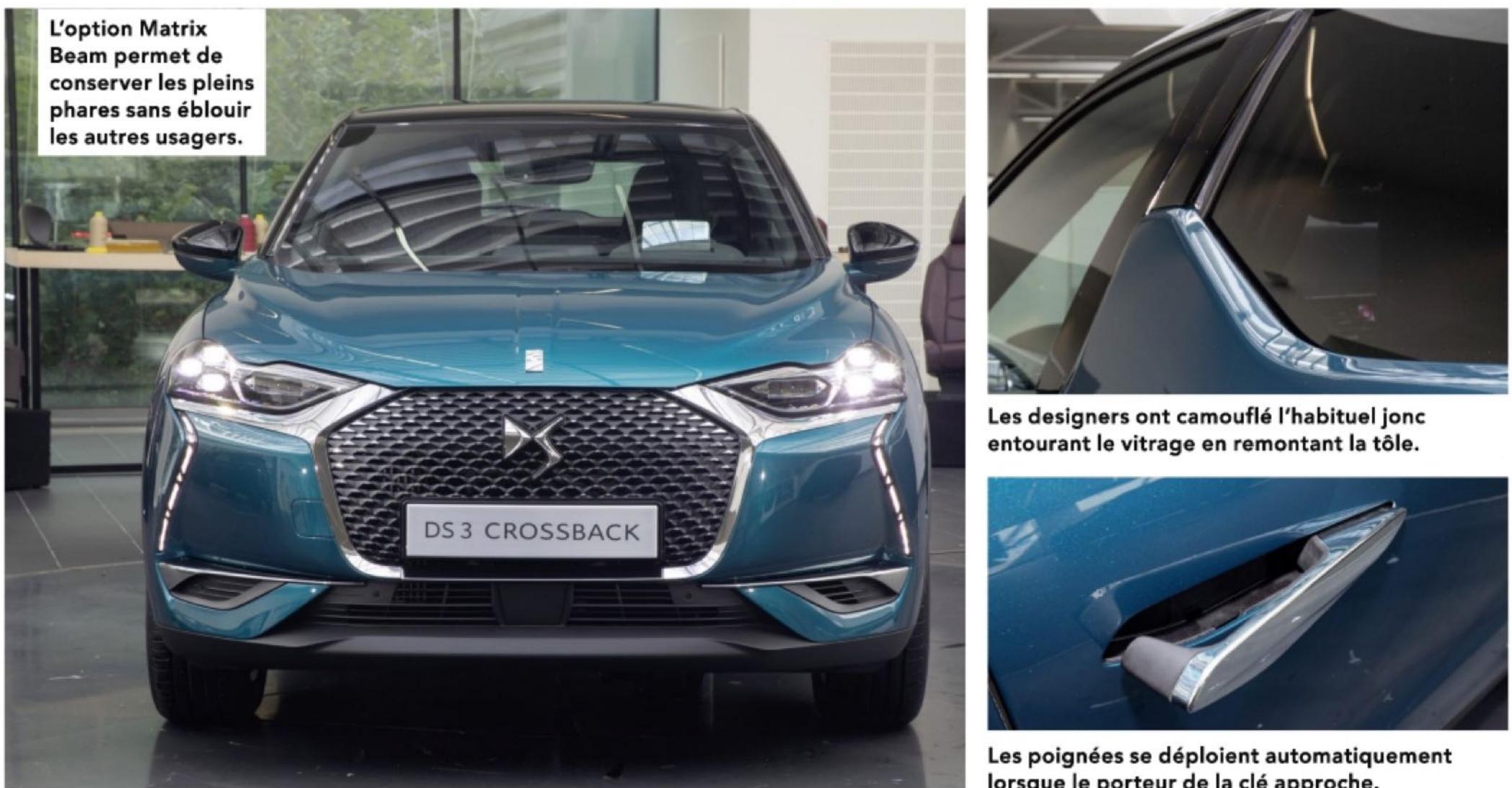
Par **Florian Chopin** Photos **Laurent Lacoste**

Subir l'indifférence est assurément pire que de déplaire. DS Automobiles l'a fort bien compris. Depuis le début de l'aventure, avec feu la Citroën DS3 (2010), la marque n'a jamais vraiment cherché le consensus. Les différents modèles proposés jusqu'ici ont intrigué, étonné. Ils ont été adorés ou carrément détestés. Les mauvaises langues diront qu'au regard des chiffres de ventes, ils ont plus souvent été rejetés. Certes, mais ils sont rarement passés inaperçus. Pour être franc, il

m'arrive encore de me retourner sur une DS 5, certainement plus pour l'aspect iconoclaste de l'engin que pour sa beauté intrinsèque. Certains modèles traversent le paysage automobile sans jamais laisser une trace de leur passage dans les esprits. Qu'en sera-t-il de ce DS 3 Crossback ? Les premières illustrations qui ont circulé sur la toile offraient des rendus souvent plats et décevants. Alors que c'est tout le contraire de l'auto ! Elle dégage une belle générosité dans ses formes, dans ses galbes. Cela vient avant tout de ses proportions bien équilibrées. "Près de 70 % d'un style ➔



24 [DÉCOUVRIR] DS 3 CROSSBACK



réussi provient des proportions", ne cesse de marteler Thierry Métroz, responsable du design DS, à ses équipes. L'avantage de ce modèle – par rapport à tous les autres réalisés par la petite marque (on le souhaite) montante – aura été d'être le premier du groupe développé sur la plate-forme CMP/eCMP. "Nous avons discuté avec les ingénieurs pour pouvoir déployer les bonnes cotes. Nous avons en quelque sorte influencé la technique, car nous avions une maquette de la voiture avant même que la plate-forme ne soit réalisée", explique le responsable du style. Ce ne

pourra pas être le cas des futurs modèles comme la Peugeot 208 (prévue pour le printemps 2019). Pour obtenir des proportions idéales, l'équipe de design a pris pour mètre étalon la taille d'une roue: 690 mm (soit une jante de 18 pouces). Ainsi, l'empattement du DS 3 Crossback mesure deux roues et demie et la hauteur de la voiture est d'à peine deux roues. Toutefois, cela ne veut pas dire que le design a dicté sa loi. Ainsi, le style souhaitait des voies arrière plus larges qu'à l'avant, ce qui est contraire à une bonne aérodynamique, donc à une consommation contenue. Autre



Les croquis exagèrent toujours quelque peu le style de la voiture. Pourtant, en comparant les formes galbées du DS 3 Crossback définitif aux dessins réalisés par les designers, on retrouve la même générosité dans les courbes.

Le porte-à-faux latéral, c'est l'écart entre le vitrage et le bord de la roue. Ici, il donne des hanches généreuses.



Premier modèle conçu sur la plate-forme CMP, le DS 3 Crossback a des proportions équilibrées.

exemple, "le porte-à-faux avant a été réadapté car, sur notre maquette initiale, il était trop court et ne répondait pas aux contraintes", avoue Bertrand Dantec, responsable du design du projet. En revanche, pour le porte-à-faux latéral, les designers se sont lâchés. Il s'agit de l'espace entre la position de la vitre et celui de la roue. Pour mieux l'appréhender sur ce DS 3 Crossback, placez-vous à l'arrière de l'auto et remarquez l'écart entre la cabine et l'aplomb de la jante. Cela donne des hanches généreuses à la voiture. L'effet est d'autant plus saisissant qu'il est accentué par les fausses écopes dans le bouclier et les imposantes sorties d'échappement resserrées. Personnellement, c'est ma vue préférée...

Le flanc n'est pas mal non plus et dispose de nombreux points d'intérêt. À commencer par l'aileron de requin. Cette icône de la DS 3 se devait de se retrouver sur le Crossback, toutefois "nous avons cherché différentes positions et ce fut un vrai challenge que de le placer au niveau du pied

milieu", affirme Thierry Métroz. Cet élément graphique permet de reconnaître l'auto au premier coup d'œil: c'est une DS et elle appartient à la famille DS 3. Si, parmi les autres détails visuels, les poignées de portière affleurantes sautent aux yeux, il en est un plus discret: le jonc de caoutchouc entourant le vitrage. Vous ne le voyez pas et c'est normal. Non pas qu'il n'y soit pas, ce serait inconcevable, mais les designers sont parvenus à le dissimuler en rehaussant la carrosserie. Cela allège visuellement l'ensemble tout en affirmant une certaine tenue à l'auto en augmentant le ratio carrosserie/vitrage. Par ailleurs, vous aurez noté le peu d'éléments chromés. DS va vers plus de simplicité et c'est tant mieux.

C'est finalement sur l'avant que j'ai le plus de mal avec ce DS 3 Crossback, et plus particulièrement avec ces optiques aux contours tarabiscotés. Thierry Métroz avoue que sans cet effet, cette face manquait singulièrement de personnalité. Par ailleurs, "l'effet a pour intérêt de montrer la

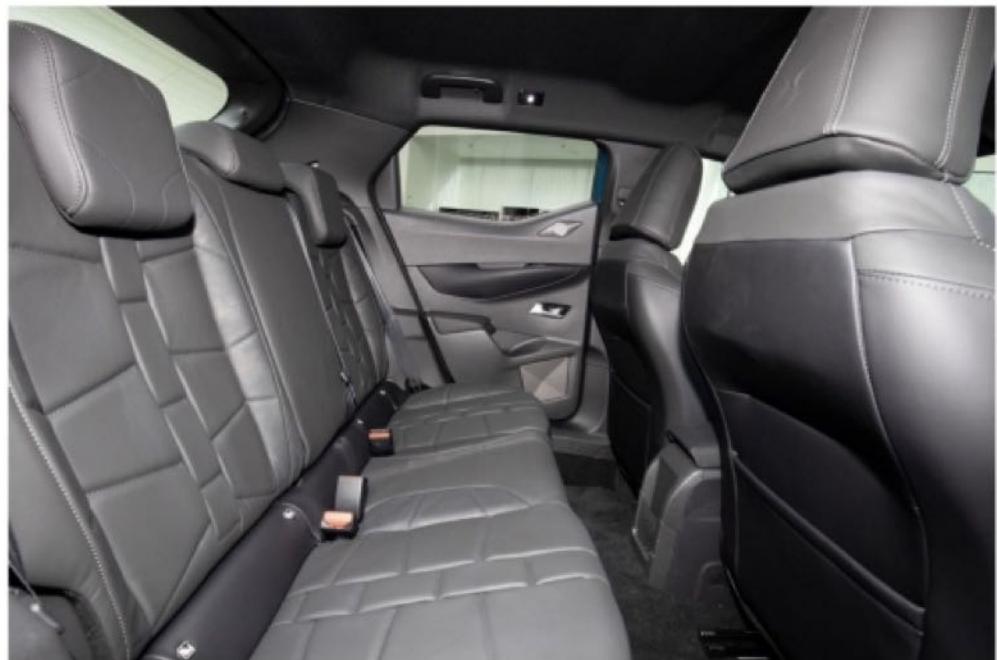
26 [DÉCOUVRIR] DS 3 CROSSBACK



DS soigne la qualité des matériaux intérieurs avec des cuirs de qualité et des tissus modernes.



Les designers intérieurs ont placé les aérateurs latéraux sur les contre-portes.



Certes, la contre-porte remonte haut et donne une sensation d'enfermement, mais l'espace logeable est correct.



Le volume du coffre est un peu limité, à 350 dm³.

Un Audi Q2 affiche 405 dm³, mais mesure 7 cm de plus.

séparation du système des phares avec les Matrix Beam d'un côté et les trois modules de LED de l'autre" nous explique-t-il. Certes, le DS 3 Crossback sera le premier modèle de la marque (et du groupe PSA) à recevoir ce système qui maintient le faisceau des phares sans éblouir les autres usagers de la route (identique aux Matrix LED chez Audi). Mais esthétiquement, cet élément attire à ce point le regard qu'il en occulte les autres détails de l'avant, comme ce dégradé de triangles argentés qui donne à la calandre un effet changeant. Cette dernière est toujours encadrée par les fameux Wings chromés... Oui, il y en a quand même un peu.

Si l'ergonomie est encore perfectible, il y a du mieux

À bord, DS poursuit son agencement décalé : les commandes des vitres ne sont toujours pas sur les contre-portes (alors que les aérateurs y sont...). C'est certes une question d'habitude une fois que l'on a fait sienne l'auto. Mais cela peut déstabiliser plus d'un acheteur indécis. La présentation en losange des commandes sous l'écran tactile (10,3 pouces maximum) offre une certaine fraîcheur à la console. Cette dernière peut être en partie recouverte de cuir.

La plupart des boutons sont sensitifs : il faudra qu'un son valide le choix de telle ou telle fonction. Heureusement, DS a eu la bonne idée de recentrer la commande des feux de détresse (trop éloignés du conducteur sur le DS 7 Crossback...). À ceux qui estiment que l'écran numérique pour l'instrumentation est trop petit (7 pouces), ils pourront opter pour l'affichage tête haute en couleur et de taille conséquente.



**Pour nous,
c'est le moment
d'acheter
notre nouvelle
voiture.**

CRÉDIT AUTO
1,95 %⁽¹⁾
TAEG fixe
sur 48 mois⁽²⁾

**Ce qui est essentiel pour nous, c'est de changer
de véhicule à moindre coût.**

Grâce au Crédit Auto de la Macif, nous avons pu profiter d'un taux avantageux pour changer de voiture facilement.

**Découvrez tous les avantages du crédit auto
en agence ou sur macif.fr**

Assurances
Banque
Santé
Essentiel pour moi



Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Exemple pour un crédit véhicule de 10 000 € sur 48 mois au **TAEG fixe⁽²⁾ de 1,95 %⁽¹⁾** (taux débiteur fixe de 1,85 %). La **mensualité est de 220,62 €**. Le **montant total dû : 10 389,76 €**. Hors assurance facultative s'ajoutant à la mensualité : 4,24 € par mois et par emprunteur, soit un montant total dû assurance de 203,52 € (TAEA 1,01%), décès, perte totale et irréversible d'autonomie, incapacité temporaire totale de travail, invalidité permanente⁽³⁾.

(1) Offre valable du 17/09/2018 au 31/10/2018, conditionnée par la détention ou l'ouverture d'un compte bancaire Bleu Anis avec prélèvement des échéances du crédit sur ce compte bancaire. Sous réserve d'acceptation de l'organisme prêteur Socram Banque et après expiration du délai légal de rétractation. En dehors de ces conditions, le TAEG fixe sur 48 mois est de 3,25 %. Détails et conditions du compte bancaire Bleu Anis dans les Conditions Générales, les Conditions particulières et le Guide tarifaire en vigueur. Conditions générales et Guide tarifaire disponibles sur macif.fr.

(2) Le TAEG fixe inclut le coût d'immobilisation du fonds mutuel de garantie (souscription obligatoire, 2 % du montant du prêt compris dans les mensualités), remboursable par Socram Banque à la bonne fin du crédit.

(3) Pour le prêt cité ci-dessus et pour un emprunteur âgé de 40 ans à 59 ans. Garanties accordées dans les conditions et limites fixées au contrat d'assurance.

Les crédits à la consommation et le compte bancaire Bleu Anis proposés par la Macif sont des produits Socram Banque - Société anonyme au capital social de 70 000 000 €. RCS Niort 682 014 865. Siège social : 2 rue du 24 Février - CS 90000 - 79092 Niort cedex 9. Mandataire en assurance N° ORIAS 08044968 (www.orias.fr). Vous avez le droit de vous opposer sans frais à ce que vos données personnelles soient utilisées à des fins de prospection commerciale par courrier adressé à Socram Banque.

Le contrat d'assurance en couverture des crédits est souscrit auprès d'un groupe d'assureurs dont Mutavie est apériteur MUTAVIE SE - Société européenne à Directoire et Conseil de surveillance.

Entreprise régie par le Code des assurances. Capital 46 200 000 €. RCS Niort B 315 652 263. Siège social : 9 rue de Iris - CS 50000 - 79000 Niort cedex 9.

MACIF - MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4 rue de Pied-de-Fond - 79000 Niort. Intermédiaire en opérations de banque et en services de paiement pour le compte exclusif de Socram Banque. N° ORIAS 13005670 (www.orias.fr).

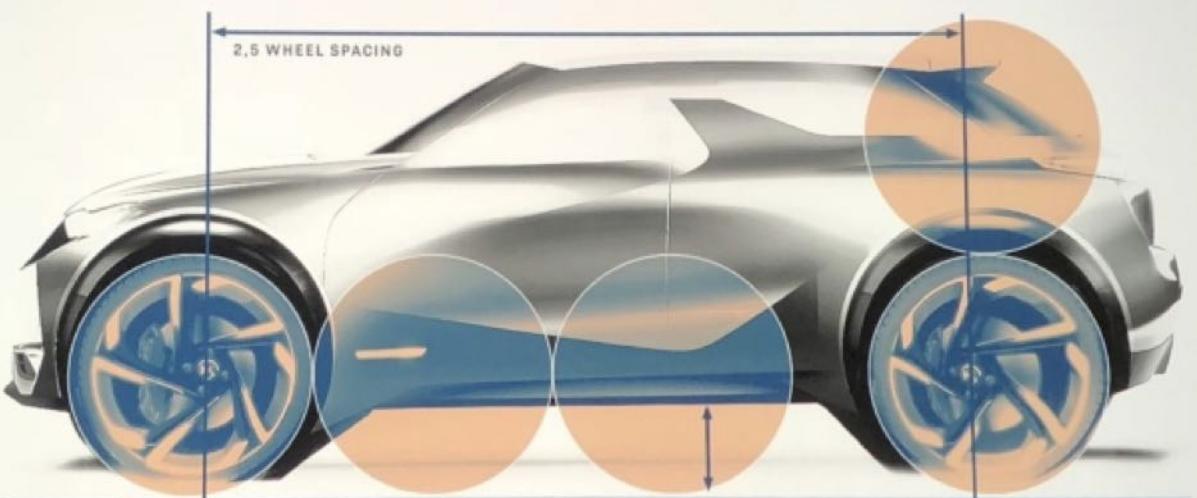


Sur les versions thermiques, les sorties d'échappement sont bien visibles.

LA GAMME

Moteurs*/prix en €	Chic	So Chic	Performance Line	Performance Line +	Grand Chic	La Première
PureTech 100	23 500	27 100	27 300	30 600	32 800	—
PureTech 130 BVA8	26 500	30 100	30 300	33 600	35 800	39 000
PureTech 155 BVA8	—	31 600	31 800	35 100	37 300	40 500
BlueHDi 100	24 500	28 100	28 300	31 600	33 800	—
BlueHDi 130 BVA8	27 500	31 100	31 300	34 600	36 800	—

*Version électrique E-Tense : 100 kW (136 ch) - Disponible fin 2019.



Le design est une question de proportions: pour étonner celles du DS 3 Crossback, les designers sont partis d'une roue de 690 mm, soit une jante de 18 pouces.



L'aileron de requin est un élément indispensable. De la DS 3 au Crossback, il conserve sa place centrale.

Concernant l'habitabilité, grâce à son empattement supérieur de 10 cm à celui de la DS 3 à 2,56 m (c'est le même que celui de la nouvelle Audi A1 Sportback), le DS 3 Crossback offre un espace convenable pour la catégorie, aussi bien au niveau des jambes qu'en garde au toit. Quant aux caves à pieds, elles sont tout à fait logeables, même si le conducteur baisse son siège au maximum. Et le passager de la place centrale dispose d'une assise et d'un dossier plutôt souples. En revanche, pour des raisons esthétiques, les poignées intérieures des portières ont été placées très haut, ce qui a contraint les ingénieurs à rajouter des accoudoirs dans les contre-portes. Un coût qui aurait pu être aisément évité. Au rayon capacité de chargement, le volume du coffre affiche 350 dm³, bien en retrait par rapport à celui d'un Audi Q2 (405 dm³), plus grand de 7 cm.

Côté équipements, le DS 3 Crossback propose de s'affranchir de toute clé de contact en optant pour une application (MyDS) sur le smartphone. Elle pourra être partagée avec cinq autres usagers. Le régulateur

adaptatif avec maintien actif dans la voie, le stationnement 100 % automatique et le freinage automatique d'urgence peuvent faire partie de la dotation. À noter que le DS 3 Crossback dispose d'une belle palette de personnalisations au travers de ses "inspirations" mais aussi de ses teintes et coloris de pavillon différenciés. Par ailleurs, DS travaille sur de nouvelles textures pour le toit, un peu à l'image d'une coque de smartphone. Attirer le regard reste le leitmotiv de DS. C'est toujours mieux que de rester anonyme.

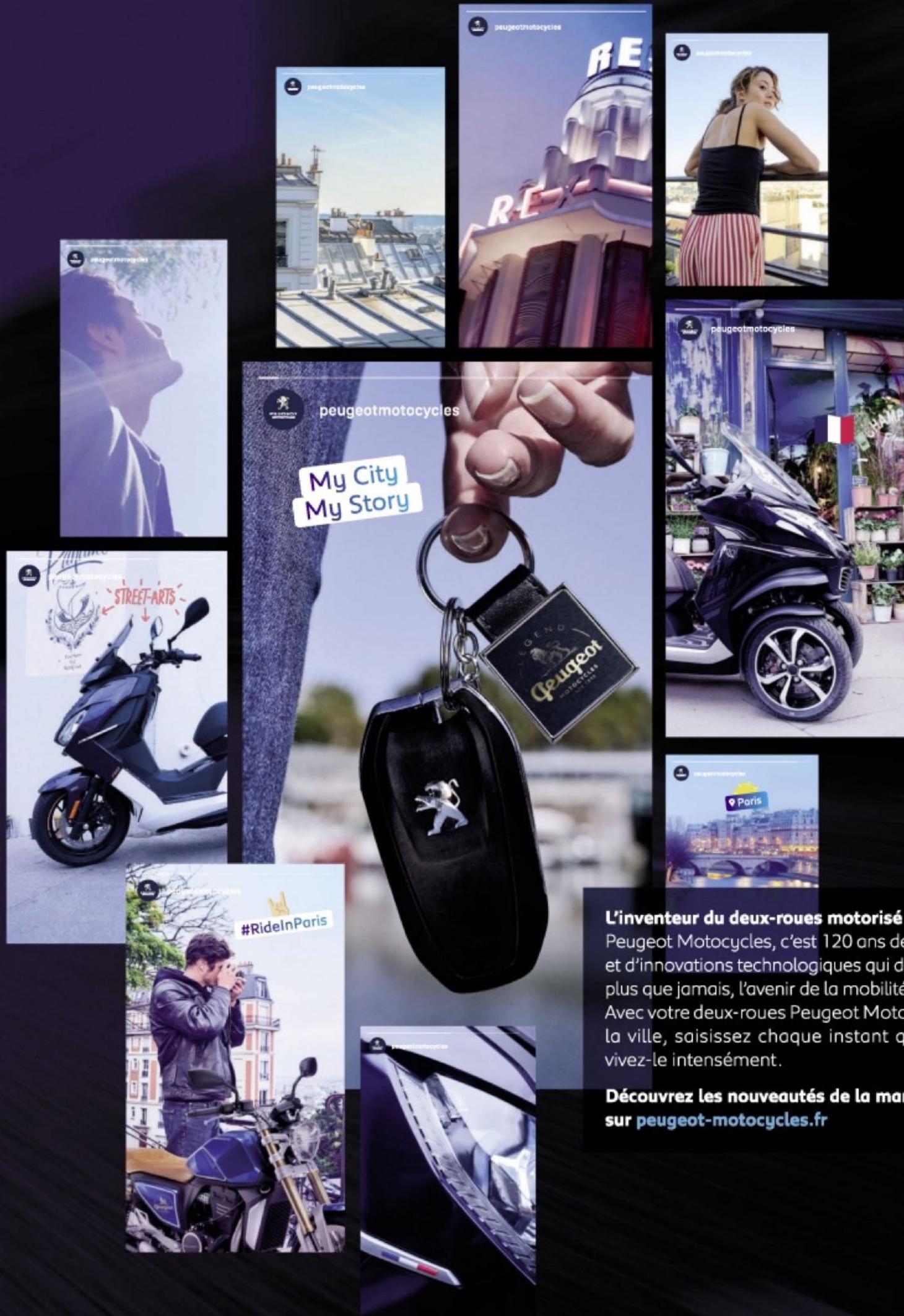


L'avis de **Florian Chopin** DS ne fait rien comme les autres et cela ne lui a pas toujours réussi. Avec ce DS 3 Crossback, la marque dispose d'un modèle attachant, même s'il suscite le débat, et que l'on a hâte de retrouver sur la route. Dommage, il faudra attendre le printemps 2019.

PEUGEOT MOTOCYCLES

RESHAPE YOUR CITY LIFE

120
ANS



L'inventeur du deux-roues motorisé se réinvente.
Peugeot Motocycles, c'est 120 ans de savoir-faire français et d'innovations technologiques qui dessinent, aujourd'hui plus que jamais, l'avenir de la mobilité urbaine.

Avec votre deux-roues Peugeot Motocycles, redécouvrez la ville, saisissez chaque instant qu'elle vous offre et vivez-le intensément.

Découvrez les nouveautés de la marque
sur peugeot-motocycles.fr



PEUGEOT
MOTOCYCLES

MOTION & EMOTION

Les surprises de dernière minute

Par Florian Chopin Photos Yann Lefebvre

De nombreuses nouveautés ont été présentées en amont du Mondial de l'Auto, mais certains constructeurs, de BMW à Mercedes, en passant par Skoda ou Renault, ont attendu l'ouverture pour dévoiler leurs surprises.



BMW Série 3 VII

PRIX À PARTIR DE 42 300 € - COMMERCIALISATION MARS 2019



La Série 3 VII repose sur une nouvelle plate-forme et intègre sur son tableau de bord un écran tactile allant jusqu'à 10,2 pouces.

Mise au goût du jour

BMW a gardé le secret sur sa 7^e génération de Série 3 jusqu'à l'ouverture du Mondial. Si le style reste conventionnel, la berline actualise son intérieur, sa mécanique et son prix...

Si le Peugeot e-Legend rafle, sans conteste, le prix du plus beau concept exposé au Mondial 2018, la BMW Série 3 en a fait saliver plus d'un. Pourtant, de prime abord, la voiture ressemble largement à la précédente génération. Du moins si l'on ne prend pas le temps de s'y arrêter. En effet, la silhouette est bel et bien celle d'une Série 3, mais aucun panneau de carrosserie n'est commun. On notera les optiques au contour très Peugeot, les haricots qui ont encore grossi, les flancs au modelé modernisé et le pli Hoffmeister (au niveau de la vitre de custode arrière) réinterprété. L'arrière adopte des feux en L plus fins, qui étirent visuellement les lignes en largeur.

Au rayon mécanique, cette Série 3 évolue plus largement. La nouvelle base technique CLAR (celle des propulsions de la marque) permet à la voiture de grandir (+ 8,5 cm à 4,71 m) et de reposer sur un empattement rallongé (+ 4,1 cm à 2,85 m). Cette base a également permis d'alléger la

masse d'environ 50 kg, à motorisation et équipements équivalents. À bord, la Série 3 entre dans l'ère du numérique et du tactile. Ainsi une dalle de 12,3 pouces peut faire office de compteurs, quand le système d'info-divertissement peut aller de 8,8 à 10,2 pouces. Il est également possible de compléter la dotation avec un affichage tête haute de grande taille. À noter que BMW conserve de nombreux raccourcis physiques, ainsi que la molette de l'iDrive. À l'arrière, l'espace réservé aux passagers est tout à fait correct pour la catégorie.

Au rayon des motorisations, seuls deux blocs sont disponibles au catalogue: le 320d de 190 ch et le 330i de 258 ch. La boîte automatique à 8 rapports est en option sur le premier et de série sur le second. D'autres moteurs civilisés et standards arriveront par la suite (320i de 184 ch, 318d de 150 ch et 330d de 265 ch). Sans oublier les sulfureuses M40i de plus de 360 ch, la M3 ainsi qu'une offre hybride rechargeable.



Renault EZ.Ultimo

CONDUITE 100 % AUTONOME - CONCEPT-CAR 100 % ÉLECTRIQUE

Un autre monde

Après les concepts EZ.Go (Genève 2018) et EZ.Pro (Hanovre 2018), voici le concept EZ.Ultimo: la vision de Renault de la conduite autonome dans le domaine du luxe. Il s'agit d'une navette autonome mesurant 5,70 m de longueur pour 2,20 m de largeur. De quoi accueillir une équipe de foot? Que nenni, seules trois places sont proposées, mais avec un espace habitable royal digne d'un

salon. Si le style extérieur peut en surprendre plus d'un par sa modernité, l'intérieur fera plus penser à un club privé pour gentlemen britanniques. Ce véhicule est destiné à servir de limousine pour l'hôtellerie de grand luxe, mais aucun chauffeur n'est nécessaire puisqu'il adopte une conduite autonome de niveau 4. Le moteur est 100 % électrique et offre une autonomie de 500 km.



Le SUV GS5 mesure 4,70 m et dispose d'un petit moteur essence 1,5 l de 152 et 169 ch.



La batterie de 71 kWh du concept Enverge offre une autonomie de 600 km.

GAC GS5

**LONGUEUR 4,70 M
MOTEUR ESSENCE 152 CH**

Un (nouveau) chinois en Europe

C'est avec une gamme complète comprenant trois SUV, dont l'inédit GS5, un van, une berline, et un concept-car 100 % électrique remodelé (l'Enverge était déjà au Salon de Detroit en janvier 2018), que le constructeur chinois GAC se présentait au Mondial de l'Auto. L'ambition est claire: investir le Vieux Continent d'ici à deux ans. Les modèles (à l'exception du concept-car) proposent des matériaux de bonne facture qui n'auraient pas à rougir face à certaines productions généralistes européennes. En revanche, côté motorisations, si les puissances annoncées pour le GS5 (essence de 152 et 169 ch) apparaissent correctes pour un véhicule de 4,70 m de long (soit la taille d'un Volkswagen Tiguan Allspace), le couple de 165 Nm semble plus que limité. Le premier véhicule en approche serait le SUV compact GS4 (disponible en essence et en hybride rechargeable) et, selon nos informations, GAC pourrait l'afficher à partir de 16 000 €. Rendez-vous dans deux ans...



Mercedes Classe B III

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 25 000 € - DÉBUT 2019

Nouveauté en attente

Pour sa troisième génération, le Classe B s'offre une remise à jour esthétique, et une modularité digne de son rang... Mais il faudra encore patienter pour la voir.

Une banquette coulissante sur 14 cm. C'est ce qu'annonce le dossier de presse officiel de Mercedes pour le lancement de son Classe B, troisième du nom. Pourtant, aucun des modèles présents sur le stand Mercedes ne dispose de cette modularité. Elle ne sera disponible qu'à la mi-2019, comme d'autres fonctionnalités (siège passager avant rabattable, boîte à double embrayage à 8 rapports, transmission intégrale...). En attendant, la vraie nouveauté de ce monospace compact, c'est son

look policé et son dessin modernisé notamment à l'arrière. Il dispose également d'un agencement connu sur les Mercedes récentes avec un double écran numérique trônant sur la planche de bord. Les dalles iront de 7 à 10,25 pouces. À l'arrière, la banquette est fractionnable selon le rapport 40/20/40. Pour la partie technique, la base MFA2 intègre les blocs essence 1,3 l à désactivation des cylindres et offrant 136 et 163 ch, ainsi que les diesels 1,5 l de 115 ch et les 2,0 l de 150 et 190 ch. La boîte à double embrayage à 7 rapports est d'ores et déjà disponible avec les essence.



Porsche 911 Speedster Concept

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 194 800 €

PREMIER SEMESTRE 2019



Tout un symbole

L'appellation Concept est quelque peu exagérée. Il est en effet déjà officiel que ce Speedster sera produit à 1 948 exemplaires. Un chiffre qui n'est pas dû au hasard. Il s'agit de l'année d'homologation de la 356/1, la première Porsche produite (8 juin 1948). Ce concept avait déjà été présenté sous la forme d'une version Heritage (l'intérieur différait alors) le 8 juin 2018 à l'usine Porsche, à l'occasion des 70 ans de la marque. Côté style, ce Speedster reçoit des jantes de 21 pouces à écrou central, un bouchon de réservoir sur le capot avant, un pare-brise raccourci, et un capot arrière à double bossage. Côté technique, le châssis est celui de la GT3, le flat-6 de ce concept développe plus de 500 ch, associé à une boîte manuelle à 6 rapports. Pour le prix, Porsche aimant les symboles, pourquoi ne pas le mettre en rapport avec l'année et le nombre d'unités produites, soit 194 800 €...



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 DS 7 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



Skoda Vision RS Concept

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 19 000 €

DÉBUT 2019

D'une pierre deux coups

En un concept, Skoda célèbre à la fois sa présence dans le sport automobile et annonce son futur modèle compact.

Ce concept car donnera naissance, à la fin de l'année, à la nouvelle compacte de Skoda. Et pour une fois, il ne s'agira pas d'une tricorps comme l'Octavia (qui a bien grandi) ou la Rapid (qui n'a pas su trouver sa cible). La silhouette bicorps et la lunette arrière noire rappellent la Spaceback. Il se pourrait que le modèle en reprenne l'appellation. Ce concept de 4,35 m arbore de belles proportions évoquant une Audi A3 Sportback ou une Volvo. Toutefois, certaines lignes sont propres à la marque (capot moteur façon Superb). À l'inté-

rieur, l'agencement des commandes sera bien celui de la future version de série avec un écran tactile déporté pour l'info-divertissement. Les compteurs numériques seront disponibles en option. L'auto reprendra la plate-forme MQB A0, celle des VW Polo et Seat Ibiza. Pour les besoins du concept qui célèbre les 117 ans de la marque en compétition automobile, l'ambiance est volontairement sportive. Par ailleurs, il dispose d'un moteur hybride associant le 1.5 TSI 150 ch à un électromoteur de 75 kW pour une puissance cumulée de 245 ch. L'autonomie annoncée en tout électrique est de 70 km.

Toyota RAV4 V Presque tout pour plaisir

Le nouveau RAV4 arrive en Europe après avoir été présenté à l'occasion du Salon de New York, en avril 2018, et il a vraiment tout pour plaisir. Une nouvelle base technique TNGA, initiée par la Prius IV qui lui permet, dans un format légèrement plus petit que celui de l'actuel (4,57 m de longueur), de proposer une habitabilité d'un haut niveau et un volume de coffre accru (à

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 35 000 €

DÉBUT 2019



580 dm³) malgré l'architecture 4x4. Cette plate-forme intègre bien sûr une offre hybride associant un 4 cylindres 2,5 l essence à un électromoteur (218 ch au total en 4x2) ou à deux (222 ch au total en 4x4). Il dispose également de certaines astuces bienvenues comme une caméra au sommet de la lunette pour la rétrovision. En revanche, il faudra compter avec un physique pour le moins particulier...

Et aussi...



AUDI SQ2

Le petit SUV de la gamme adopte le bloc 4 cylindres 2.0 TFSI de la S3 abaissé à 300 ch. Il délivre sa puissance aux quatre roues via la boîte S tronic pour des performances de haut vol: 0 à 100 km/h en 4,8 secondes. Le style est à l'avenant, avec des boucliers généreusement ajourés et des jantes de 19 pouces. Le châssis a été abaissé de 20 mm.



HYUNDAI i30 FASTBACK N

La berline standard disposait déjà de cette version N, pourquoi pas l'offre coupé-berline ? C'est désormais chose faite, cette traction dispose du 2 l turbo de 275 ch couplé à une boîte manuelle lui permettant de passer de 0 à 100 km/h en 6,1 secondes. Le look se veut plus sportif avec bas de caisse, biquet, diffuseur arrière et double sortie d'échappement.



MERCEDES-AMG A 35 4MATIC

La nouvelle Classe A se dévergonde, un peu... Cette version A 35 reçoit le 2 l turbo de 306 ch associé à une boîte à double embrayage ainsi qu'à la transmission intégrale maison. Résultat, le 0 à 100 km/h est franchi en 4,7 secondes. Mais il s'agit juste d'une première étape avant la sulfureuse A 45 qui devrait certainement dépasser les 400 ch.

JAMES ROBERTS

JAMES ROBERTS

DENIS MEUNIER

DU 1^{ER} AU 27 OCTOBRE 2018

Continental 

jusqu'à 150€
REMBOURSÉS !*

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



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

*Offre de remboursement différé, calculé en fonction du diamètre de vos pneus Continental achetés et posés en magasin, sous réserve de transmission des éléments. Offre réservée aux particuliers, valable du 1^{er} au 27 octobre 2018 dans les points de vente Eurotyre participant à l'opération, dans la limite des stocks disponibles. Non cumulable avec d'autres opérations en cours. Voir règlement complet sur www.eurotyre.fr. Prix communiqués TTC. Photo non contractuelle. CONTICLUB SASU - RCS Compiègne 518 989 504.

EUROTYRE
PNEUS ET SERVICES

MAZDA

LE DERNIER DES SAMOURAÏS ?

AUSSI DISCRET QU'EFFICACE, LE CONSTRUCTEUR JAPONAIS RÉSISTE À L'INTÉGRATION DANS UN GRAND GROUPE, CE QUI NE L'EMPÈCHE PAS DE CROÎTRE ET D'INNOVER. **MAZDA EST UN PHÉNOMÈNE DEVENU RARE DANS L'AUTOMOBILE**, MAIS IL N'EST PAS MENACÉ POUR AUTANT. Par Brice Perrin

PHOTOS MAZDA

La planète compte encore plusieurs petits constructeurs qui ont réussi à échapper aux grandes manœuvres ayant agité l'industrie automobile ces dernières décennies. Hormis Honda, qui a élargi son activité à bien d'autres secteurs, aucun n'a à la fois l'ancienneté, l'agilité, l'envergure et la ténacité de Mazda, le japonais qui a su rester indépendant, non seulement sur les plans industriel et financier, mais aussi d'un point de vue technologique, avec des choix audacieux et souvent payants.



MAZDA EN CHIFFRES*

1 620 000 véhicules produits l'an dernier

5 100 points de vente, répartis dans 130 pays

61 % des véhicules sont assemblés au Japon

49 755 employés dans le monde

26,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires

1,1 milliard d'euros de marge opérationnelle (soit 4,2 %)

* Données pour l'année fiscale 2017-2018

Une indépendance sauvegardée

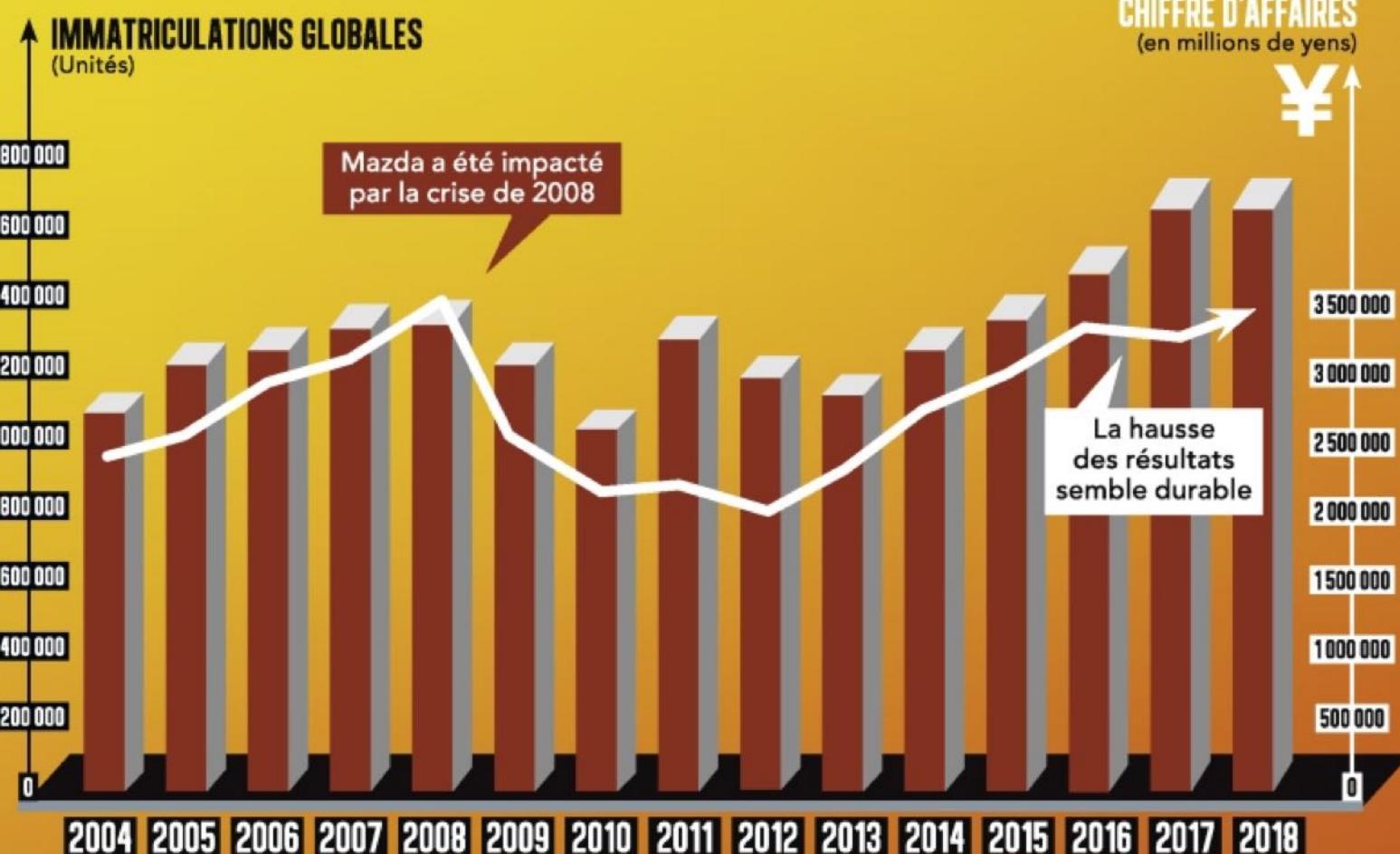
Jujiro Matsuda a fondé son entreprise en 1920. Elle fabriquait des bouchons de liège. Il a fallu attendre 1934 pour voir apparaître le nom Mazda, et 1960 pour que l'entreprise produise sa première voiture. Longtemps restée indépendante, Mazda s'est rapprochée de Ford en 1975 : l'américain acquiert un quart du capital. En 1996, la part de Ford dans le capital de Mazda monte à 33,4%, alors que le japonais est en pleine déroute financière, et que sa production a quasiment chuté de moitié. Dix ans

plus tard, alors que Mazda s'est redressé, c'est Ford qui souffre et se désengage progressivement, dès 2008. En 2014, l'américain ne détient plus que 2,1% du capital de Mazda et, l'année suivante, Mazda devient à nouveau indépendante. Brièvement puisqu'un partenariat est conclu en mai 2015 entre Toyota et Mazda et, depuis 2017, le premier détient 5,1% du capital du second. À ce jour, 64% du capital de Mazda est entre les mains d'entreprises, institutions ou particuliers japonais.



Une marque qui a surmonté la crise

Mazda a dû affronter deux tsunamis économiques : la crise asiatique, à la fin des années 90, puis celle qui a frappé l'occident en 2008. Sans subir la dégringolade rencontrée par certaines marques, le constructeur a limité la casse mais, entre 2008 et 2013, ses immatriculations ont chuté de plus de 9%. L'industriel n'a pas arrêté d'investir pour autant : dès 2011, Mazda a lancé la première génération de sa stratégie SkyActiv. Motorisations innovantes, nouvelles transmissions, plates-formes allégées : il ne s'agissait pas que d'une stratégie marketing. Il a fallu attendre 2015 pour que Mazda retrouve son score commercial de 2008. Actuellement, la croissance des ventes est continue, et le japonais développe son réseau et ses implantations industrielles. Le nombre d'employés de la marque a progressé de 25% en quatre ans.



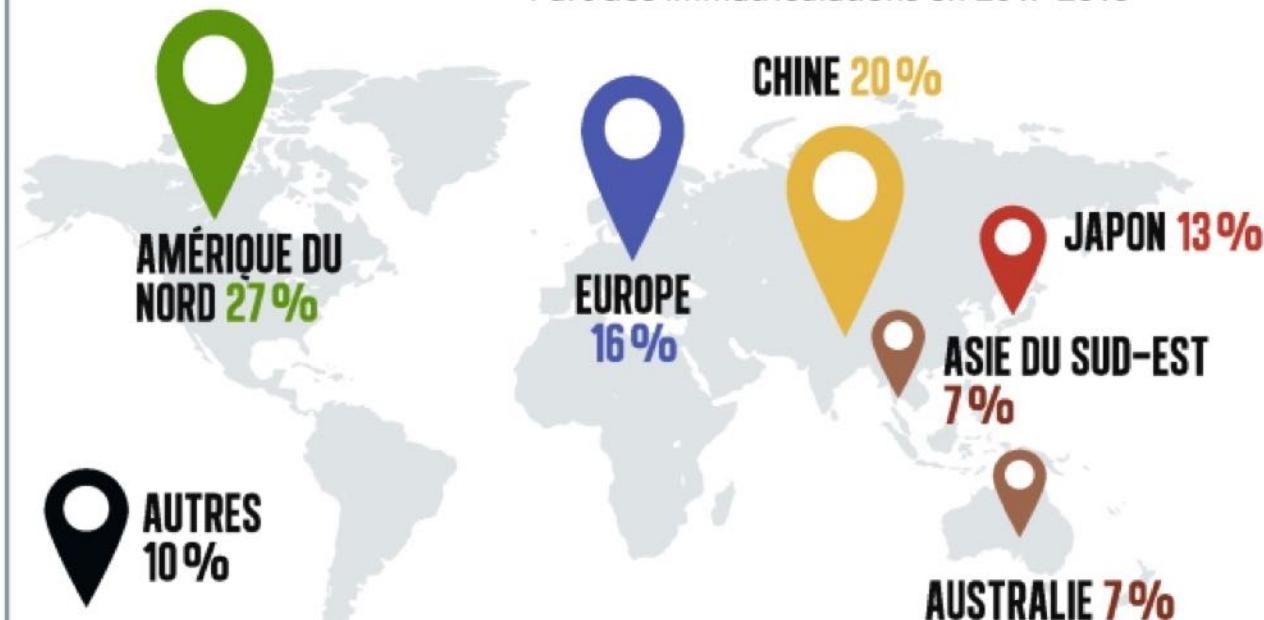
“Nous travaillerons à améliorer la compétitivité des produits grâce au développement et à l'introduction de technologies et de produits de nouvelle génération.” Akira Marumoto, président de Mazda

Conquérir pour éviter de périr

Avec à peine plus d'une Mazda vendue sur dix, le Japon n'est plus le premier marché de la marque. Ses modèles sont distribués dans 130 pays, et le premier marché où la marque est présente depuis 1970 demeure les États-Unis. La Chine représente à elle seule un cinquième des ventes du japonais, et l'Europe à peine plus de 15%. Avec 1,6 million d'unités annuelles, les immatriculations globales du japonais paraissent modestes, mais elles ont progressé de 37% en huit ans et, surtout, Mazda reste l'une des principales marques qui demeure indépendante d'un grand groupe industriel : depuis le début de l'année, si l'on exclut les consortiums, seule Honda a immatriculé davantage de véhicules neufs. En revanche, Mazda a su préserver son outil industriel : contrairement aux français qui fabriquent désormais davantage à l'étranger, le constructeur assemble encore plus de 60% de sa production mondiale sur le territoire japonais.

MARCHÉS : LES ÉTATS-UNIS ET L'ASIE AVANT TOUT

Part des immatriculations en 2017-2018

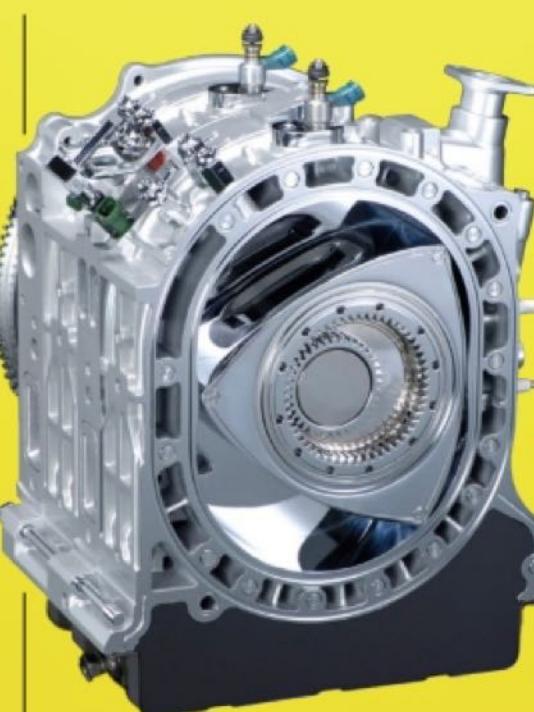
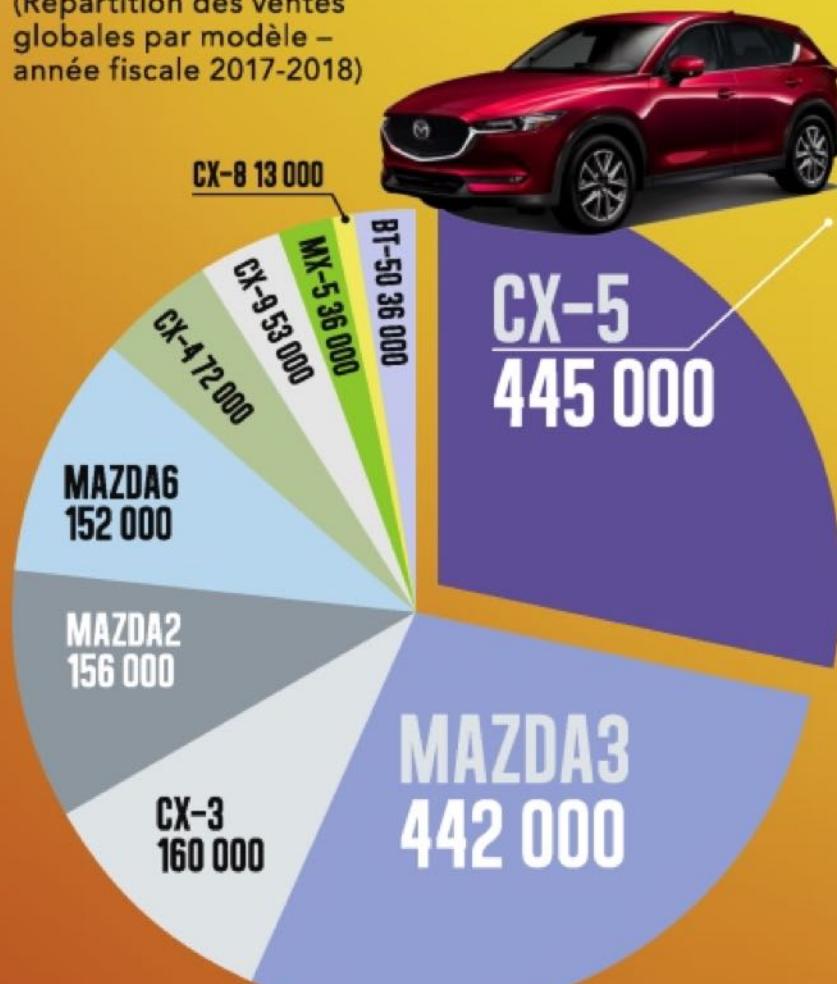


Une gamme au goût du jour

À l'heure où la segmentation et la diversification à l'extrême dopent les gammes de certains constructeurs (en France, Renault ou encore Volkswagen proposent respectivement 19 et 23 modèles), la palette de voitures vendues par Mazda semble modeste (9 modèles, dont 6 sur le marché français), mais elle a le mérite de couvrir les principaux segments: une citadine, une compacte, une familiale, un petit roadster, un pick-up... et cinq SUV, soit 50% de sa gamme. Ces derniers représentent sans surprise près de la moitié des immatriculations de la marque, et la Mazda la plus vendue sur la planète est le SUV compact CX-5, avec 445 000 unités pour la dernière année fiscale, soit 28% des ventes de Mazda. Le catalogue ne propose plus de monospace depuis l'an dernier, ni de sportive depuis 2012, et la dernière routière (Mazda Xedos 9) a cessé sa carrière en 2003! Mais ces abandons de modèles qui évoluent sur des segments désormais minoritaires pour les constructeurs généralistes témoignent de la volonté de rationaliser la gamme – sur le modèle de ce que propose aujourd'hui Peugeot, par exemple.

GAMME : UN GÉNÉRALISTE AVANT TOUT

(Répartition des ventes globales par modèle – année fiscale 2017-2018)



Le moteur rotatif, aussi appelé Wankel, a notamment été utilisé sur le coupé RX-8 jusqu'en 2012.

Des choix technologiques audacieux

La marque est célèbre pour ses moteurs rotatifs et l'emploi du cycle Miller sur certains propulseurs, mais Mazda a aujourd'hui délaissé ces choix mécaniques. Pour concevoir de nouveaux modèles et développer des technologies innovantes, le constructeur n'a pas des moyens infinis. Quand les géants du secteur (Volkswagen, Toyota, General Motors...) consacrent 7 à 10 milliards d'euros de budget annuel en R&D, Mazda y a alloué un investissement d'un milliard d'euros sur le précédent exercice fiscal, soit 4% de son chiffre d'affaires. Cela peut sembler modeste, mais d'une part, ses dépenses en R&D ont augmenté de 51% en cinq ans, et d'autre part, cela lui suffit pour développer des innovations convaincantes. Comme en témoigne la deuxième génération de moteurs SkyActiv, qui vient d'être présentée et réunit les avantages du diesel et de l'essence grâce à l'amélioration de la technologie HCCI. Et, Mazda n'ayant pas les moyens des plus grands industriels, il peut se reposer sur son partenariat avec Toyota pour rester à jour sur le marché: Mazda fournira à Toyota sa technologie SkyActiv, et Toyota permettra à Mazda d'utiliser ses développements dans la pile à combustible et, surtout, sa technologie hybride – avec une mise sur le marché dès l'an prochain.

Des échecs et une incertitude

Comme ses pairs industriels de l'automobile, Mazda n'a pas connu que des succès. Respectée pour sa sympathique MX-5, appellation qui va fêter ses 30 ans l'an prochain, ou encore pour ses moteurs rotatifs, technologie aujourd'hui abandonnée, la marque n'a pas échappé aux échecs. Le premier, retentissant, sera la tentative de lancement d'une marque haut de gamme, Amati. Tout était prêt: les modèles, la campagne de communication mais, en 1992, la marque arrête tout et se contentera de commercialiser les deux versions prévues sous un autre badge (Xedos en Europe) avant de sombrer définitivement. Aujourd'hui, ce n'est pas le haut de gamme qui embête Mazda, mais les deux gros virages technologiques pris par l'industrie automobile: les modèles 100% électriques, et l'automatisation de la conduite, qu'elle n'a pas les moyens de développer seule. Il lui faudra donc trouver les bons partenaires...



MAZDA XEDOS 9

Quel avenir pour le cavalier solitaire ?

Année après année, la production et les immatriculations de Mazda augmentent. Sergio Marchionne avait l'habitude de prophétiser qu'en dessous de 6 millions d'unités annuelles, l'avenir serait sombre pour un constructeur. Les résultats du japonais, qui a su échapper aux acquisitions et aux fusions, montrent que c'est envisageable. La marge opérationnelle n'est pas délirante (entre 2% et 7% selon les années), Mazda a gagné moins de 700 euros par voiture vendue l'an passé,

mais grâce à son alliance stratégique avec Toyota, au style soigné d'une gamme recentrée sur les segments en vogue, et à une présence assurée sur les principaux marchés mondiaux, son avenir n'est pas compromis. L'objectif de la marque est clair: dépasser 5% de marge à partir de 2022. Pour Akira Marumoto, le P.-D.G., l'ambition est d'établir "une structure de production et de vente mondiale d'une capacité de 2 millions d'unités par an d'ici 2025". Ce qui semble réaliste.



Outre l'innovation, Mazda mise également sur le style, comme en témoigne le Vision Coupé Concept de 2017.



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



Le profil de la future Leon révèle une ligne moins ramassée et un capot plongeant qui surplombera une toute nouvelle calandre.



La signature lumineuse devrait intégrer un bandeau sur toute la largeur de la caisse, comme sur le récent SUV Tarraco.

PHOTOS SB MEDIEN

LA QUATRIÈME LEON PREND LA ROUTE

La troisième génération de Seat Leon était une réussite à bien des égards. La prochaine devrait parvenir à corriger les rares défauts de la compacte.

Les premiers mulets tournaient au printemps, sur une base de Seat Leon break actuel peu modifiée. Et c'est logique : la Leon de quatrième génération, qui sera dévoilée l'an prochain, utilisera la même plate-forme modulaire que l'actuelle, la MQB déclinée sur de nombreuses gammes par le groupe Volkswagen. Les prototypes viennent enfin de prendre la route. Le développement sur route vient de commencer, et il faudra patienter encore plusieurs mois avant de voir les prototypes en phase finale, qui seront notamment pourvus des optiques définitives.

Mais

déjà, ces premiers véhicules permettent de constater que, si les proportions restent celles d'une compacte classique, la ligne change par rapport à la précédente génération.

L'actuelle Leon avait signé le début d'une nouvelle ère. Cette quatrième génération devra assurer dignement sa succession.

La Leon IV sera en fait la première Seat à inaugurer la nouvelle identité stylistique de la marque, qui se répercute ensuite sur le reste de la gamme au fur et à mesure des renouvellements de modèles. L'éclairage full LED, qui était l'une des spécificités du modèle actuel, sera reconduit, mais la signature lumineuse change, même si les feux arrière seront toujours séparés en deux parties par le hayon. Sur la face avant, le changement le plus important se fera au niveau de la calandre. L'habitacle profitera des dimensions générales de l'auto plus généreuses, et sera doté de nombreuses aides à la conduite, ainsi que d'une instrumentation entièrement numérique.

La console centrale accueillera une toute nouvelle interface multimédia connectée et un écran de plus grande dimension – c'était clairement un défaut de la génération actuelle, même si le restylage a fait passer la diagonale de l'écran de 6,5 à 8 pouces. Côté propulseurs, en marge des traditionnels blocs essence et diesel, la Leon IV aura droit à une variante hybride rechargeable.



La nouvelle Leon devrait perpétuer l'ADN du modèle : excellent rapport prix/équipement et bon comportement routier.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
fin 2019

Prix : à partir de **20000 €**

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

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

De nouvelles mesures très pertinentes !

Plusieurs propositions formulées lors du dernier Comité de sécurité routière, en janvier 2018, viennent d'entrer en application (décret N°2018-795). Parmi elles, le renforcement de la protection des piétons qui, rappelons-le, sont prioritaires dès lors qu'ils manifestent l'intention de traverser. Le non-respect de cette priorité coûtera désormais 6 points au lieu de 4. Cette infraction pourra désormais être constatée par vidéo-verbalisation, ce qui devrait améliorer (enfin !) le respect envers les piétons. Par ailleurs, il sera désormais possible d'imposer à un conducteur "présentant une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l (et inférieure à 1,8 g/l)" la conduite d'un véhicule équipé d'un éthylotest antidémarrage (EAD).



MATHIEU BOTTE/PHOTOPQR



NOUVEAUTÉ

Le break qui aime l'aventure

À mi-chemin entre les breaks familiaux et les SUV, les modèles Cross Country sont l'équivalent, chez Volvo, des Audi Allroad. Le dernier-né, le V60 XC, diffère du break V60 par une garde au sol rehaussée de 75 mm et une suspension adaptée à ses capacités en tout-terrain. La transmission intégrale est bien sûr de série, et la voiture gagne des détails de carrosserie spécifiques, ainsi que des assistances à la conduite adaptées à ses nouvelles aptitudes. Le V60 XC sera disponible en version T5 essence et en version D4 pour le diesel; les variantes hybrides seront lancées ultérieurement.



PHOTOS VOLVO

COMMERCE

Polestar, ou la voiture par abonnement

À l'instar d'autres jeunes marques, telles Tesla, Polestar entend bouleverser le modèle commercial de l'industrie automobile. Pour Thomas Ingenlath, patron de cette marque sportive issue de Volvo, "nous souhaitons supprimer les inconvénients liés à la possession d'une voiture traditionnelle. Le client pourra rechercher, configurer et commander sa voiture en ligne. Il pourra choisir notre modèle d'abonnement innovant qui lui permettra de couvrir tous ses coûts automobiles en un seul paiement mensuel." La location longue durée se rapproche ainsi d'un abonnement téléphonique... Par ailleurs, pour l'entretien, un employé viendra chercher votre voiture puis la rapportera au client, afin de minimiser les contraintes.



STEFAN ISAKSSON



DANIEL FOURAY/PHOTOPQR

“D’ici à 2030, nous allons vivre une période extrêmement chaotique, pleine de risques et d’opportunités, typiquement darwinienne. Et, pour survivre dans cet environnement, il faudra être capable de se transformer et d’écarter la peur du changement. Nous sommes devenus des psychopathes de la performance.”

Carlos Tavares,
président du directoire de PSA, dans
Le Monde le 28 septembre.

ZONE ROUGE



CHRISTIAN FOURNIER

VOITURE ÉLECTRIQUE

**Tout le monde l'aime,
personne ne l'achète**

Le constat est dur mais réaliste: "Les ventes de voitures électriques progressent mais restent marginales par rapport aux 97 millions de voitures neuves qui seront vendues dans le monde en 2018", annonce l'Observatoire Cetelem de l'automobile, dont l'étude menée dans 16 pays ajoute pourtant que "85% des automobilistes y croient". Cette moyenne cache toutefois des variations entre les États: 73% pour les Français ou les Américains, à peine 68% pour les Allemands, mais 92% pour les Chinois et 97% pour les Brésiliens.

Les chiffres du marché français en septembre 2018



+ 12,8 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à septembre 2017.

+2,6 %

C'est la hausse des ventes, en septembre, du groupe PSA, qui n'a pas été impacté par le durcissement des normes antipollution, contrairement au groupe Renault dont les immatriculations chutent de 17,8%.

148 752

C'est le nombre de voitures immatriculées en France au mois de septembre, soit 1662684 depuis le début de l'année (+6,5%).

36 %

C'est la part de marché du diesel dans les ventes de voitures neuves en septembre, contre 40% sur les huit premiers mois de l'année, et 47% en 2017.



HYPERCAR

Une F1 en tenue de soirée

Présentée au Salon de Francfort 2017 sous la forme d'un concept, la future "hypercar" signée Mercedes-AMG n'a pas eu les faveurs du Mondial. Ce qui n'empêche pas d'en savoir plus: d'une part, le nom officiel est enfin connu. Elle s'appellera sobrement One, en référence à la F1 à laquelle elle emprunte beaucoup, dont un V6 1,6 l auquel s'ajouteront quatre moteurs électriques. D'autre part, la marque précise que le développement se poursuit intensivement depuis plusieurs mois, notamment sur piste fermée où les prototypes... ne passent pas inaperçus, du fait de leur bruit caractéristique!



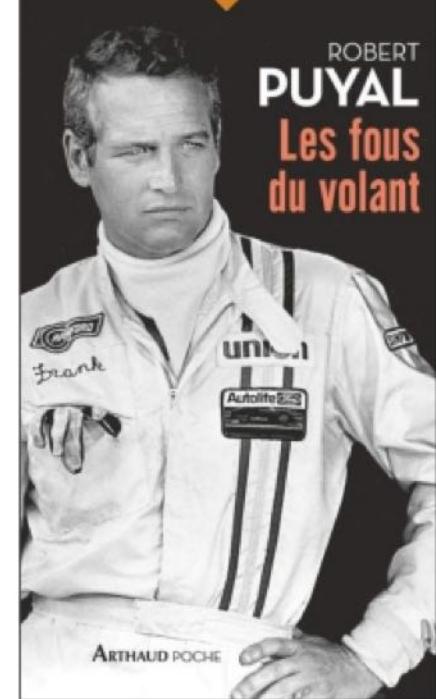
PHOTOS DAIMLER



LÉGENDES INCARNÉES

Originellement sorti en 2010, cet ouvrage du journaliste Robert Puyal, collaborateur occasionnel de *L'Auto-Journal* à la prose délicieuse, dresse un portrait passionnant de 50 hommes et femmes qui ont fait l'histoire de l'automobile: pilotes, constructeurs, inventeurs... À (re)découvrir dans cette édition au format de poche, dont le tarif riquiqui rend son acquisition inévitable.

**Les Fous du volant,
par Robert Puyal,
éd. Arthaud poche,
320 p., 6,90 €.**



ROBERT
PUYAL
*Les fous
du volant*

ARTHAUD POCHE

HONDA

The Power of Dreams*

LA DIFFÉRENCE
VOUS FAIT AVANCER



À PARTIR DE

199 €/MOIS⁽¹⁾

LOA 60 MOIS – 50 000 KM

AVEC ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS

1^{ER} LOYER MAJORÉ DE 2 200 €

MONTANT TOTAL Dû : 23 433,56 €

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Consommation et émissions du modèle présenté en cycle mixte : 5,8 l/100 km et 133 g de CO₂/km.

CIVIC

⁽¹⁾ Offre accessible dans la limite des stocks disponibles aux particuliers et professionnels jusqu'au **31 décembre 2018** pour toute location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail) d'un véhicule Honda Civic neuf de 36 à 60 mois. Exemple de LOA 60 mois et 50 000 kilomètres maximum pour la nouvelle Honda Civic 1.0 i-VTEC Elegance neuve au prix remisé de **20 940 €** (prix au **02/07/2018**), 1^{er} loyer de **2 200 €** puis 59 loyers de **198,52 €**, hors assurance facultative. Montant total dû hors option d'achat : **13 912,68 €**. Montant total dû avec option d'achat incluse : **23 433,56 €**. En fin de contrat option d'achat finale : **9 520,88 €**. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) : **20,61 €/mois** en sus des loyers. Coût total assurance facultative : **1 236,60 €**. Modèle présenté : Honda Civic 1.5 i-VTEC Sport Plus au prix remisé de **28 140 €**, 1^{er} loyer de **3 000 €** et 59 loyers de **348,35 €**, hors assurance facultative. Montant total dû hors option d'achat : **23 552,65 €**. Montant total dû option d'achat incluse : **35 701,11 €**. Option d'achat finale : **12 148,46 €**. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) : **27,65 €/mois** en sus des loyers. Coût total assurance facultative : **1 659,00 €**. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr), soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. ⁽²⁾ L'entretien et l'extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans sont offerts pendant toute la durée de la location dans la limite de 30 000 km par an. Contrat Honda Box N°21701106 : produit de l'icare (RCS Nanterre 378 491 690) et l'icare Assurance (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance ; détails sur www.honda.fr ⁽³⁾ Soit un avantage client H Box pour une Civic de **1 090 €** (entretien 75 000 km sur 36 mois) à **5 378 €** (entretien 150 000 km sur 60 mois : **4 769 €** et extension de garantie 2 ans : **609 €**) sur base tarif en vigueur au **02/07/18**. Offre valable chez les concessionnaires participants. Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. * Donnez vie à vos rêves.

ZONE ROUGE



JEU VIDÉO

Un Forza quatre saisons

Un vaste terrain de jeu qui s'inspire de la Grande-Bretagne, les différentes saisons de l'année reproduites avec fidélité, plus de 450 voitures, des graphismes superbes, une jouabilité accessible et plaisante et la garantie de ne jamais s'ennuyer grâce aux épreuves et défis disséminés sur l'espace de jeu. Vous avez une Xbox ? Ne passez pas à côté du dernier-né de la franchise Forza...

Forza Horizon 4, édité par Microsoft, sur Xbox One et PC, à partir de 50 €.



Bientôt une Focus sportive

Fraîchement renouvelée, la gamme de la compacte Ford manque d'une version épicee. Lacune bientôt corrigée puisque Ford poursuit actuellement le développement de sa version sportive, qui sera toujours baptisée ST – logo, jantes et échappement seront une fois encore facilement identifiables. La propulsion devrait être assurée par le 4 cylindres 2.3 EcoBoost emprunté à la Focus RS de la génération précédente.



FISCALITÉ

Le malus 2019 risque de faire mal

Le gouvernement avait annoncé sa volonté d'abaisser chaque année de 3 grammes le seuil de déclenchement du malus écologique. Promesse tenue : en 2019, le malus débutera avec des émissions de CO₂ de 117 g/km, contre 120 g/km en 2018. Une valeur de 117 g/km sera ainsi synonyme d'un malus de 50 €, et la taxe la plus élevée (10500 €) sera appliquée pour les voitures au-delà de 185 g/km. La bonne nouvelle, c'est que le chiffre retenu ne sera pas issu de l'homologation sur le cycle WLTP, plus contraignant et réaliste (et donc plus élevé !), mais sera la valeur en NEDC corrélé, car l'administration n'était pas prête pour le WLTP, qui génère beaucoup plus de valeurs... Attention toutefois, le NEDC corrélé est plus élevé que le NEDC utilisé jusqu'alors, et combiné au seuil de déclenchement inférieur, le malus de certains modèles risque de croître fortement !

Le Soul EV est de retour !

Ce n'est pas une surprise, Kia prépare une deuxième mouture de son petit crossover, le Soul. La bonne nouvelle, c'est que la version électrique sera de retour aussi ! Le Soul EV premier du nom était une voiture très agréable et efficace, et la nouvelle version offrira une autonomie très nettement augmentée, un intérieur modernisé et un style extérieur toujours caractéristique.



TESLA

Elon Musk quitte son trône

Le patron fantasque avait fièrement annoncé sur Twitter que Tesla pourrait prochainement se retirer de la bourse, et que le financement de l'opération était sécurisé. La nouvelle avait affolé les investisseurs, et il s'avère que la déclaration était pour le moins excessive. Il a fini par trouver un accord à l'amiable avec le gendarme américain de la bourse* qui avait engagé des poursuites : Elon Musk quitte la présidence du conseil d'administration de Tesla, mais il reste directeur général de la marque, et continuera à superviser la production des célèbres voitures électriques – vous retrouverez d'ailleurs notre essai de la Model 3 en page 46. Par ailleurs, Elon Musk, ainsi que Tesla, devront chacun verser 20 millions de dollars d'amende.

(*Securities and Exchange Commission)



Une nouvelle Jazz dans deux ans

Lancée en 2013, la sympathique citadine japonaise est encore en pleine carrière, mais elle cédera la place en 2020 à une quatrième génération de Jazz. Au programme : une ligne extérieure toujours monovolume, mais avec davantage de rondeurs, et toujours de petits blocs essence associés à une boîte manuelle ou à variation continue. La version hybride devrait également faire son retour.

Prenez la route en toute sérénité.



**Service Entretien
Long Life**

À partir de

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 Bouronne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370.

(1) Prix TTC conseillé, pièces et main-d'œuvre incluses, pour un entretien des 150000km ou 10 ans (au 1^{er} des deux termes atteint) correspondant à un service entretien périodicité de type 30000km, 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.



Pas de pétrole,
mais....



La nouvelle Model 3 peut-elle sauver la planète ? Sans doute pas ! Tesla ?
Après avoir dépensé notre cagnotte à Vegas, testé sa résistance
dans la vallée de la Mort, humilié quelques Mustang sur la Pacific Coast Highway,
nous aurions plutôt tendance à le penser.

Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin

La route 66 en Tesla, ce ne serait pas un peu ridicule ? C'est vrai qu'ici, vous croiserez davantage de Harley que de voitures électriques.



La plus puissante des Model 3 développe plus de 460 ch et son couple culmine à 640 Nm. De quoi justifier des pneus Michelin Pilot Sport 4S.

Sachez-le ! Soit vous faites partie des anti-Tesla et vous ne voyez pas la marque passer l'hiver, soit vous êtes un pro-Tesla et vous ne voyez pas d'avenir pour la voiture à moteur thermique. Entre ces deux positions, il n'y a pas beaucoup d'espace. Suffisamment pour saluer le travail réalisé jusqu'à présent par la marque californienne sans pour autant vouer un culte à son fantasque patron – mis sur la touche du conseil d'administration (voir p. 44) – ni même à la fée électricité.

Certes, Tesla multiplie les paradoxes. La plupart des analystes économiques restent prudents à la vue de l'endettement de l'entreprise et des difficultés qu'elle rencontre pour

augmenter sa capacité de production. Mais les chiffres de ventes de la petite Model 3 aux États-Unis laissent rêveur. Loin devant la plupart des modèles allemands, elle talonne dorénavant les best-sellers des marques américaines et asiatiques.

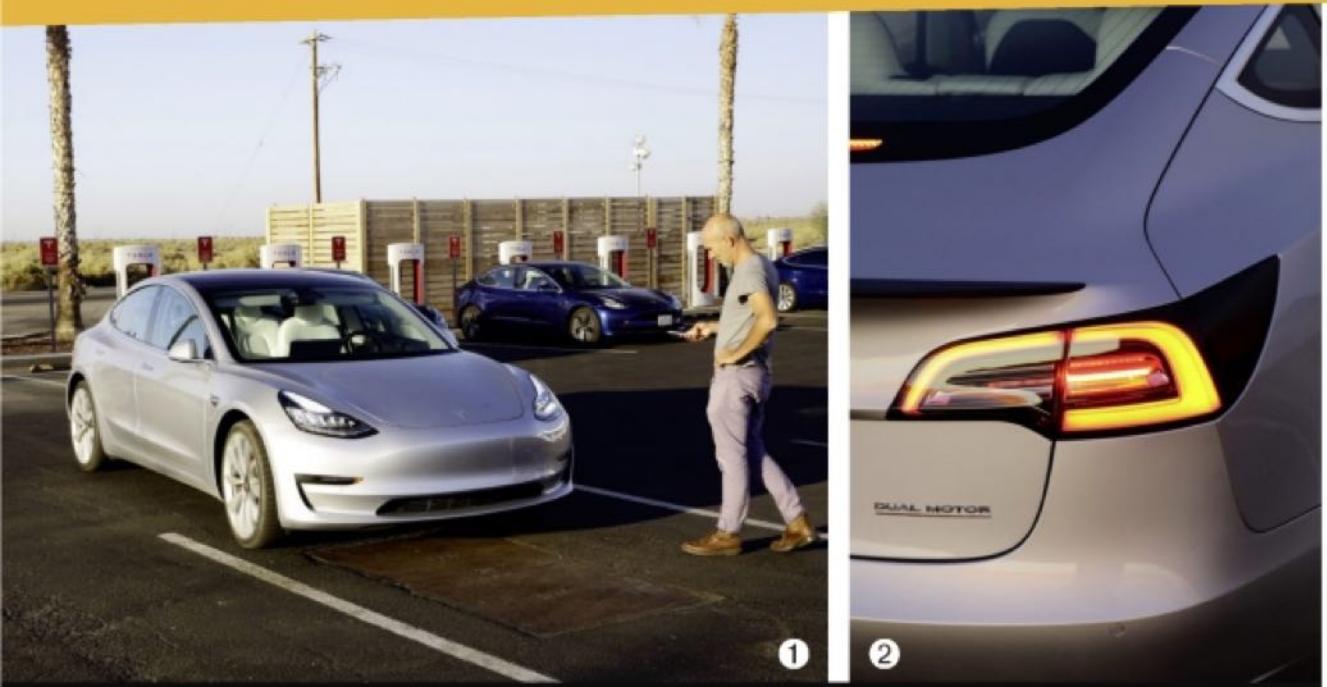
Pas besoin de faire de longues recherches pour mesurer l'intérêt que suscite le plus petit des modèles Tesla en Californie.

“C'est juste incroyable, précise John, qui roule en Citroën DS (voir encadré, ci-contre), j'ai vu la première il y a six mois, j'ai dit: « look at that, this is the new Tesla* », et maintenant, il y en a partout, s'empressant de tempérer par

un, c'est vrai que nous sommes en Californie et ce n'est pas tout à fait l'Amérique, ici.” Certes, mais tout de même.

Pour notre premier essai de Model 3, nous aurons la chance d'étreindre une des premières versions Performance, la plus puissante et la plus chère de la gamme. Nous sommes loin du premier prix de 35 000 \$ annoncé par Elon Musk lors de la révélation du modèle. Il faut plutôt tabler sur 64 000 \$. Même à ce tarif, l'utilisation des superchargeurs reste facturée en supplément, soit 20 cts par kWh. Sachant que la capacité de la batterie est estimée à 75 kWh, une charge complète coûte entre 10 et 15 € en moyenne. C'est, entre autres, ce que nous avons l'intention de vérifier à l'occasion de ce road

TRAVERSER LA VALLÉE DE LA MORT EN VOITURE ÉLECTRIQUE



① Depuis son smartphone, il est possible de faire avancer ou reculer la voiture. Sur un parking, ça sert à impressionner les autres, chez soi, à sortir la voiture de son garage. ② Outre une puissance cumulée de pure sportive, les deux moteurs font de cette Tesla une intégrale à la redoutable motricité.



À Death Valley Junction, quelques épaves laissent imaginer la rudesse du climat. Pas de risque de surchauffe pour cette Model 3.



Le style de cette Model 3 est loin de faire l'unanimité, souvent qualifié de "face de grenouille". Avec une plaque d'immatriculation, les choses s'amélioreront... ou pas!

trip qui va nous mener de Los Angeles à Los Angeles en passant par Las Vegas, la vallée de la Mort et la Highway 1, le long du Pacifique. Ceci en 72 heures maximum.

Comme pour tous les modèles ayant décidé de bouder les stations d'essence, la Model 3 inquiète plus qu'elle ne rassure pendant les premières heures de conduite. Comment va se comporter la batterie ? Y aura-t-il suffisamment de superchargeurs ? Au cas où, combien de temps me faudra-t-il pour recharger chez l'habitant sur du 110 V ? Et si je tombe vraiment en panne ? Bref, à toutes ces questions, assez peu de réponses tant que le conducteur n'a pas pris la mesure du potentiel de la voiture. C'est sans doute ce qui explique que, malgré les quelque

600 Nm de couple disponibles à l'envi, je n'ai répondu à aucune provocation de Ford Mustang, de Dodge Charger ou encore de monstrueux pick-up.

Bien au contraire, je m'en remets à l'Autopilot (voir encadré p. 50). Le fonctionnement est bête comme chou. Un appui vers le bas sur le levier de vitesses pour activer le régulateur adaptatif, un deuxième appui lui associe l'assistance au maintien de cap (Autosteer). Il se règle alors directement sur la limitation de vitesse autorisée et vous impose de garder les mains sur le volant. Sur ce point, comme beaucoup d'autres, Tesla va plus loin que les autres constructeurs au risque d'essuyer les plâtres et de s'exposer à de sérieuses critiques en termes de sécurité. ➔

* Regarde ça, c'est la nouvelle Tesla.

Et si DS avait été Tesla ?

Aux États-Unis, même si ce n'est pas fréquent, il est possible de croiser de vieilles DS dans leur jus. Leurs propriétaires ont en général un petit faible pour la culture française et vantent les mérites de la technologie de leur ovni. Le parallèle entre les deux marques est intéressant. Le magazine *Auto Trend* s'est d'ailleurs fendu d'un match entre une Model S et une DS de 1959, se questionnant : *"Laquelle de ces deux voitures est la plus innovante ?"* *The french car*, bien sûr ! Ce qui nous fait dire que la marque DS a tout intérêt à miser sur les nouvelles technologies pour se forger une image. Ce qu'elle semble vouloir faire.



NOUS AURAIT PARU TOTALEMENT UTOPIQUE IL Y A QUELQUES ANNÉES.



Parfaitement intégrée dans le feu arrière, la trappe s'ouvre automatiquement. Il suffit de brancher le superchargeur. Tout est géré par la voiture. En seulement 30 minutes, 80 % de la charge sera réalisée.



Pour l'instant, l'Autopilot n'est pas conçu pour cela, mais la Model 3 est capable d'enchaîner les virages seule.

Capable de dépasser, de maintenir sa ligne, de s'arrêter et de redémarrer seul, l'Autopilot va beaucoup plus loin que les autres systèmes. Il s'adapte aux limitations, est actif jusqu'à 145 km/h. Sur petite route, il peut enchaîner les virages, gère une absence de visibilité, mais peut vous rendre la main sans crier gare. Tesla insiste. Ce système est étudié pour fonctionner sur autoroute et en laissant les mains sur le volant. D'ailleurs, si vous ne respectez pas la consigne, après quelques remontrances, la Model 3 vous prive d'Autopilot jusqu'à la prochaine recharge. Non, mais!

TRÈS SÉDUISANTE, CETTE MODEL 3 PERFORMANCE EST

Mais il faut avouer que sur les autoroutes californiennes, l'Autopilot et la Model 3 simplifient grandement la vie de son heureux conducteur, en l'occurrence moi-même.

Malgré mon sens de la mesure, le planificateur de trajet m'indique que je ne parviendrai pas à rejoindre Las Vegas sans recharger un minimum. C'est à Yermo que nous effectuons notre première recharge. Une vingtaine de minutes, pas plus, et nous pourrons repartir. Vingt minutes de trop car les emplacements des superchargeurs ne sont hélas pas ceux des trois étoiles Michelin (il est vrai assez rares de

l'autre côté de l'Atlantique). Bref, pour rouler en Tesla, il faut le plus souvent aimer les pizzas, les hamburgers, la viande séchée, les pop-corn et, bien sûr, les boissons gazeuses dépourvues de sucre... ou pas.

Heureusement, l'application Tesla renseigne sur la charge, permet de gérer la clim, les ouvrants et vous avertit lorsque vous pouvez repartir.

Deux minutes nous ont suffi pour appairer la clé électronique sur notre smartphone. Une simplicité qui n'est pas sans créer de polémique

aux États-Unis. Pour l'heure, c'est appréciable. Nous pouvons laisser la carte dans la voiture et le téléphone dans la poche.

La nuit tombe assez vite sur la côte Ouest. Nous terminerons l'étape sous les étoiles, au beau milieu du désert des Mojave, avec la lueur de la ville qui ne dort jamais en point de mire. Via le programme "recharge à destination" qui comprend hôtels, restaurants (bien meilleurs cette fois-ci), lieux de loisirs..., Tesla a intégré au planificateur de trajets l'ensemble des hôtels disposant d'une prise, le plus souvent 8 ou 16 kW (à comparer aux 120 kW des super-



L'Arc de triomphe et la tour Eiffel en carton-pâte : ça, c'est Vegas. Côté finition, la Model 3 doit elle aussi progresser.



- ① L'extraction des poignées de porte est manuelle et peu pratique. Le bruit de fermeture a été négligé.
- ② Avec l'application, outre le niveau de charge, il est possible de programmer la température intérieure.



C'est une pure sportive et, sur la Pacific Highway, près de Big Sur, la Model 3 a impressionné plus d'une Camaro.

PLUS
Performances étonnantes
Efficacité du réseau
Autonomie

MOINS
Niveau de finition
Confort ferme
Prix de cette version



- 1 L'accès au coffre reste correct, mais la capacité de chargement limitée. Sous le capot avant se cache un autre rangement.
2 Le pavillon plonge rapidement, l'accès est limité. Mais l'espace est conséquent.

VENDUE PLUS DE 60 000 \$. QUE VAUDRA LA VERSION À 35 000 \$?

chargeurs). Si, comme nous pouvions nous en douter, Las Vegas reste un grand fournisseur d'électricité, trouver le sésame dans les monstres parkings est une autre affaire. De guerre lasse, nous préférons dîner à proximité d'un site de superchargeurs. Une heure après, nous repartons avec 310 miles d'autonomie, soit environ 500 km. La vie en Tesla semble finalement assez simple. À voir le nombre de Model 3 sur ce parking en plein désert, c'est ce que nous retiendrons de ce premier jour d'essai.

Batterie pleine et soleil radieux, nous entamons cette deuxième journée en confiance. Pas ques-

tion pour autant de traverser d'une traite la vallée de la Mort ou alors sans se faire plaisir. Et de plaisir, il va être question aujourd'hui.

Une fois laissé derrière nous Beatty et sa demi-douzaine de superchargeurs, la route grimpe, tourne.

Et surtout, nous sommes seuls au monde. Les quelques tests d'accélération montrent qu'il y a bien un peu plus de 450 ch répartis sur les deux essieux. La motricité n'est jamais prise en défaut, la Model 3 s'arrache beaucoup plus vite qu'une fusée lunaire et sa poussée est compa-

rable à celle d'une pure sportive. Le 0 à 60 mi/hr (soit à peu près 100 km/h) est annoncé en 3,5 s. Ce chiffre semble tout à fait crédible. Mais ce n'est pas le plus impressionnant. Entre deux virages, la remise des gaz est immédiate. Quelle voiture faudrait-il mettre en face pour suivre ce rythme ? Une M3, une Giulia Quadrifoglio ? Sa conduite ne pourrait toutefois pas s'appréhender de la même manière. Ici, le jeu consiste à mettre les gaz et à relâcher suffisamment tôt avant l'entrée dans le virage pour ne pas avoir à toucher les freins, ou alors le plus tard possible. Cette technique, →

Ce soir, c'est relâche au Fremont Theatre. Dommage, nous aurions pu programmer une recharge pendant le spectacle.





Très agréable à conduire, la "3" louvoie légèrement à très haute vitesse.



ENVIRON 1200 MILES EN TESLA MODEL 3 SANS AUCUN STRESS.

très amusante à mon goût, permet de préserver l'autonomie en multipliant les phases de récupération. Hélas, pas de miracle à attendre, le solde reste négatif. Et il faut nous résoudre à adopter un rythme de raison.

Le planificateur nous a avertis à plusieurs reprises. Si vous voulez rejoindre le prochain superchargeur, il ne faudra plus dépasser les 70 mi/hr. Oui, chef! Malgré cela, nous nous retrouverons à Inyokern avec moins de 30 km. Une demi-heure plus tard, nous repartons avec un gain de 257 miles (soit 413 km). Avec un petit complément en fin de journée, nous rejoindrons sans mal et sans réelle perte de

temps le Pacifique. En confiant à nouveau la gestion de la conduite à l'Autopilot, j'ai le temps de me concentrer sur le confort et la vie à bord.

Avec ses grosses roues de 20 pouces et ses pneus taille très basse, la filtration des défauts n'est visiblement pas une priorité.

L'amortissement est en revanche efficace. Le compromis reste de qualité honorable même si vous trouverez de nombreuses berlines familiales plus prévenantes. C'est vrai aussi pour l'habitabilité. En matière d'accès à bord ou de capacité de chargement, la Model 3 rivalise



Petit-déjeuner copieux au Dinner. Dommage, ici c'était bon, mais il n'y avait pas de superchargeur.

Recharges, 92 \$ les 1 200 miles

13,78 \$ (Yermo)
+ 3,42 \$ (Baker)
+ 14,6 \$ (Las Vegas)
+ 6,60 \$ (Beatty)
+ 16,64 \$ (Inyokern)
+ 6,24 \$ (Bakersfield)
+ 16,90 \$ (San Luis Obispo)
+ 8,84 \$ (San Luis Obispo)
+ 5,72 \$ (Thousand Oaks)
+ Hotel Jeremy LA (offert par l'hôtel)
Total 92,74 \$

Outre la gestion du nombre de recharges nécessaires pour atteindre sa destination, le planificateur de trajet renseigne aussi sur le coût de celles-ci. Pour couvrir les 1200 miles de notre road trip, nous avons effectué une dizaine de recharges sur les superchargeurs, pour un coût total de 92,74 \$ (soit moins de 80 €), ce qui est peu et ce qui rend crédible la plaquette commerciale que le constructeur appose sur le pare-brise de ses Model 3 d'exposition. Selon Tesla, avec 29 kWh/100 miles, l'équivalent "coût carburant" est estimé à 550 \$ chaque année. Sur cinq ans, cette version permettrait d'économiser l'équivalent de 4000 \$ par rapport à une rivale fonctionnant au sans-plomb.

Aucune alerte à Malibu! Une dernière charge et nous pourrons rejoindre Los Angeles.

MERCI AU RÉSEAU DE SUPERCHARGEURS.

difficilement. Toutefois, une fois installés, occupants et bagages n'ont pas à se plaindre. Les derniers pourront se loger dans le coffre bien sûr mais aussi dans un grand bac sous le plancher ou sous le capot avant. Quant aux premiers cités, ils profiteront de suffisamment de place, notamment à l'arrière avec un plancher parfaitement plat et un bel espace au niveau des jambes.

La meilleure place reste cependant derrière le volant avec une position de conduite qui s'ajuste électriquement au millimètre, un flux d'air qui se gère via l'écran tactile. Dommage que la finition ternisse ce tableau, pas loin d'être idyl-

lique. La familiale américaine présente bien, sa planche de bord épurée, son grand toit vitré et son intérieur cuir blanc impressionnent au premier abord. Mais un examen plus attentif met en évidence des assemblages approximatifs et des matériaux trop fins et souples pour résister à l'épreuve du temps.

Tesla devra impérativement corriger cela avant l'arrivée de la "3" en Europe car la bataille s'annonce rude face à une concurrence allemande bientôt en ordre de bataille. Certes, la guerre va d'abord faire rage dans la catégorie des SUV, mais il est certain que la Model 3 ne restera pas la reine du pétrole très longtemps. ■

TESLA MODEL 3 EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	340 kW (462 ch) ⁽¹⁾
Couple maxi	640 Nm ⁽¹⁾
Type	2 moteurs électriques AR: synchrone / AV: induction
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1

Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques	235/35 ZR 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,70/1,94/1,44/2,87 m
Poids/tractable freiné	1849 kg/-

Performances

0 à 100 km/h	3,5 s
Vitesse maxi	250 km/h ⁽²⁾

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	425 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	71 000 € ⁽¹⁾
Bonus (CO ₂)	6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé	78 000 € ⁽³⁾
Garantie	4 ans, 50 000 km

(1) Estimation AJ. (2) 230 km/h sans pack Upgrade.

(3) Avec options incluses et bonus déduit.

Équipements de série

8 airbags, assistance au stationnement avec prise en charge depuis smartphone, connexion wi-fi et internet mobile, écran tactile 15 pouces avec navigation, entrée sans clé, freinage automatique d'urgence et évitement de collision, inserts en bois, peinture noire, reconnaissance des panneaux de signalisation, reconnaissance vocale, sièges chauffants, sièges arrière rabattables 60/40, sièges avant et colonne de direction à réglages électriques, système hi-fi, toit vitré teinté, USB avant et arrière.

Options

Conduite semi-autonome de niveau II (Autopilot) : (5 000 \$), pack Performance Upgrade : jantes alliage 20 pouces, freins sport, suspension abaissée, spoiler carbone, pédalier alu, vitesse maxi portée à 250 km/h (5 000 \$), peinture métallisée (1 500 \$), peinture nacrée (2 000 \$), sellerie cuir blanc (1 500 \$).

Consommations

Autonomie	500 km
Charge 7 kW/120 kW (80 %)	10 heures / 30 minutes
Capacité batterie	75 kWh

Note EuroNCAP

En cours
(5 étoiles US)

Pays de fabrication

États-Unis

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



C'est sans doute la meilleure voiture électrique du moment. Elle n'est pas bradée et sa finition n'est pas au niveau. Mais le plaisir de conduite est bien réel, l'autonomie suffisante et les recharges sur superchargeurs très efficaces. Reste le style...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Recevez *l'auto-journal* directement chez vous 1 jeudi sur 2

Tous les plaisirs de l'automobile

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT L'AUTO-JOURNAL ET SES GUIDES

1 Jeudi sur 2



+ 4 Auto-Journal évasion /an



+ 1 Guide de L'Auto-Journal/an



6,59€
par mois
SEULEMENT

40%
de réduction



+ la version numérique offerte !

L'OFFRE CLASSIQUE L'AUTO-JOURNAL

1 Jeudi sur 2



75€
/an

26%
de réduction

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'OFFRE SANS ENGAGEMENT :
La meilleure offre d'abonnement !

-40%

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides dans l'année pour **6,59€ par mois seulement au lieu de 10,95€*.** (909762)
Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais. Tarif après un an 7,42 €/mois

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

IBAN :

BIC :

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

L'OFFRE CLASSIQUE :

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 75€ au lieu de ~~101,55€~~ (909770)

-26%

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

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 :

Date de naissance :

Email :

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

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

SUV ou BERLINE Comment choisir?

En nous promettant de prendre de la hauteur, ce sont surtout eux qui dominent le marché. Eux? Les SUV, évidemment. En piquant à la fois les bonnes idées des monospaces, des 4x4 purs et durs et des berlines, ils ont ringardisé tout le monde. Oui mais voilà, si les deux premiers ont pour ainsi dire abdiqué,

les berlines, elles, ne se laissent pas faire. Et la chasse ouverte au CO₂ risque de tourner à leur avantage. Les SUV pourraient bien se faire épingle aussi pour leurs prix. Surtout, selon l'usage de chacun, ils ne sont pas toujours appropriés. Pour ne pas vous tromper, *L'Auto-Journal* vous propose de faire le point en cinq matchs.



SOMMAIRE

- p. 56 Citroën C3 Aircross PureTech 82 ch Feel / Citroën C3 PureTech 82 ch Feel
- p. 58 Peugeot 3008 BlueHDi 130 ch EAT8 GT Line / Peugeot 308 BlueHDi 130 ch EAT8 GT Line
- p. 60 Volkswagen Golf 1.5 TSI 150 ch Carat / Volkswagen T-Roc 1.5 TSI 150 ch Carat
- p. 62 Mercedes GLC Coupé 220 d 4Matic Sportline / Mercedes Classe C 220 d 4Matic AMG Line
- p. 64 Volvo XC60 D4 AWD 190 ch Inscription / Volvo V60 D4 AWD 190 ch Inscription



CITROËN C3 AIRCROSS
PureTech 82 ch Feel

CITROËN C3
PureTech 82 ch Feel

Permis de choisir

Pour la ville et avec un budget serré, la C3 fera parfaitement l'affaire. Si vous ajoutez les paramètres de la famille et des loisirs, vous pourriez très bien reconsidérer ce choix.

Commençons par le sujet qui fâche, parlons gros sous. À niveau de finition identique (Feel), l'écart financier entre les deux véhicules atteint 2 350 €, ce qui n'est pas négligeable. Toutefois, si vous désirez bénéficier de l'avantage majeur d'un C3 Aircross par rapport à une C3, en l'occurrence celui de pouvoir disposer d'une banquette arrière coulissante, il vous faudra vous tourner obligatoirement vers la finition Shine et, dans ce cas, le différentiel financier vous impose un effort supplémentaire de 4 750 €, étant entendu que vous accédez à un véhicule mieux équipé.

Pour un strict usage citadin, la C3 "tout court" se révèle être un excellent choix qui ne vous fera pas regretter son dérivé SUV, pour autant qu'une position de conduite haute ne figure pas parmi les priorités de votre cahier des charges.

À l'épreuve de la route, la C3 se révélera même plus enjouée et performante, mais à peine moins gourmande (6,6 l/100 km contre 6,8 l/100 km).

Le voyage sera toutefois différent si vous l'abordez à bord d'un C3 Aircross qui offre une meilleure visibilité, un espace à bord un poil meilleur et surtout un volume de coffre plus

généreux (433 dm³ contre 298 dm³), un atout indéniable pour pratiquer vos loisirs ou partir en famille. Ce volume devient même extensible (jusqu'à 548 dm³) avec la banquette arrière coulissante, un privilège hélas réservé aux finitions plus huppées, mais qui reste indisponible sur la C3. Pas grand-chose à dire sur la qualité des matériaux et leur assemblage, C3 et C3 Aircross font jeu égal, à un niveau satisfaisant, sans plus. Une faiblesse que tous deux rachètent par une présentation fraîche et sympathique. À noter que le constructeur propose des possibilités de personnalisation aussi bien sur la C3 que sur le C3 Aircross : une bonne idée.



C3 AIRCROSS

La C3 Aircross reprend à l'identique la présentation de la citadine. Après, c'est juste une question de "déco". La seule différence notable est évidemment la position de conduite surélevée et une plus grande impression d'espace.



L'un des atouts du C3 Aircross réside dans son coffre nettement plus volumineux et pratique.



Autre argument: plus de place et la possibilité de moduler l'espace, grâce à la banquette coulissante.

C3



Une Citroën se doit de soigner l'accueil: la présentation est originale et sympathique, la tablette tactile centrale intuitive et les assises offrent un moelleux douillet mais manquent un peu de maintien latéral.



Le coffre est tout à fait correct... pour une citadine. La différence de niveau avec le seuil est un peu gênante.



La C3 n'est déjà pas la plus spacieuse de sa classe à l'arrière. Alors, face à son frangin, elle ne fait pas le poids.

CITROËN C3 AIRCROSS PureTech 82 ch Feel

CITROËN C3 PureTech 82 ch Feel

EN CHIFFRES



C3 Aircross PureTech 82 ch Feel C3 PureTech 82 ch Feel

C3 Aircross PureTech 82 ch Feel	C3 PureTech 82 ch Feel
17 750 €	15 400 €
3 cyl. en ligne, essence	3 cyl. en ligne, essence
1 199 cm ³	1 199 cm ³
82 ch à 5 750 tr/mn	82 ch à 5 750 tr/mn
118 Nm à 2 750 tr/mn	118 Nm à 2 750 tr/mn
Boîte manuelle à 5 rapports	Boîte manuelle à 5 rapports
Poids: 1 166 kg	Poids: 1 069 kg
0 à 100 km/h: 15,4 s	0 à 100 km/h: 13,3 s
V. max.: 156 km/h	V. max.: 161 km/h
Conso moyenne: 6,8 l/100 km	Conso moyenne: 6,6 l/100 km
Malus: 0 €	Malus: 0 €
Rejets CO ₂ : 118 g/km	Rejets CO ₂ : 108 g/km
L/1/h/emp.: 4,16/1,83/1,60/2,61 m	L/1/h/emp.: 4/1,75/1,48/2,54 m
Longueur aux jambes AR*: 24 cm	Longueur aux jambes AR: 20 cm
Coffre*: 433 dm³	Coffre : 298 dm³

*Si banquette AR coulissante, respectivement de 9 à 24 cm et de 433 à 548 dm³

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL CITROËN C3 AIRCROSS

La C3 conviendra aux citadins qui désirent une petite voiture pour se déplacer et, éventuellement, s'évader sur les routes et autoroutes. Plus polyvalent d'utilisation, le C3 Aircross nous semble le plus recommandable si vous avez charge de famille et êtes un adepte du monde des loisirs. Ce sera notre choix, même s'il coûte sensiblement plus cher.



Pour affronter les pavés urbains, le C3 Aircross n'est pas forcément le mieux taillé. La C3 se montre bien plus à l'aise et offre un meilleur compromis confort/tenue de route; le SUV est un peu plus pataud.



PEUGEOT 3008
BlueHDI 130 ch EAT8 GT Line

PEUGEOT 308
BlueHDI 130 ch EAT8 GT Line

Achat perché?

N'en finissant plus de déchaîner les foules, le 3008 mène la vie dure aux autres membres de sa catégorie. Sa concurrente la plus sérieuse pourrait finalement venir de son propre clan...

Il ne faut pas avoir sauté trois classes à l'école pour se douter qu'à moteur égal, un SUV ne peut prétendre aux mêmes performances, ni à la même sobriété qu'une compacte. Oui, même nous, à *L'Auto-Journal*, nous pressentions un écart notable entre un 3008 BlueHDI 130 et une 308 pareillement motorisée. Et les mesures le confirment. Plus encore que la consommation, les accélérations souffrent de la plus grande surface frontale et, surtout, du poids nettement supérieur du 3008. Pire, inutile de s'attarder sur les chiffres pour ressentir au volant ce léger déficit de tonus. Cette once de paresse tend heureusement à passer inaperçue en adoptant

une conduite de "bon" chef de famille, le diesel 1.5 BlueHDI affichant, dans les deux cas, une rondeur appréciable grâce à un couple maxi délivré dès le bas du compte-tours. La douce boîte automatique à 8 rapports souligne au passage cette souplesse bienvenue.

Par définition plus haut perché, le 3008 parvient également à afficher un comportement routier qui fait bonne figure... jusqu'à un certain point. Manque de chance pour lui, il croise ici l'une des références dans le domaine, toutes catégories confondues. En retenant mieux ses mouvements de caisse sans que le confort

de marche en souffre, la 308 se cale instantanément sur ses appuis en entrée de courbe, le train avant affichant un guidage d'une précision et d'une efficacité diaboliques. Une position de conduite plus proche de la route et un meilleur maintien des sièges achèvent de convaincre de la supériorité de la berline compacte en termes d'agrément de conduite.

Restent au 3008, bien plus onéreux, mais d'une présentation plus moderne, une habitabilité et un volume de coffre plus généreux. Quoique sur ces deux derniers points, mesures à l'appui toujours, l'avantage ne s'avère pas aussi flagrant que les apparences le laissaient penser.



3008

Pour justifier un écart de prix conséquent, il faut avouer que le 3008 porte plus de soin à la qualité des matériaux et à la finition. En finition GT Line, les assises peuvent profiter d'un réglage en longueur, mais cela reste optionnel.



Le coffre offre plus de possibilités de chargement, notamment au niveau de la hauteur sous tablette.



Il est un peu plus accueillant à l'arrière, mais pas tant que ça en fait! Pour plus d'aise, il faut lorgner sur le 5008.

308



Les lignes plus fluides et épurées de la planche de bord de la 308 sont plus "reposantes" à l'œil, même si cela relève des préférences de chacun. Le fameux i-cockpit peut poser plus de soucis de lisibilité ici que dans le 3008.



Le coffre de la 308 ne rend pas grand-chose à celui du 3008. C'est l'un des plus grands parmi les compactes.



En revanche, la 308 n'est pas connue pour sa largesse aux places arrière. Certaines citadines font aussi bien!

PEUGEOT 3008 BlueHDI 130 ch EAT8 GT Line

PEUGEOT 308 BlueHDI 130 ch EAT8 GT Line

EN CHIFFRES



Peugeot 3008 BlueHDI 130 EAT8 GT Line	Peugeot 308 BlueHDI 130 EAT8 GT Line
37 750 €	32 900 €
4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
1499 cm ³	1499 cm ³
130 ch à 3750 tr/mn	130 ch à 3750 tr/mn
300 Nm à 1750 tr/mn	300 Nm à 1750 tr/mn
Boîte automatique à 8 rapports	Boîte automatique à 8 rapports
Poids: 1549 kg	Poids: 1328 kg
0 à 100 km/h: 11,9 s	0 à 100 km/h: 10,4 s
V. max.: 180 km/h	V. max.: 193 km/h
Conso moyenne: 6,3 l/100 km	Conso moyenne: 5,6 l/100 km
Malus: 0 €	Malus: 0 €
Rejets CO ₂ : 101 g/km	Rejets CO ₂ : 93 g/km
L/l/h/emp.: 4,45/1,85/1,63/2,68 m	L/l/h/emp.: 4,26/1,81/1,46/2,62 m
Longueur aux jambes AR : 24 cm	Longueur aux jambes AR : 21 cm
Coffre : 547* dm³	Coffre : 451 dm³

*510 dm³ si roue galette en option

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL PEUGEOT 308

Incapable de procurer le même agrément de conduite qu'une redoutable 308 en dépit de qualités routières indéniables, le 3008 peut séduire par sa présentation moderne et un instinct familial plus développé.

Mais ce supplément d'espace et d'aspects pratiques se paie très cher, trop même pour céder, selon nous, à la mode du SUV.



Bon sang ne saurait mentir. Tous deux excellent sur la route comparés à leurs rivaux respectifs. Quand il s'agit de faire un choix en famille, la 308, plus légère et agile, garde une longueur d'avance.

PEUGEOT 308 SW

La carrosserie break de la 308 représente, en théorie, le meilleur compromis entre une compacte un brin étriquée et un SUV, plus coûteux et encombrant. Ce qui se confirme avec cette version SW qui, par rapport à la berline dont elle dérive, dispose d'un coffre plus logeable et de places arrière un rien plus accueillantes grâce à un empattement majoré de 11 cm.





VW GOLF 1.5 TSI 150 ch Carat

VW T-ROC 1.5 TSI 150 ch Carat

Chic ou choc

Deux philosophies s'affrontent ici. Face à la Golf réputée pour sa séduction résultant, entre autres, de sa discrète élégance, le baroudeur T-Roc a enfilé le parfait costume tendance du SUV citadin.

Premier détail, et non des moindres : alors que le T-Roc est disponible avec ce moteur en finition intermédiaire Lounge, la Golf impose le niveau supérieur Carat pour ce même choix mécanique. De plus, à finition identique, cette dernière vous sera facturée 1 890 € (en 5 portes) de plus que le T-Roc, une somme dont il faudra déduire 53 € pour le malus appliqué au SUV. Quoi qu'il en soit, la nouveauté s'avère vendue nettement moins cher que la référence. Un indice qui suppose des différences, les composants mécaniques étant identiques à un détail près : le train arrière de la

Golf est un ensemble multibras alors que celui du T-Roc est un essieu de torsion, nettement moins raffiné.

Si cela n'a aucune incidence sur les performances, il en va tout autrement en matière de comportement routier et de confort, l'avantage allant à la Golf autrement plus affûtée et précise. Un raffinement qui se retrouve également dans le soin apporté à la finition et à son assemblage, sans même parler de la qualité de ses matériaux. En fait, sur ces points, le T-Roc est plus à comparer à la Polo qu'à la Golf. Sa

revanche, il la prend par une présentation plus attrayante. Sur le plan pratique, les deux voitures sont renvoyées dos à dos, l'une prenant à l'autre quelques centimètres dans un domaine qu'elle rend par ailleurs dans un autre. Quant au volume de coffre, il s'avère (à peine) plus généreux sur le SUV que sur la berline qui présente, elle, un seuil de chargement moins élevé et donc plus confortable. À la pompe, la Golf se montre moins gourmande de 0,6 l/100 km en moyenne. Une différence notable, mais l'utilisateur devra toutefois parcourir de nombreux kilomètres avant d'amortir l'investissement résultant du prix d'achat supérieur.



T-ROC

Le T-Roc ose la couleur à bord. C'est frais et gai, mais cela ne masque pas des plastiques durs et une finition pas tout à fait au niveau des standards habituels de la marque.



Le coffre du T-Roc est à peine plus logeable, mais son seuil de chargement est plus haut (+ 7 cm).



Les passagers arrière n'ont pas plus de place et le confort d'assise de la banquette n'est pas du même niveau.

GOLF



La reine mère garde l'avantage d'une présentation plus cossue et de matériaux plus raffinés, surtout en finition Carat. Mais cela pèse inévitablement sur l'addition. La Golf se rattrape en consommation.



Adoptant toujours des formes régulières et rationnelles, le coffre de la Golf n'est pas moins pratique.



La Golf est l'une des compactes les plus spacieuses, un atout qu'elle peut faire aussi valoir face au T-Roc.

VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 TSI 150 ch Carat

VOLKSWAGEN GOLF 1.5 TSI 150 ch Carat

EN CHIFFRES



VW T-Roc 1.5 TSI 150 ch Carat	VW Golf 1.5 TSI 150 ch Carat
28 810 €	30 700 €
4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
1998 cm ³	1998 cm ³
150 ch de 5 000 à 6 000 tr/mn	150 ch de 5 000 à 6 000 tr/mn
250 Nm de 1 500 à 3 500 tr/mn	250 Nm de 1 500 à 3 500 tr/mn
Boîte manuelle à 6 rapports	Boîte manuelle à 6 rapports
Poids : 1 329 kg	Poids : 1 324 kg
0 à 100 km/h : 9,6 s	0 à 100 km/h : 9,4 s
V.max. : 194 km/h	V.max. : 208 km/h
Conso moyenne : 7,2 l/100 km	Conso moyenne : 6,6 l/100 km
Malus : 53 €*	Malus : 0 €
Rejets CO ₂ : 121 g/km*	Rejets CO ₂ : 114 g/km
L/l/h/emp. : 4,24/1,82/1,58/2,59 m	L/l/h/emp. : 4,26/1,80/1,50/2,62 m
Longueur aux jambes AR : 25 cm	Longueur aux jambes AR : 26 cm
Coffre : 474 dm³	Coffre : 431 dm³

*50 € et 120 g/km si finition Lounge

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL VOLKSWAGEN GOLF

Si vous êtes sensible au charme des SUV et emboîtez le pas à toutes les modes, le T-Roc s'impose à vous comme une évidence. En revanche, si par classicisme et goût de la perfection, vous aimez vous appuyer sur les valeurs sûres, la Golf sera votre préférée. Pour le sérieux de sa finition, son confort et ses qualités dynamiques, elle est aussi la nôtre.



D'un gabarit très proche, le T-Roc n'a finalement pour lui que son look et sa position de conduite en hauteur. Un peu court pour venir contester les qualités routières et le confort de la Golf.

VOLKSWAGEN GOLF SW

Avec son coffre d'un volume de 569 dm³, le break Golf offre une capacité de chargement supérieure de 138 dm³ par rapport à la berline et de 95 dm³ par rapport au T-Roc. Plus encombrant que la première citée, moins séduisant sur le plan du style que ce dernier et vendu plus cher que les deux, il présente l'avantage en revanche d'être le plus fonctionnel.





MERCEDES GLC COUPÉ
220 d 4Matic Sportline

MERCEDES CLASSE C 220 d 4Matic AMG Line

Bien essayé !

Avec la cette version coupé, le GLC tente de se rapprocher du monde des berlines. Une démarche intéressante sur le plan esthétique mais est-ce suffisant pour s'imposer ?

In connaissait la grenouille qui veut se changer en bœuf. Eh bien voilà maintenant le SUV qui veut avoir l'air d'une berline, ou plus précisément d'un coupé ! Rien que ça. OK, nous nous moquons, mais il faut bien avouer que sur le plan esthétique l'affaire se présente bien. Élégant, agressif juste ce qu'il faut, le GLC Coupé n'a pas à rougir de son style face à la Classe C. Reste que cette dernière profite de son récent restylage pour troquer son antique 2,1 l turbo diesel de 170 ch contre un 2 l flambant neuf qui développe une puissance confortable de 194 ch. Un avantage non négligeable et pas seulement pour une question de nombre de chevaux. En effet, ce moteur se

montre aussi infiniment plus plaisant à l'usage que 2,1 l qui, malheureusement pour lui, officie toujours sous le capot du GLC. Chrono en main, la Classe C, à la fois plus puissance et plus légère que le GLC (- 280 kg) prend logiquement l'avantage en performances. Pourtant, dans ce domaine, le SUV fait mieux que se défendre.

Reste que sur le plan dynamique, il n'y a pas de match. Bien plus alerte et précise, la Classe C passe d'une courbe à une autre avec aisance.

Pour le GLC, c'est moins évident et l'augmentation du rythme ne va pas sans une dégradation du confort.

Alors, carton plein pour la berline ? Eh bien non ! En effet, le GLC Coupé, malgré ce que pourrait laisser penser son patronyme, propose une meilleure habitabilité de la Classe C. Cette dernière se rachète avec un coffre plus vaste (503 dm³ contre 456 pour le GLC Coupé) mais moyennement pratique. Ainsi, son ouverture est à la fois un peu étroite et sa hauteur intérieure (46 cm) trop faible. Sur le GLC, le hayon se révèle forcément plus pratique en facilitant l'accès au compartiment à bagages, mais le seuil de chargement, qui culmine à 85 cm (67 cm sur la Classe C), est franchement pénalisant lorsqu'il s'agit d'embarquer de lourds objets.



GLC COUPÉ

Bonnet blanc et blanc bonnet! Il faut vraiment aller dans le détail pour trouver des différences. Simplement ici, conducteur et passagers voient la route d'un peu plus haut. Mais presque 10000 € de plus, c'est beaucoup.



Le hayon permet d'accéder plus facilement au volume disponible, mais le seuil de chargement est haut.



La ligne fuyante de coupé du GLC ne lui permet pas de prendre un avantage décisif en habitabilité.

CLASSE C



La Classe C a profité de son récent restylage pour adopter une instrumentation de bord 100% numérique et un écran tactile plus grand. Le GLC Coupé devra, lui, patienter encore un peu pour en être doté.



La malle de la Classe C est plus grande, mais se révèle au final un peu moins accessible et pratique.



L'accès est un peu moins aisé mais une fois assis, les passagers n'ont pas beaucoup moins de place.

MERCEDES GLC COUPÉ 220 d 4Matic Sportline

MERCEDES CLASSE C 220 d 4Matic AMG Line

EN CHIFFRES



Mercedes GLC Coupé 220 d 4Matic Sportline	Mercedes Classe C 220 d 4Matic AMG Line
62 050 €	53 700 €
4 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel
2143 cm ³	1950 cm ³
170 ch à 3000 tr/mn	194 ch à 3800 tr/mn
400 Nm à 1400 tr/mn	400 Nm à 1600 tr/mn
Boîte automatique à 9 rapports	Boîte automatique à 9 rapports
Poids: 1954 kg	Poids: 1674 kg
0 à 100 km/h: 9 s	0 à 100 km/h: 7,4 s
V. max. : 194 km/h	V. max. : 240 km/h*
Conso moyenne: 7,3 l/100 km	Conso moyenne: 5,4 l/100 km
Malus: 3113 €	Malus: 0 €
Rejets CO ₂ : 155 g/km	Rejets CO ₂ : 117 g/km
L/l/h/emp.: 4,74/1,89/1,61/2,88 m	L/l/h/emp.: 4,69/1,81/1,45/2,84 m
Longueur aux jambes AR: 28 cm	Longueur aux jambes AR: 27 cm
Coffre : 456 dm³	Coffre : 503 dm³

*Données constructeur

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL MERCEDES CLASSE C

Moins chère, plus plaisante à conduire et plus confortable, la berline remporte une victoire indiscutable. Indiscutable, vraiment ? Si nous nous en tenons aux critères objectifs oui, mais ce serait trop simple. Sur le plan esthétique, en devenant Coupé, le GLC se transforme en une auto diablement sexy. De quoi inverser le classement pour certains. Pas pour moi.



Entre un poids nettement plus contenu et un nouveau moteur 2.0 plus puissant, plus agréable et plus économique, la Classe C donne une petite leçon au GLC sur la route.

LA CLASSE C BREAK

Le break Classe C (+1200 €) est élégant mais... paradoxal ! Paradoxal car son coffre est nettement plus petit que celui de la berline (411 dm³ contre 503). Heureusement, son accessibilité et sa modularité (la banquette se rabat en trois parties 40/20/40) sont bien meilleures. Il s'avère donc plus facile à utiliser. À noter que sur le plan dynamique, il est parfaitement comparable à la berline.





VOLVO XC60
D4 AWD 190 ch Inscription

VOLVO V60
D4 AWD 190 ch Inscription

Question de point de vue

Chez Volvo, les loisirs et la vie de famille se déclinent sur différents modes. De là à parler de choix philosophique, il n'y a qu'un pas !

Une chose est certaine, ce n'est pas le prix, ni surtout le charme qui nous permettront de départager nos deux belligérants ! Commençons par le prix. Oh, bien sûr, il existe bien une petite différence entre le XC60 et le V60. Ainsi, à finition et motorisation égales, l'écart est de 2 110 €. Si nous parlions de Clio et de Captur, ce chiffre aurait un sens, et surtout une importance. Mais ici, vu que la facture dépasse largement la barre des 50 000 €, cette différence devient nettement plus relative. Cela dit, il faut souligner que l'écart de tarif tourne pour une fois à l'avantage du SUV, puisque c'est le XC60 qui est le mieux placé.

Les plus observateurs d'entre vous me diront que c'est normal : avec ses 4,69 m de long, il offre "un peu moins de voilure" que le V60 qui, lui, culmine à 4,76 m. Moins de voilure peut-être, mais plus coffre ! Là encore, il n'y a pas un gouffre, mais force est de constater qu'avec 487 dm³ contre 411 dm³, le SUV prend le pas sur le break. En va-t-il de même pour l'habitabilité ? Oui, mais à nouveau, de peu.

La finition pourrait-elle alors les départager ? Même pas, c'est kif-kif !
Dans les deux cas la présentation est soignée et la décoration intérieure toujours très chaleureuse. À partir de là, que reste-t-il pour

départager le XC60 et le V60 ? Eh bien, les qualités routières. Et n'est-ce pas là l'essentiel ? Avec 124 kg supplémentaires et un centre de gravité plus haut perché, il est légitime de penser que le XC60 va forcément lâcher un peu de terrain sur ce chapitre.

Ne tournons pas autour du pot : c'est vrai, mais une fois de plus, l'écart n'est pas suffisant pour être pénalisant. Reste que pour arriver à des prestations équivalentes, notamment en performances, le XC60 est, et c'est logique, plus gourmand. Comptez 1 l/100 km en moyenne. Rien de dramatique, mais si vous roulez beaucoup, cela alourdira votre budget de fonctionnement.



XC60

Le fait de voir la route de plus haut donne parfois une plus grande impression d'espace. Pour le reste, la présentation est strictement la même. Le grand écran tactile vertical demande un peu de temps pour être bien appréhendé.



Comme sur la plupart des SUV, le seuil de chargement haut n'est pas un atout au moment des départs.



Le XC60 a beau être plus court, il est plus large et offre plus d'aisance en largeur aux coudes aux passagers.

V60



Si la position de conduite est plus près du plancher des vaches, le V60 est aussi accueillant et chaleureux à bord: un vrai cocon douillet, comme Volvo sait si bien le faire. Heureusement d'ailleurs, car il ne fait pas de cadeau en tarif.



Le profil de break de chasse du V60 ne favorise pas le volume, mais les formes carrées sont pratiques.



Si la place aux jambes ne manque pas, le V60 est plus bas de pavillon et à trois, les passagers sont plus à l'étroit.

VOLVO XC60 D4 AWD 190 ch Inscription

VOLVO V60 D4 AWD 190 ch Inscription

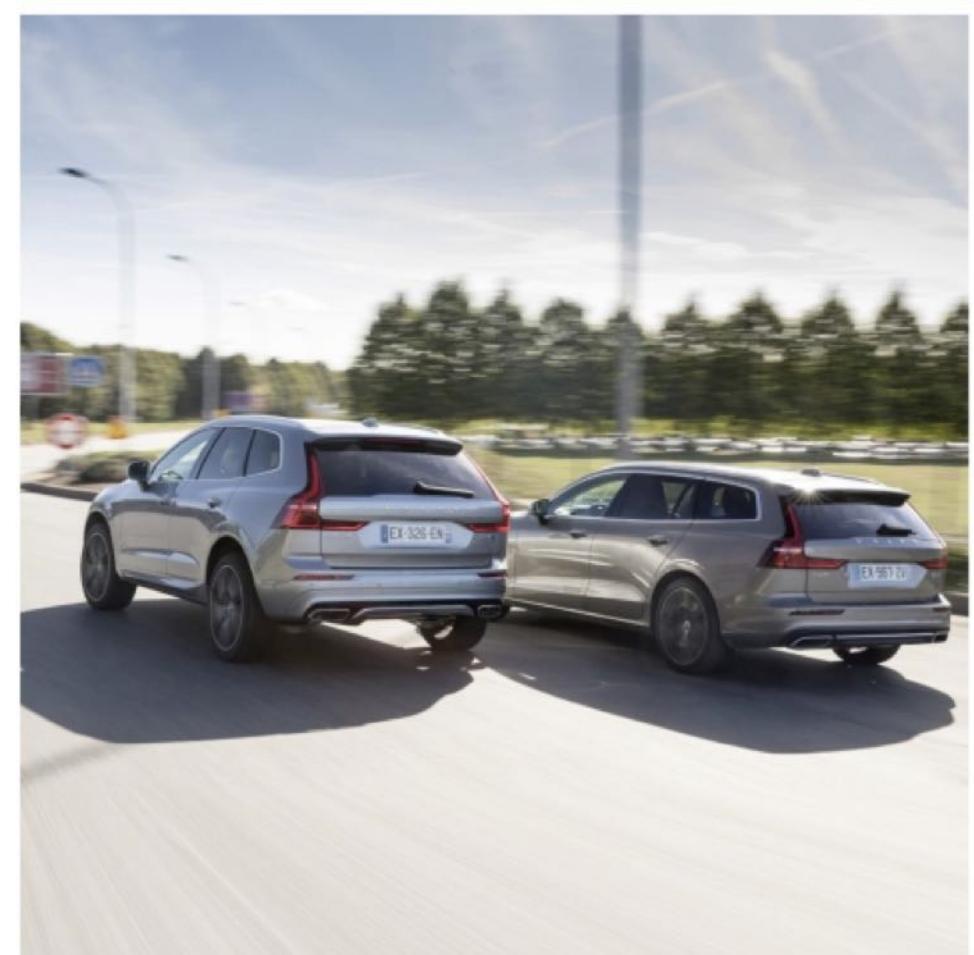
EN CHIFFRES



Volvo XC60 D4 AWD 190 ch	Volvo V60 D4 AWD 190 ch
54 300 €	56 410 €
4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
1969 cm ³	1969 cm ³
190 ch à 4 250 tr/mn	190 ch à 4 250 tr/mn
400 Nm à 1 750 tr/mn	400 Nm à 1 750 tr/mn
Boîte automatique à 8 rapports	Boîte automatique à 8 rapports
Poids: 1 930 kg	Poids: 1 806 kg
0 à 100 km/h: 9,2 s	0 à 100 km/h: 9 s
V. max.: 207 km/h	V. max.: 219 km/h
Conso moyenne: 7,6 l/100 km	Conso moyenne: 6,6 l/100 km
Malus 1 490 €	Malus: 0 €
Rejets CO ₂ : 144 g/km	Rejets CO ₂ : 119 g/km
L/1/h/emp.: 4,69/1,91/1,66/2,87 m	L/1/h/emp.: 4,77/1,85/1,43/2,88 m
Longueur aux jambes AR: 30 cm	Longueur aux jambes AR: 31 cm
Coffre : 487 dm³	Coffre : 411 dm³

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL ÉGALITÉ

En faisant s'affronter un SUV et un break (la S60 arrivera en 2019), certains diront que nous avons faussé le match. Je ne crois pas. Ce que la berline aurait gagné sur la route, elle l'aurait perdu sur le plan pratique. Reste à trancher entre le XC60 et le V60. Et là, à part des critères subjectifs, il n'y a pas grand-chose à se mettre sous la dent si ce n'est le point de vue différent que ces autos vous donneront de la route.



Le V60 n'est pas d'un dynamisme débridé. Pour autant, plus haut, plus lourd, le SUV se révèle inévitablement encore plus emprunté. Guère moins performant, il est en revanche plus gourmand.

BIG DADDY

C'est un peu le père des SUV modernes. Lui, c'est le X5. Et il a bien changé au fil des générations. La dernière ne fait pas franchement dans la demi-mesure. Pour le pire... mais aussi le meilleur.

Par Guy L'Hospital
Photos Christian Martin





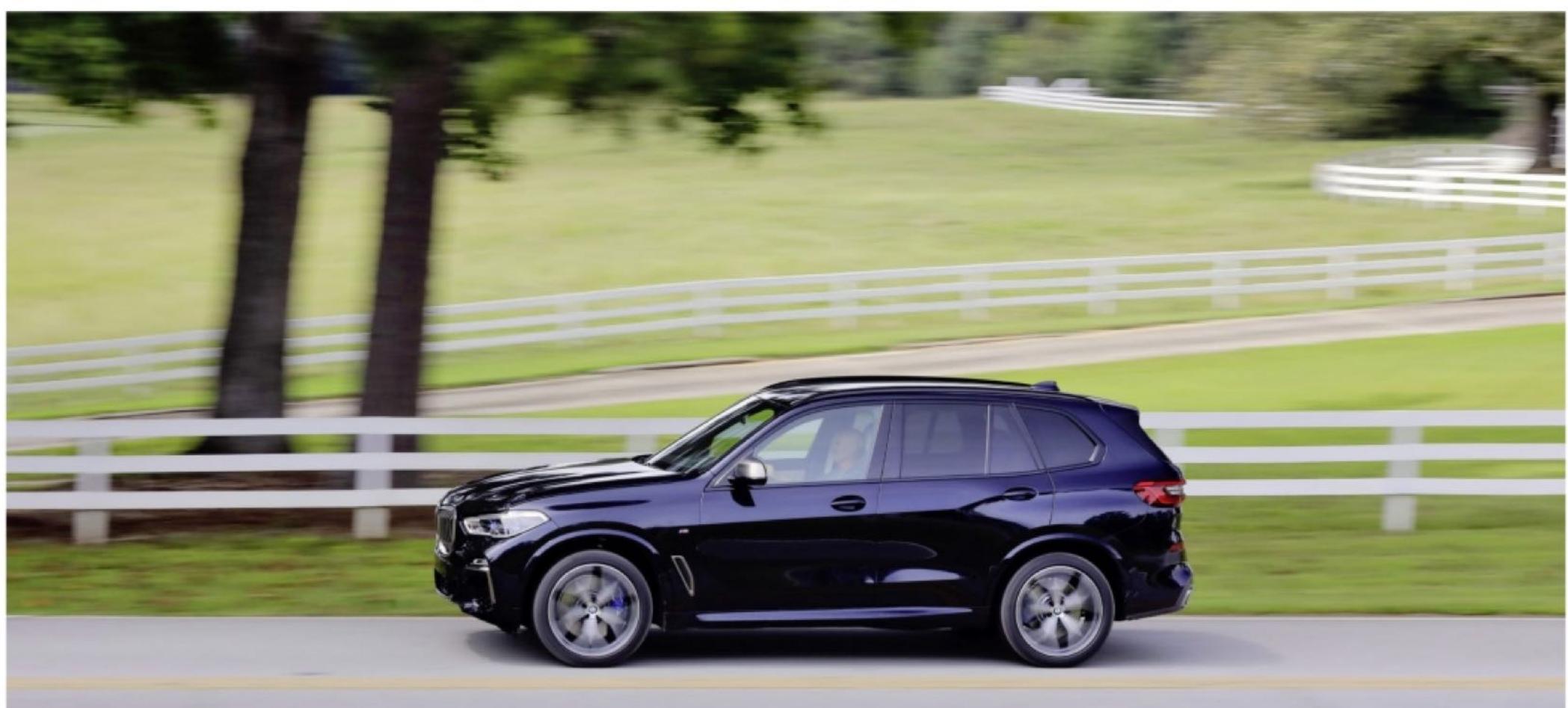


En une vingtaine d'années, le X5 s'est reproduit quatre fois. Si le premier modèle a fortement bousculé les codes automobiles, le dernier joue une autre partition, beaucoup plus bourgeoise. Il toise à 1,75 m et joue des épaules pour afficher une largeur de plus de 2 m, hors rétroviseurs. Bref,

ce beau bébé de 4,93 m de long est davantage adapté aux grands espaces qu'à la jungle urbaine. Et ça tombe bien, c'est de l'autre côté de l'Atlantique que nous sommes allés réaliser ce premier essai.

Il repose sur un empattement de presque 3 m et partage nombre d'éléments de plate-forme avec les Série 7 et 5. Sa monstrueuse grille de

calandre, ses ailes rebondies, ses arêtes acérées en disent beaucoup sur les ambitions du X5. Il n'est pas là pour faire profil bas. Sous son capot, il n'a pour l'instant droit qu'à des 6 cylindres, un essence (40i 340 ch) et deux diesels (30d 265 ch et 50d 400 ch). Le plus puissant, celui de notre essai, grâce à ses quatre turbos, dispose d'une courbe de couple à faire pâlir un



MALGRÉ SES ROUES DE 21 POUCES ET SA SUSPENSION SPORT, LE X5 M50d PARVIENT À PRÉSERVER LE CONFORT DE SES OCCUPANTS •••



Présentation élégante, finition soignée: nous n'en attendions pas moins de celui qui joue désormais dans la cour des grandes routières de luxe.

Peterbilt. Son point haut de 760 Nm est atteint dès 2 000 tr/mn. Plus qu'il n'en faut pour bousculer les 2,3 tonnes de l'engin.

Passer de 0 à 100 km/h n'est qu'une formalité, réalisée en 5,2 s.

En mode Sport, l'ambiance sonore rauque donne envie de pousser l'expérience. Ce 50d étant forcément lié au Pack M Sport, il peut pousser le bouchon beaucoup plus loin grâce à son autobloquant, sa suspension et ses freins M Sport. Avec les roues arrière directrices (option à 1 300 €), poids et envergure s'oublient rapidement. Doté de série de roues de 21 pouces (22 pouces en option), le X5 50d n'est pas pour autant inconfortable. Amorti avec discipline, il filtre et digère les défauts de la chaussée sans réelles difficultés. Plus étonnant, malgré un centre de gravité assez éloigné de ce que l'on croise habituellement sur un circuit, il résiste assez bien aux effets de caisse.

Il faut dire que les occupants des places avant peuvent disposer de sièges aux maintiens adaptables qui épousent parfaitement le buste et offrent des fonctions de ventilation et de massage. À l'arrière, l'ambiance n'est évidemment pas la même, mais les trois occupants profitent d'une belle aisance, même celui installé au centre qui, chose rare sur une BMW, n'aura pas à composer avec un imposant tunnel →



Si, par rapport à la précédente génération, le X5 ne s'allonge que de 3,6 cm, il dépasse dorénavant les 2 mètres de large... rétroviseurs rabattus.



❶ L'instrumentation passe au 100% digital. Peu de personnalisation proposée et lisibilité peu convaincante. ❷ C'est par sa valeur de couple maxi que ce 6 cylindres diesel impressionne le plus: 760 Nm dès 2 000 tr/mn. ❸ Froid ou chaud, c'est au choix avec les porte-boisson. ❹ La conduite semi-autonome de niveau 2 permet de gérer distance et maintien dans la voie. Les mains doivent rester sur le volant. ❺ Freins M Sport et jantes 21 pouces de série sur cette version.



de transmission. Notez qu'il est toujours possible d'opter pour une version 7 sièges, les deux derniers composant dans ce cas-là des places d'appoint. Outre une capacité de chargement de 650 dm³, le coffre multiplie les aspects pratiques. Il s'ouvre toujours en deux parties mais hayon et ridelle sont entièrement motorisés. Il peut aussi recevoir une option cache-bagages "automatisé" (en production à partir du mois de décembre) qui permet à ce dernier de venir se loger seul sous le plancher. C'est le genre de détail qui montre que le X5 a l'intention d'impressionner ses congénères. Ce n'est pas le seul.

D'abord, la finition atteint un remarquable niveau tout en jouant avec des matériaux différents.

Vous trouverez à bord du cuir, bien sûr, sur les sièges, les contre-portes et la planche de bord (1 000 €), des alliages légers (de série) ou autres bois précieux (250 €), mais encore du verre

sur certaines commandes comme le levier de vitesses ou le bouton Start (700 €).

L'instrumentation entièrement digitale n'offre hélas pas beaucoup de possibilités de personnalisation. Elle perd aussi en lisibilité par rapport aux anciens combinés à aiguilles. Pour utiliser le large écran multimédia, il est toujours possible de recourir au système iDrive, mais aussi aux commandes vocale, tactile et gestuelle. Sans doute que cette dernière parviendra un jour à s'imposer. Mais elle reste encore très perfec-tible. Si elle évite d'avoir à toucher l'écran pour allumer la radio, augmenter le volume, changer de station, elle reste sensible et susceptible. Un conducteur italien qui utilise beaucoup le geste même en conduisant passera son temps à allumer et éteindre la radio. La commande gestuelle fait partie du pack Innovation, vendu pour la modique somme de 5 850 € et qui intègre une multitude d'aides à la conduite et équipements de dernière technologie. Citons

Un X5 hybride rechargeable pour 2019

En France, le X5 sera privé du V8 essence 50i. En revanche, dans le courant de l'année prochaine, il sera proposé en version hybride rechargeable. L'attelage sera composé d'un 6 cylindres essence 3 litres de 286 ch et d'une chaîne cinématique électrique (électromoteur, batterie lithium-ion) dont la puissance de sortie est estimée à un peu plus de 110 ch. Au total, ce X5 xDrive 45e affichera une puissance cumulée de 394 ch pour un couple maximum de 600 Nm. Les tarifs ne sont pas dévoilés, mais son niveau d'émissions devrait rester en dessous de 50 g/km de CO₂ et son autonomie en mode électrique supérieure à 80 km.

LES AUTRES VERSIONS

Motorisations	Lounge	xLine	M Sport
X5 xDrive 30d 265 ch	72 400 €	77 500 €	79 050 €
X5 xDrive 40i 340 ch	74 300 €	79 400 €	80 950 €

AVEC SON 6 CYLINDRES QUADRITURBO DE 400 CH ET SON CHÂSSIS SPORT, LE M50d N'EST JAMAIS VRAIMENT EN RETARD ...

L'avis de Guy L'Hospital



J'ai vite été fan du premier X5 ! Celui-ci, too much de partout, va me demander plus de temps.





● C'est l'une des rares BMW sans tunnel de transmission proéminent. Le confort des occupants y gagne. ② Le hayon s'ouvre en deux parties, de manière totalement automatisée. Le cache-bagages automatique ne sera proposé qu'à partir de l'an prochain. ③ Du verre pour le levier de vitesses! Élégant mais facturé 700 €. ④ La clé dite "intelligente" renseigne et permet de commander quelques fonctions sur la voiture. Elle est surtout encombrante.

l'affichage tête haute couleur, la clé dite intelligente qui, dotée d'un mini-écran tactile, permet de gérer certaines fonctions sur la voiture, l'assistance au stationnement, les projecteurs LED avec gestion automatique du faisceau d'éclairage ou encore la conduite semi-autonome de niveau 2. Lorsque celle-ci est activée et que le conducteur s'efforce de laisser ses mains sur le volant, la voiture prend en charge la gestion de la distance, les phases de freinage et d'accélération ainsi que la direction en maintenant la voiture dans sa voie. Si l'intérêt de cette fonction est évident en embouteillage, il est plus discutable partout ailleurs.

De toutes les façons, les atouts mécaniques du 50d évitent de s'ennuyer à son volant.

Véritable invitation au voyage, il peut parcourir de longues distances grâce à son réservoir de 80 litres et sa consommation qui reste

PLUS
Performances de haut vol
Confort préservé
Comportement

MOINS
Prix démesuré
Envergure démesurée
Malus démesuré

contenue vu les proportions de l'engin. Elle ne dépasse les 10 l/100 km que sous forte sollicitation.

Après ce galop d'essai, il est bien difficile de dégager de réels défauts sur ce nouveau BMW X5. Il est confortable mais sportif, habitable et soigné, et la plupart de ses équipements apportent quelque

chose au quotidien. Bref, il ne lui manquerait plus qu'un tarif mesuré... On en est assez loin. À plus de 100 000 € le morceau, il faut prévoir une confortable enveloppe en supplément pour régler les à-côtés, qui ne sont pas négligeables.

À titre d'exemple, le modèle de notre essai embarquait pratiquement 15 000 € d'options. À cela, il faut ajouter entre 8 753 € et plus de 10 000 € (avec les jantes de 22 pouces) pour le malus écologique. Ce qui prouve, s'il en était encore besoin, que le X5 a définitivement changé de catégorie, pour devenir un poids lourd du genre. ■

BMW X5 M50d M Performance 400 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	400 ch à 4400 tr/mn
Couple maxi	760 Nm à 2000 tr/mn
Type	6 cylindres en ligne turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2993 cm ³ /28 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	12,6 m
Pneumatiques AV/AR	275/40 R 21/315/35 R 21

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,93/2,175/2,97 m
Poids/tractable freiné	2350/2700 kg

Performances

0 à 100 km/h	5,2 s
Vitesse maxi	250 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	650 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	100 350 €
Malus (CO ₂)	8 753 € (179 g/km)
Prix du modèle essayé*	123 630 €
Garantie	2 ans km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

Alarme antivol, assistance au stationnement, clim auto 3 zones, différentiel autobloquant M Sport, double sortie d'échappement M Sport, freins et suspension M Sport, recharge induction, jantes alliage 21 pouces, rétroviseurs intérieur et extérieur gauche électrochromes, sellerie cuir, services ConnectedDrive, siège conducteur électrique à mémoires, système hi-fi, kit aéro M.

Options

Attelage remorque (1 250 €), pack Innovation: clé intelligente "BMW Display Key", Park Assist Plus, affichage tête haute, conduite autonome niveau 2 (5 850 €), pack 1^{re} Classe: fermeture assistée des portes, toit ouvrant pano, chauffage auxiliaire, clé "intelligente", sièges AV massants, clim 4 zones, hi-fi Harman Kardon, planche de bord cuir, sellerie tout-cuir "Merino" (9 900 €), peinture métal (1 150 €), préparation Apple CarPlay (300 €), radio numérique (450 €), vision de nuit (2 150 €).

Consommations

Mixte	7,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	8,1/6,7 l/100 km
Réservoir	80 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

États-Unis

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



À l'exception de son envergure, son prix et son poids, il est bien difficile de trouver un quelconque défaut à ce X5, dynamique voire même sportif, performant et pourtant confortable. Finition soignée et équipement de qualité. Malus important.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Trop original, le Cactus ? Sans doute, si l'on en juge par son modeste succès jusqu'ici. Pour se redonner une chance, il remise ses fameux airbumps et s'appuie sur l'expérience de la berline C4. Nos Experts en ont pris le volant pour voir si cette sagesse lui sied.

Grâce au poids contenu de la C4 Cactus, le PureTech de 130 ch tire son épingle du jeu et se révèle assez tonique.



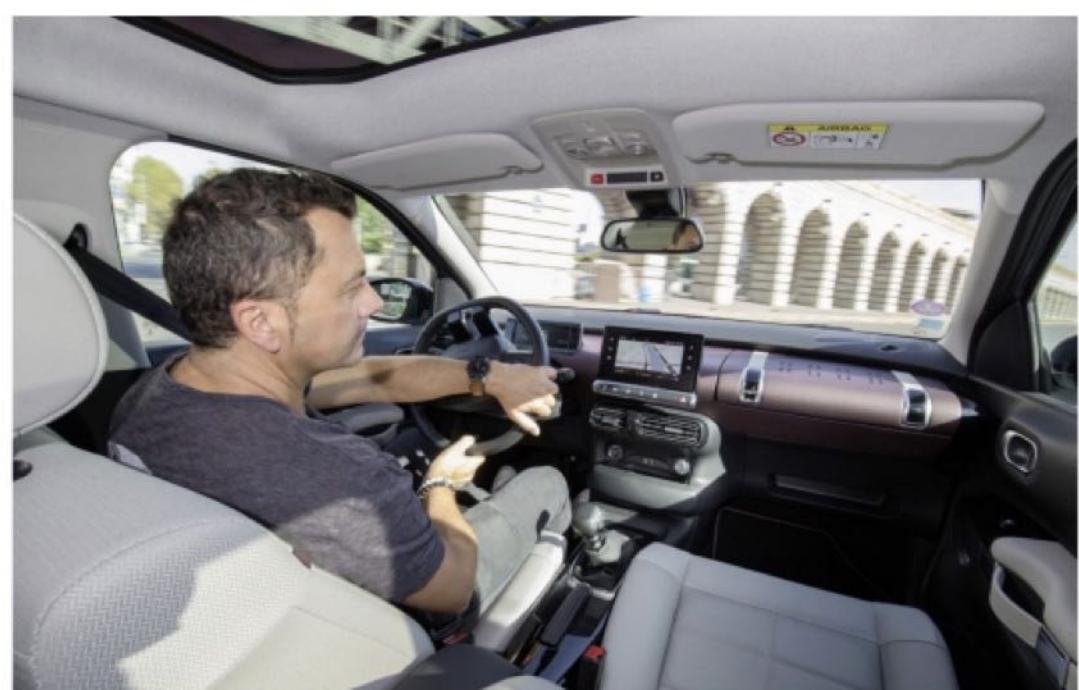
La C4 Cactus soigne le confort de roulage mais néglige celui de la banquette, très raide. De plus, les vitres ne sont qu'entrebaillables.



Citroën a rationalisé sa gamme: C4 berline et Cactus ne font plus qu'un ou... une. Dans la bataille, le Cactus a perdu ses airbumps.

CITROËN C4 CACTUS

1.2 PureTech 130 ch Shine - **23 500 €**
Malus écologique : 0 € (123 g/km CO₂)



La présentation est originale et plaisante à regarder, sans que cela nuise à l'ergonomie. En revanche, la qualité des matériaux est très inégale.



**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.

“
Le confort est à la hauteur de la réputation de la marque : la C4 Cactus se joue des pavés parisiens.

L'avis du pilote



Je me sens bien ! L'intérieur est sobre, lumineux avec ce toit vitré – avec un rideau occultant, ce serait mieux – ; les sièges sont accueillants – mais manquent de maintien –, l'ergonomie est fonctionnelle, la visibilité bonne. C'est sans chichi mais efficace. **Le confort de suspension est digne de la maison, et la contrepartie, c'est un petit côté pataud.** Mais je n'attends pas d'une C4 de la sportivité et cela n'empêche pas le moteur d'avoir de la ressource. C'est personnel, mais je trouve dommage de ne pas l'associer à une boîte automatique. Aujourd'hui, sur une voiture comme celle-là, je ne vois plus l'intérêt de passer les vitesses... Je ferai deux reproches à cette C4 Cactus. D'abord, le temps de réponse de l'accélérateur : le papillon reste ouvert une microseconde de trop. Et, surtout, le manque de mordant au freinage. L'ABS se déclenche très vite et cela inhibe la sensibilité de la pédale. De plus, le conducteur n'a plus aucun pouvoir directionnel.

“
La Cactus a perdu de son piquant au niveau look, mais la nouvelle C4 a pour elle un super rapport prix/équipement.

L'avis de la journaliste



Je regrette le look du Cactus, mais puisque la mayonnaise n'a pas pris, il fallait corriger le tir. Idem à bord. L'idée de la fausse banquette avant n'était pas si mal, mais les impératifs commerciaux ont eu raison d'elle. En revanche, la C4 Cactus a gardé le défaut des vitres arrière entrebâillables : dommage pour les passagers arrière ! **Heureusement, cette C4 a pour elle un super rapport prix/équipements.** À 23 500 €, cette version PureTech 130 ch Shine n'est pas donnée, mais elle est très concurrentielle avec une dotation complète, notamment en aides sécurité et avec un système multimédia complet et intuitif. En outre, elle consomme assez peu (6,7 l/100 km). Comme Franck, je regrette qu'il ne soit pas possible d'opter pour une boîte automatique. La commande manuelle n'a rien d'agréable : elle est certes bien guidée et ferme, mais presque trop par rapport à la philosophie de confort de cette auto, et elle accroche parfois.

“
Dans l'ensemble, l'habitacle est très plaisant. Dommage que le confort des places arrière soit si rustique.

L'avis du taxi



C'est une voiture très agréable à vivre. Du moins à l'avant. À l'arrière, les passagers sont moins choyés. Ils ne sont pas trop à l'étroit, mais la banquette est très raide, son assise trop courte et les rangements sont rares. Le volume du coffre est très correct, mais le seuil de chargement un peu haut. Dommage de négliger ces points sur une auto qui se révèle par ailleurs confortable en suspension ; moins, malheureusement, en insonorisation. Mais c'est vrai aussi que je n'aime pas la sonorité du 3 cylindres. **D'autant plus que l'on sent un réel effort de style et de présentation.** Le recours à l'écran tactile pour centraliser tous les réglages de bord permet d'avoir une planche de bord très épurée, et certains détails de finition sont joliment réalisés. Mais, encore une fois, il y a un couac : les plastiques durs des contre-portes et de la partie avant du tableau de bord ne sont vraiment pas flatteurs.



Le goût des choses simples



Avec sa bouille craquante et ses prestations de petit baroudeur, le Jimny vous donne instantanément le sourire. Le nouveau modèle compte bien conserver son originalité, dans un marché où il n'a pas d'équivalent.

Par François Stagnaro Photos Arnaud Saunier

Unique en son genre, le Jimny est à la fois le plus authentique des mini-4x4 et le plus efficace. Sa réputation, il se l'est forgée au fil des trois précédentes générations. Né en 1970, il n'a débarqué en France qu'à partir des années 80 sous le patronyme de Santana, avant de devenir Samurai avec l'arrivée officielle de la marque Suzuki sur notre marché puis, enfin, Jimny depuis 1998. Au fil des ans et près de 72 000 exemplaires plus tard (et 2,85 millions dans le monde !), il s'est fait sa place au soleil de nos montagnes. Mais après vingt ans de carrière, il était temps de faire peau neuve.

Tout nouveau, tout beau, le Jimny mise beaucoup sur son physique.

Avec son profil carré, ses phares ronds et ses allures de mini-Mercedes Classe G, il donne des envies d'aventure. La couleur vert anis de notre modèle d'essai, contrasté par un toit noir laqué (750 €) y ajoute une dose de fun qui devrait achever de faire du Jimny la coqueluche des stations de ski. Une sorte de Mini Moke d'altitude, qui a amélioré la plupart des prestations de son prédecesseur sans renier ses gènes. Ainsi, la transmission AllGrip Pro inclut trois modes : 2 roues motrices avec transmission aux roues arrière s'il vous plaît, 4x4 et même 4x4 avec réducteur, pour profiter de rapports de boîte courts dans les franchissements les plus délicats. À cela s'ajoutent un maintien automatique dans les montées et une régulation de la vitesse en descente.

Nous avons testé ses aptitudes sur piste, hors piste, dans les ornières, les bosses et les passages de gué, dans les pentes raides et les talus. Bref, nous l'avons placé dans les positions les plus inconfortables pour mettre à l'épreuve sa capacité à croiser ses ponts et à se sortir des situations les plus délicates. Pas de doute, le Jimny donne une leçon aux mini-SUV qui jouent ➤



Le Jimny est mon coup de cœur ! En mettant de côté tout critère rationnel (prix, agrément, performance...)



C'EST SOUS CET ANGLE QUE LE JIMNY RESSEMBLE LE PLUS À UN MINI-MERCEDES CLASSE G. IL N'A PAS PRIS LA PLUS MAUVAISE RÉFÉRENCE •••

les gros bras en ville et se dégonflent devant trois flocons de neige ! Avec ses porte-à-faux raccourcis, son châssis échelle et sa transmission 4x4 taillée pour l'aventure, il grimpe presque aux arbres ! De quoi incarner le choix idéal pour les professionnels ou les employés de communes rurales qui ont besoin de crapahuter. Mais pour la plupart des particuliers, ces qualités ne compensent pas les limites de l'engin sur route goudronnée, quand bien même celles-ci ont été repoussées par rapport à la génération précédente.

Plus amusant qu'une Fiat Panda 4x4 ou qu'un Dacia Duster, le Jimny ne peut en revanche pas

rivaliser avec leur confort ou leur polyvalence. Mais son côté rustique et cubique, il l'assume : portières verticales, coffre à ouverture latérale avec roue de secours proéminente, barre de maintien au-dessus de la – minuscule – boîte à gants, plastiques durs mais robustes, planche de bord simplissime... Ceci n'exclut pas un certain sens pratique, illustré par les dossier des sièges arrière rabattables en un clin d'œil, libérant alors un coffre par ailleurs quasi inexistant, ou encore par la généreuse hauteur sous plafond. Suzuki n'a pas non plus négligé les vide-poches ni les équipements modernes, y compris des aides à

la conduite étonnantes pour un tel engin (voir tableau ci-contre).

En ville, son gabarit de Lilliputien se révèle pratique – sa porte latérale de coffre beaucoup moins !

Et son moteur de 102 ch fait preuve de souplesse. Autre bonne surprise : la boîte de vitesses, bien guidée, se montre agréable, à l'inverse de la direction très démultipliée, qui oblige à tourner le volant plus que de raison. Son effet se ressent également à haute vitesse, avec un certain flou dans la tenue de cap même si, là encore, les progrès



1 Dossiers arrière en place, le coffre est quasi inexistant : à peine de quoi glisser un petit sac à dos.
2 Le Jimny n'accueille que deux personnes à l'arrière, mais celles-ci ne sont pas si mal loties avec des sièges au confort correct et une belle aisance en hauteur.



SUZUKI JIMNY 1.5 VVT 102 ch AllGrip Pack EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	102 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	130 Nm à 4000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée / puissance fiscale	1462 cm ³ / NC
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Diamètre de braquage	9,8 m
Pneumatiques	195/80 R 15

Dimensions/Poids

L/l/h / empattement	3,65 / 1,65 / 1,72 / 2,25 m
Poids/tractable freiné	1135 / 1435 kg

Performances

0 à 100 km/h	NC
Vitesse maxi	145 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	85 dm ³
------------------	--------------------

LE BUDGET

Prix	19 990 €
Malus (CO ₂)	2 940 € (154 g/km)
Prix du modèle essayé*	23 680 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, ABS, alerte + aide au maintien dans la voie, antibrouillards, climatisation automatique, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, freinage d'urgence automatique, jantes alliage 15 pouces, lecture des panneaux, phares 100% LED, régulateur/limiteur de vitesse, rétros élec. et dégivrants, sièges avant chauffants, système multimédia avec écran tactile 7 pouces/GPS, verrouillage centralisé, vitres arrière surteintées, vitres avant élec., volant cuir...

Options

Kit VU (500 € environ), peinture métallisée (500 €), peinture biton (750 €).

Consommations

Mixte	6,8 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	7,7 / 6,2 l/100 km
Réservoir	40 l

Note EuroNCAP

3 étoiles

Pays de fabrication

Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Après vingt ans de service, le Jimny garde la même recette : il conserve les qualités (gabarit, aptitudes tout-terrain) de son prédecesseur tout en gommant ses défauts, mais sans les effacer totalement. Pourtant, il affiche un prix moins amical qu'avant.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1

1 Même si elle s'est bien améliorée, la tenue de route du Jimny est encore loin de celle des petits SUV modernes. La qualité de ses matériaux également. 2 Malgré sa roue de secours proéminente, le Suzuki Jimny n'est pas plus long qu'une Fiat Panda.



2

PLUS
Capacités de franchissement
Équipement complet (version Pack)
Design unique

MOINS
Usage restreint
Prix élevé
Malus

sont notables par rapport au modèle précédent.

C'est sur les grands axes que le Jimny montre ses faiblesses, au point de faire passer un Dacia Duster ou une Fiat Panda pour des modèles routiers bourgeois. Ses accélérations paresseuses (Suzuki ne communique pas le 0 à 100 km/h), un moteur qui plafonne à peine plus de 130 km/h, pénalisé par l'étagement court de la transmission, et des bruits aérodynamiques n'incitent pas à prendre la route. Pas plus que le comportement routier pataud et le roulis prononcé, même si le châssis échelle et la structure ont été rigidifiés.

Last but not least, le Jimny est un brin gour-

mand. Lors de notre essai, l'ordinateur de bord affichait 7,5 l/100 km sur route : pas très économique pour un si petit véhicule. Les émissions de CO₂ sont à l'avantage ; le malus, itou (2 940 € tout de même). Ce dernier entame sérieusement le capital sympathie du Jimny pour les particuliers, sauf à ce que Suzuki ne le compense par une belle ristourne.

Reste le marché des sociétés, des collectivités, et les achats coup de cœur de ceux qui fondent devant sa bouille et craquent pour les charmes de ce petit engin talentueux sur les pistes carrossables, et drôle à conduire sur les petits trajets. ■



1

1 En finition Pack, le Jimny reçoit le même système multimédia que les autres Suzuki, avec écran tactile, GPS, Bluetooth, fonctions Apple CarPlay ou Android Auto. 2 Alors que son devancier se contentait de boutons, le nouveau Jimny assume son côté baroudeur avec un vrai deuxième levier, situé derrière la boîte de vitesses, pour actionner la transmission 4x4.



2

LA GT MISE TOUT SUR LE 8

La 308 entend rester au top. Pour parvenir à ses fins, la GT s'est offert les services de la nouvelle boîte automatique à 8 rapports, et gonfle sa puissance à 225 ch. Une (presque) GTi en mode automatique. Par Mélina Priam Photos Yann Lefebvre

L'avis de Mélina Priam



J'adore ce compromis entre sport et confort, que réussissent un châssis au top, les 225 ch du moteur 1.6 l, et la boîte EAT8.



ELLE DÉMÉNAGE PLUS QU'UNE GTI

Vous rêviez d'une "vraie" GTi, mais entre les enfants, le chien, le chat et le poisson rouge, même si la 308 a déjà aussi du coffre à l'arrière, les berlines compactes ne remplissent plus le cahier des charges. D'autant que la 308 n'est pas très généreuse avec les passagers arrière. Mais la GT se décline aussi en carrosserie SW, moyennant 950 € de plus. Une bonne solution pour ne pas arrêter complètement le sport passé 40 ans !



UNE CAVALERIE BIEN GÉRÉE

Peugeot a pris son temps, mais la patience des paresseux du levier de vitesses est récompensée ! La boîte EAT6 était déjà une réussite. Avec 2 rapports supplémentaires, l'EAT8 offre encore plus de souplesse et de confort d'utilisation tout en réduisant la consommation. Le passage des rapports se fait rapidement, sans aucun à-coup, et la gestion du stop/start est réussie car transparente. En prime, Peugeot promet qu'aucune vidange n'est nécessaire, l'huile à basse viscosité étant garantie pour la durée de vie de la boîte. Pour fêter cela, le 1.6 turbo essence passe à 225 ch.



PEUGEOT 308 1.6 PureTech 225 ch EAT8 GT EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	225 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 900 tr/mn
Type	4 cyl.en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm ³ / 13 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	225/40 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,26 / 1,81 / 1,45 / 2,62 m
Poids/tractable freiné	1 388 / 1 400 kg

Performances

1000 m d.a.	27,6 s
0 à 100 km	7,4 s
90-130 km/h en Drive	6,3 s
Vitesse maxi	235 km/h *
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/143 cm
Volume de coffre	451 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	39,1 / 66 / 68,8 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	34 650 €
Malus (CO ₂)	473 € (133 g/km)
Prix du modèle essayé*	36 283 €
Garantie	2 ans km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage mains libres, aide au parking AV/AR + cam de recul, alerte franchissement de ligne, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité + gestion auto codes/phares, ESP, frein de parking auto, jantes 18 pouces, lecture des panneaux, phares full LED, régul/limit de vitesse, sellerie TEP/Alcantara, système multimédia sur écran tactile 9,7 pouces avec GPS/prise USB/Mirror screen...

Options

Alarme (310 €), aide au parking + surveillance angle mort (550 €), lecteur CD (150 €), Pack Drive Assist: (700 €), peinture métal. / spéciale (650/820 €), roue galette (110 €), sièges AV semi élect. chauffants et massants (700 €), toit pano. (610 €)...

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La 308 GT, comme le bon vin, se bonifie avec les années. Le cru 2018 est gouleyant. L'ajout de deux rapports à la boîte auto lui confère rondeur et souplesse et les 20 ch supplémentaires procurent une belle tonicité à l'auto. En prime, ce sera une année de garde: elle est conforme aux normes Euro de 2020.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



AVEC UN I QUAND MÊME

Inutile de vous présenter l'i-cockpit, mais force est de constater qu'il a encore plus de sens dans une version sportive. Si le fait d'avoir un petit volant implanté assez bas peut surprendre au début, il contribue à l'ambiance et à la sensation si plaisante de faire corps avec sa voiture. La position des bras devient vite naturelle. En prime, il s'adapte parfaitement à l'implantation des palettes qui n'ont pas besoin d'être surdimensionnées pour rester visibles et accessibles.



L'ART DU COMPROMIS

Certes, elle n'a pas droit au différentiel à glissement limité, ni aux réglages spécifiques des trains roulants de la triculente GTi, mais avec une assiette abaissée de 10 mm par rapport aux autres 308, la GT affiche tout de même une tenue de route plus affûtée et plus précise, tout en ménageant un niveau de confort un peu ferme mais pas cassant pour rester utilisable au quotidien. En prime, elle autorise son conducteur à déconnecter l'ESP.

GUSTAVE & Cie

Montre Louis

Prix de vente indicatif : 169€

Urbaine et élégante, la montre Louis a pour vocation de rompre la notion d'immédiateté. Son concept mono-aiguille fait oublier les minutes pour se concentrer sur l'essentiel ! La fleur de vie au centre et les 4 éléments symbolisés par les triangles sur le cadran reflètent son design unique et surtout, made in France.

www.gustave-et-cie.fr/montre-12h



LE COUVENT DES VISITANDINES

Le Chardonnay de Bourgogne

Prix de vente indicatif : à partir de 7€

C'est à Beaune, au cœur du vignoble de Bourgogne, qu'est élevé le Chardonnay Couvent des Visitandines.

D'une belle robe aux reflets or, ce vin gras et parfaitement équilibré offre des arômes de fruits jaunes.



CAMBERABERO

Doudoune

Prix de vente indicatif : 89€

Pour sa nouvelle collection Camberabero le grand nom du rugby français présente une magnifique doudoune de style « rétro 80 ». Confort et légèreté, combinaison parfaite pour affronter l'arrivée de l'hiver avec élégance.

www.camberabero.com



HACKETT

Pull Numéro 3 Hackett

Prix de vente indicatif : 225€

Hackett lance une collection « Archive » reprenant des pièces iconiques créées par Jeremy Hackett et les revisite pour créer une garde-robe de pièces indispensables et facile à porter. Les archives, dont les pièces synonymes de qualité ont contribué à bâtir la réputation de la marque, sont une source d'inspiration pour les collections d'aujourd'hui.

www.hackett.com



AZZARO

Eau de toilette Azzaro

Pour Homme Amber Fever

Prix de vente indicatif : 100ml – 82€

Volupté, sensualité et lumière sont autant de maîtres-mots au cœur de ce parfum. Facetté par l'ambre comme s'il était drapé d'un langoureux mystère, ce jus est un exquis concentré de séduction ardente. Laissez la fièvre vous gagner.

www.azzaro.fr

Dr MARTENS

Modèle Pascal Ripple

Prix de vente indicatif : 235€

Réalisées à la main dans l'usine historique de Cobb's Lane à Wollaston, les Pascal Ripple affichent des détails soignés comme une semelle dentelée unique, des œillets vieillis et un cuir de qualité, qui donnent un look ultra-tendance à ce modèle. 8 œillets : le style Made in England de Dr. Martens.

drmartens.com/fr



Biographie

SITE DE PRODUCTION

MULHOUSE (France)

EXEMPLAIRES VENDUS

5 439 en France en 2017,

à titre de comparaison

Audi a vendu sur la même

période 13 381 exemplaires

de l'A3.

MOTORISATIONS

DIESEL: de 92 à 180 ch

ESSENCE: de 130 à 210 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

1.6 HDi - 110/120 ch

Sa seconde vie
en occasion

Faire le choix d'une DS 4, c'est faire celui de la différence. Aussi, pour aller au bout de la démarche, nous ne vous parlerons pas ici de motorisation. Le plus important est ailleurs. Pour déguster une DS 4, il faut qu'elle soit agrémentée de ses plus beaux atours: une sellerie cuir bracelet qui déborde sur la planche de bord, une peinture biton, de belles jantes...

Une simple histoire de look, la DS 4 ? Oui, et alors ! Sachez seulement qu'en occasion le diesel domine les débats.



Né en 2011
Fin de carrière 2018

DS 4

Par Pascal Richard

La DS 4 qui nous quitte aujourd'hui symbolise toutes les difficultés qui se dressent devant DS Automobiles.

S'imposer sur le marché des automobiles haut de gamme ou, pour employer un terme plus à la mode premium, en partant d'une feuille blanche, est un sacré challenge sur lequel la DS 4 s'est cassé les dents... Un échec ? Pas sûr. Si un jour DS arrive à ses fins, alors cette berline compacte au style et au positionnement un peu maladroit aura, à l'instar des

DS 3 et DS 5, fait partie du socle sur lequel DS Automobiles aura bâti son succès. Car c'est bien connu : on apprend plus de ses erreurs que de ses succès. Bien sûr, aujourd'hui, il serait facile de railler ses vitres arrière fixes, son style trop proche de celui de la Citroën C4 ou encore ses lacunes de finition. Oui, ce serait facile, facile et injuste. Car, enfin,

la DS 4 a eu le courage de se frotter à la fine fleur de la production automobile. En débarquant mal armée mais pleine de bonnes intentions, elle s'est lancée avec courage... dans un combat perdu d'avance. Il faut se souvenir qu'à leurs débuts, les premières Audi, BMW (si, si) et autres Lexus, n'étaient pas beaucoup plus convaincantes... ■



Tout feu, tout flamme

Qu'avez-vous vu aux 50 ans d'Hot Wheels ?

Des voitures pas comme les autres, des tremplins,
des pistes à n'en plus finir, un champion
du monde de F1... et des sourires d'enfants.

Par Guy L'Hospital Photos Denis Meunier





S

ans une question de taille, Barbie aurait sans doute passé son permis sur une Hot Wheels, ces miniatures californiennes réputées pour leur sens de la voltige ! Incroyable, non ? Ce qui ne l'est pas moins, c'est que la belle blonde – bien conservée, avouons-le – va bientôt fêter ses 60 ans, alors qu'Hot Wheels, la caisse des p'tits mecs, vient seulement d'allumer sa cinquantième bougie. Les deux marques phares du groupe Mattel ont leurs destins liés depuis les années 60.

Lorsque Ruth Handler crée la célèbre poupée au corps de déesse en 1959, son mari et fondateur du groupe Mattel n'a de cesse de reproduire un succès similaire pour garçons. Il faudra attendre presque dix ans pour que la première Camaro customisée fasse son apparition. Cinquante ans plus tard, Hot Wheels embarque son nouvel ambassadeur, Nico Rosberg, sur un tour du monde pour fêter l'événement. À Paris, le champion du



- ❶ Sur le circuit électrique, une concentration maximale est nécessaire pour ne pas sortir de la piste. Sans quoi, le rival s'envole vers la victoire.
- ❷ Nico Rosberg a l'habitude des circuits, un peu moins des loopings.
- ❸ Les bonnes places sont chères. Nino ne lâchera pas facilement cette piste qu'il maîtrise à la perfection.



Hot Wheels En chiffres

6 C'est, en milliards, le nombre de voitures produites depuis 1968 // 10 C'est, en millions, le nombre de Hot Wheels produites chaque semaine // 9 650 C'est le nombre de km de pistes fabriquées chaque année // 30 C'est, en secondes, le rythme de partage du hashtag #hotwheels // 72 000 C'est, en \$, le prix de la Hot Wheels de collection la plus chère // 1 C'est, en \$, le prix d'une Hot Wheels qui n'a jamais évolué depuis le départ // 19 C'est le nombre de Hot Wheels à l'échelle 1, dont la Twin Mill.



monde de Formule 1 s'est offert une entrée spectaculaire à bord d'un des hot rods de Danton Art Custom.

Sous le chapiteau, des centaines d'enfants encore sonnés par une semaine de rentrée scolaire se défoule en faisant virevolter quelques-uns des 519 millions d'exemplaires produits... cette dernière année! Car les chiffres d'Hot Wheels impressionnent. Depuis 1968, plus de 6 milliards de voitures au 1/64^e ont été fabriqués.

Ce succès fait d'Hot Wheels le leader de la miniature et même le numéro 1 des jouets vendus dans le monde. Sa méthode? Non limit! La où la plupart des concurrents d'Hot Wheels se sont spécialisés sur de la réplique plus ou moins bien reproduite, la marque américaine, qui a très vite décidé de fabriquer en Asie et de laisser le souci du détail aux autres, ne s'interdit rien. Seul l'aspect ludique des choses compte. Il y a les voitures sous licence qui reprennent le style des modèles d'origine, les voitures customisées et même de purs délires comme la Twin Mill avec ses deux V8 en position centrale avant ou ce petit tas de charbon, opportunément appelé la Darth Vader, en référence à *Star Wars* et qui reste aujourd'hui le modèle le plus vendu. Chaque année, Hot Wheels produit plus de 130 nouveaux modèles, aux antipodes de ce que nous croisons dans la rue en Europe. Et pourtant, ça marche. ➤



Sur Forza Horizon 3, il faut s'inscrire et patienter de longues minutes. Mais quel bonheur de prendre le volant et tenter de battre Nico!



3 questions à...

**Nico Rosberg,
Champion du monde de F1**

L'Auto-Journal: Ambassadeur Hot Wheels, un rôle sérieux ou l'occasion de jouer à nouveau avec des petites voitures?

Nico Rosberg: C'est avant tout un grand honneur pour moi. Ne pas lâcher! C'est un message que j'aime beaucoup. C'est un peu ce que j'ai dû me dire très souvent, notamment face à Lewis, pendant ces années de Formule 1. Maintenant, j'essaie de transmettre ceci aux enfants. Je m'implique beaucoup. J'ai même fait le design de quelques séries limitées qui sortiront en juillet 2019.

L'AJ: En matière de jouets, vous êtes plutôt virtuels ou réels, jeux vidéo ou looping en miniature?

N. R.: J'étais les deux. Je passais beaucoup de temps avec mes circuits et mes petites voitures mais j'aimais bien aussi le monde virtuel avec les jeux vidéos. L'équilibre c'est important, non?

L'AJ: Quel est votre top 3 des pilotes en F1 en 2018?

N. R.: Hamilton en un, je dirais bien Leclerc en 2 et j'ai beaucoup aimé la saison d'Alonso. Vettel, il a fait trop d'erreurs pour entrer dans le top 3. Mais la saison n'est pas finie. Je suis certain qu'il va revenir.



Qui a dit que les filles n'aimaient pas jouer aux petites voitures ?

Pour Christophe Salmon, directeur général, le marché français offre un fort potentiel : "Contrairement aux pays anglo-saxons, Hot Wheels s'est implanté tardivement ici. Les gens qui ont aujourd'hui plus de 40 ans ont été abreuvés par des marques comme Majorette ou Matchbox, label racheté par Hot Wheels à la fin des années 90.

L'idée de départ est de reproduire en modèle réduit ce qui se passe en réalité. Eliot Handler tire parti de ce qui se passe sur les courses de dragsters et autres Hot Rods en invitant les enfants à créer leur propre circuit. Les équipes d'Hot Wheels inventent de pistes en plastique, pratiquement incassables, qui s'enclenchent facilement

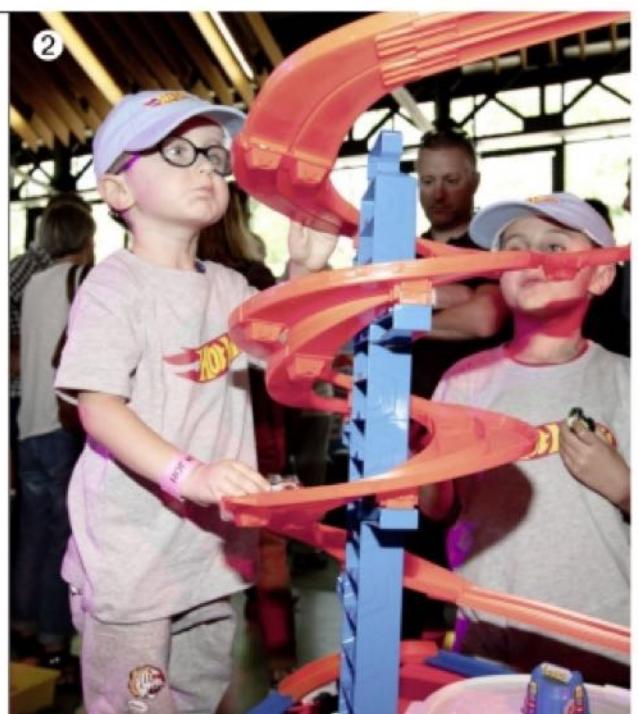
afin de permettre aux enfants de concevoir leurs propres circuits, avec ou sans looping.

Sous le chapiteau de la fête parisienne, les circuits dominent encore les activités proposées. Mais ils sont associés à des lanceurs et des accélérateurs. Les voitures atteignent de folles vitesses, sortent de piste, s'envolent ou retombent comme par miracle après un magnifique saut périlleux. Artur, 8 ans, qui avait une ou deux voitures de la marque chez lui, n'en revient pas. "C'est la première fois que je peux jouer sur un si grand circuit. Les tremplins, c'est cool." Tellement concentré sur sa course qu'il n'entend pas le challenge qui lui est proposé pour aller affronter Nico Rosberg. D'autres n'ont pas raté le rendez-vous. Ils sont déjà en haut d'une



① **Challenge !**
Chacun choisit une piste, une voiture. Cela ne dure que quelques secondes et celui qui réalise le plus beau saut sur le tremplin à mi-course est récompensé.

② **Voitures à volonté et pistes à n'en plus finir,** ce jeune garçon verrait bien ce garage de rêve dans sa chambre.





estrade pour un concours de lancers de Hot Wheels sur une dizaine de pistes collées les unes aux autres. Car, s'il est un domaine où les Hot Wheels excellent, c'est bien celui de la vitesse. *“Depuis toujours, leur point fort a été la rapidité grâce à leurs essieux très fins qui limitaient les frottements. Au début des années 80, les roues se sont affinées et les parties cycles ont été retravaillées (le mot est sans doute un peu fort pour un simple axe et une géométrie assez grossière), ce qui a permis à Hot Wheels de revendiquer le titre de fabricant de petites voitures non motorisées les plus rapides”*, explique Christophe Salmon.

Le cœur de marché d'Hot Wheels reste et restera encore sans doute pour longtemps celui-là. Mais la maison mère sait qu'elle ne peut pas prendre le risque de rater l'ère du numérique. Devant le simulateur de conduite, il faut s'inscrire et faire la queue de longues minutes pour espérer affronter Nico Rosberg sur Forza Horizon 3. Enzo, 10 ans, espère : *“Je crois que je suis trop loin dans la queue. Je l'ai regardé piloter. Il va super vite et fait des loopings incroyables.”*

Tous n'auront pas la chance de relever un défi face à Nico Rosberg. Mais tous se souviendront de cette journée un peu folle, où tout va un peu trop vite... Sauf les voitures. Quant à Barbie, nous l'avons attendue, attendue... Elle n'est jamais venue. Ça ne serait pas un peu sexiste comme attitude? ■



Gwendal Marimoutou fait son direct Gu'Live avec Nico Rosberg à bord d'un Hot Rods de Danton Art Custom.

5 Hot Wheels à avoir dans son garage

Toutes les Hot Wheels ne se valent pas. Les plus recherchées sont bien sûr celles de la série Redline fabriquées de 1968 à 1977 qui se reconnaissent à leur cercle rouge. Les toutes premières font partie de la collection Original Sweet 16.

Beatnik Bandit

En fibre de verre, avec un toit en plexiglas transparent. Sortie en 1968 dans plusieurs coloris. Le modèle le plus rare était rose (pour plaire à Barbie?).

Prix estimé d'une Pink Bandit: 15 000 \$!

La version originale a été produite jusqu'en 1971.



Volkswagen Beach Bomb

Indispensable pour aller surfer sur la côte ouest des États-Unis, le Beach Bomb est célèbre aussi pour son prototype de 1969

revendu, il y a quelques années, pour le modique somme de 72 000 \$. Par rapport à la version finale, les planches s'enlèvent depuis la lunette arrière et non depuis les côtés.

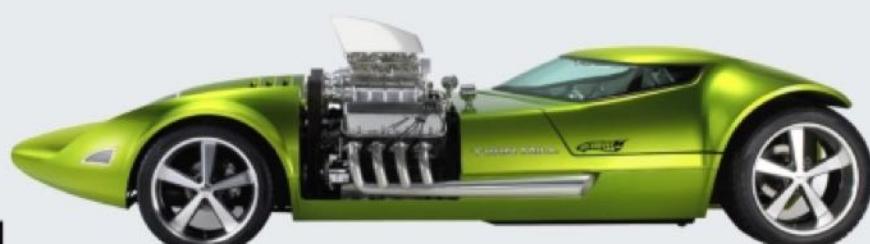
Custom Camaro

La première Hot Wheels date de 1968. Il s'agit d'une Camaro sobrement customisée. Elle fait partie de la gamme Redline et de la série Original Sweet 16 qui comptait encore les Custom Barracuda, T-Bird, Corvette, Mustang...



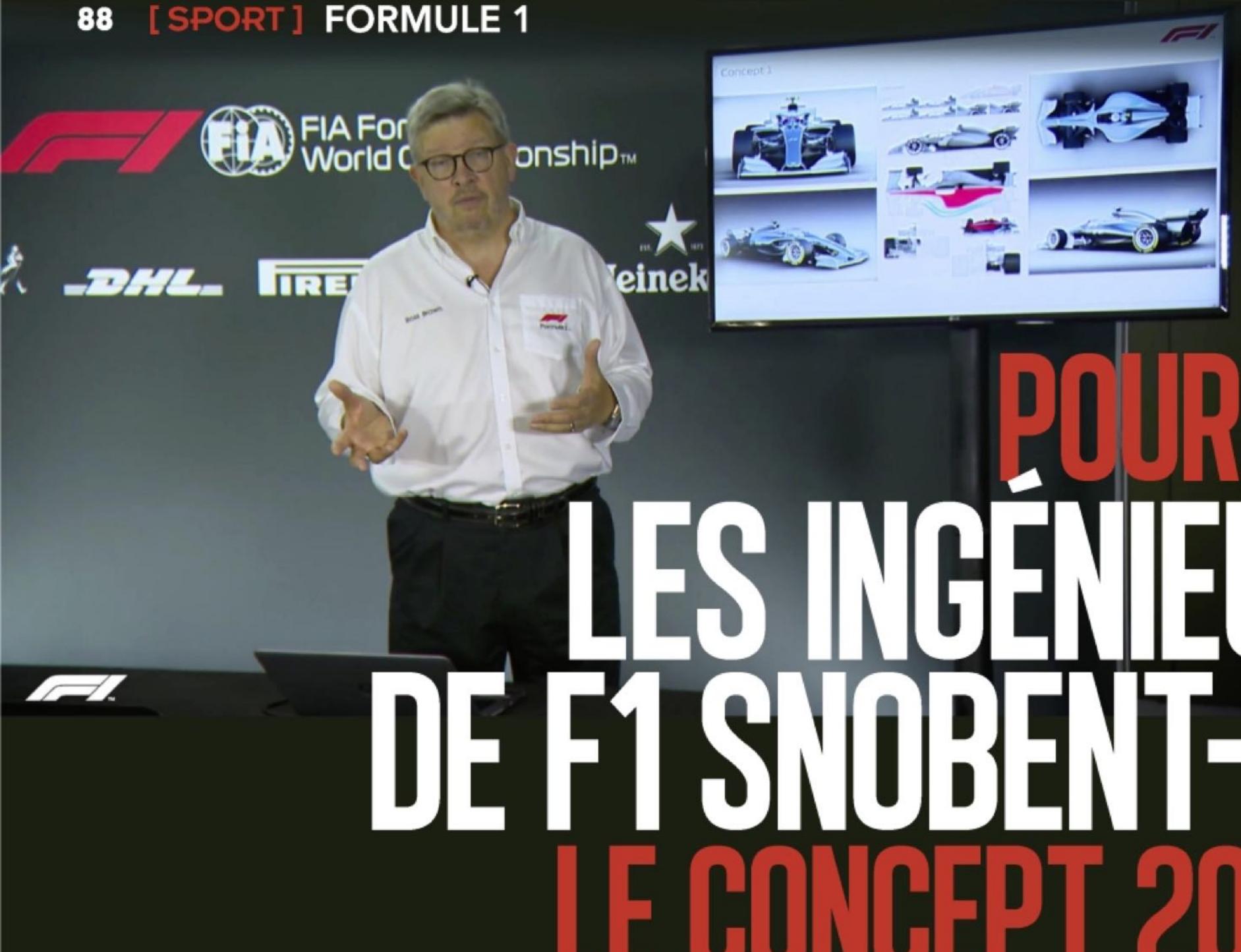
Deora

Basée sur le concept Dodge Deora de 1967, elle fait partie des Original Sweet 16. Elle sort du catalogue Hot Wheels en 1968. Elle est réinterprétée et revient en 1994. En 2003, elle est fabriquée à l'échelle 1, comme la Twin Mill



Twin Mill

C'est l'une des plus célèbres Hot Wheels, une de celles qui ne fait référence à aucune autre. La Twin Mill dispose de deux big blocs de chaque côté à l'avant. Elle a été fabriquée à l'échelle 1 pour servir de support commercial.



POURQUOI LES INGÉNIEURS DE F1 SNOBENT-ILS LE CONCEPT 2021 ?

Présenté à la veille du Grand Prix de Singapour, le projet de design correspondant au futur règlement technique a suscité les railleries des ingénieurs, de Ferrari notamment. *Par François Dauré*

La sentence d'Oscar Wilde reste inoxydable : "La beauté est dans les yeux de celui qui regarde." Néanmoins, le regard d'une grande majorité des spectateurs cherche en vain l'éclat de la beauté dans les monoplaces de Formule 1 de ces dix dernières années. À tel point que Ross Brawn, directeur des activités sportives pour la Formula One Management (FOM), s'est fendu d'une remarque acerbe : "Cela m'agace quand je vois qu'une voiture d'un jeu vidéo est plus belle que celles que nous proposons en piste."

Brillant ingénieur et directeur technique de Jaguar, de Benetton, puis des grandes heures de Ferrari avec Jean Todt et Michael Schumacher, champion du monde avec sa propre marque en 2009 et enfin fondateur des succès de Mercedes, Ross Brawn possède aussi le sens de

l'esthétique. Mais sa tâche principale, depuis près de deux ans, consiste à élaborer les évolutions techniques d'une discipline en mouvement perpétuel. Propriétaire des droits de la F1 depuis 2017, le groupe Liberty Media a requis ses services pour "améliorer le spectacle en piste" – vieille litote de ce sport. Le grand ingénieur britannique s'y est donc attelé, en collaboration avec les directeurs techniques des principaux teams de Formule 1. Objectif : favoriser la bagarre rapprochée entre les voitures et les dépassements qui font généralement défaut. Mais cela ne va pas sans mal : chaque écurie tend, en priorité, à défendre ses avantages au détriment de l'intérêt collectif et du sport. Ainsi, le projet de nouveau moteur à partir de 2021, moins alambiqué et moins coûteux que l'actuel V6 hybride, a finalement été remisé au placard, faute d'accord entre les quatre constructeurs.

Le concept est décevant et les voitures ressemblent à des Champ Car du début du siècle.

Les ingénieurs de la Scuderia Ferrari

Pour autant, Ross Brawn et son équipe n'ont pas baissé les bras. À la veille du Grand Prix de Singapour, le 14 septembre, ils ont présenté le concept 2021, aux lignes résolument agressives et élégantes. Une sorte de réponse à la Gen 2



↑ Aileron arrière abaissé, diffuseur simplifié, jantes agrandies et pneus taille basse, le but du concept est de privilégier le grip mécanique.

↓ Principal accusé pour le manque de dépassements, l'aileron avant subit une réduction de ses plans pour offrir plus de possibilités offensives.



↑ Le profil du projet traduit une recherche esthétique, donnant une ligne fluide mais agressive, avec une intégration réussie du Halo protecteur.



PANORAMIC



La meilleure voiture est celle qui se trouve en pole position sur la grille, peu importe son look.

Andy Green, directeur technique de Racing Point Force India



(pour Génération 2) des Formule E, qui a renvoyé le design des F1 à l'âge de pierre. Une partie des dessins proposés affiche, d'ailleurs, des similitudes avec les nouvelles FE. "Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas avoir aussi des voitures au look excitant", a martelé le directeur du sport de la FOM. La révolution de 2021 part donc du châssis, avec des roues de 18 pouces – imposées dès 2020 – et surtout des restrictions aérodynamiques drastiques sur les ailerons, en particulier à l'avant. Ces fameux ailerons au coût pharaonique (environ 200 000 € pièce) pour des gains infimes et surtout sans aucun intérêt pour une quelconque application industrielle. En clair, Ross Brawn s'attaque au pré carré des ingénieurs aérodynamiciens, devenus les princes de la F1 ces dernières années.

La réplique n'a donc pas tardé. Maurizio Arrivabene, directeur de la Scuderia Ferrari, rapportait ainsi les commentaires de ses ingé-

nieurs: "Le concept est décevant et les voitures ressemblent à des Champ Car (anciennes IndyCar, N.D.L.R.) du début du siècle." Autre détracteur, le directeur technique de Racing Point Force India, Andy Green: "Je regarde cela avec un œil technique, le style ne m'intéresse pas. À mon avis, les F1 de 2021 ne ressembleront pas du tout aux dessins présentés. Parce que la meilleure voiture est celle qui se trouve en pole position sur la grille, peu importe son look." En effet, la dictature de ces aérodynamiciens a abouti à des F1 parmi les plus hideuses de

l'histoire de la discipline récemment: en 2012, avec les nez busqués et en 2014, avec les trompes de tamanoir. Seule l'efficacité compte à leurs yeux. Mais pas à ceux du public, sans qui ils ne pourraient exercer leur "art".

Certes, il ne s'agit que d'un projet à l'heure actuelle. Mais le chemin suivi par Ross Brawn et son équipe est ambitieux et rejoint, a priori, les aspirations des fans. Les questions sont: pourront-ils imposer leur concept, et surtout comment empêcher que les ingénieurs ne le détournent en trouvant des failles? ■



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



EN MESURES

L/I/h:
3,83 / 1,56 / 1,31 m

Poids: 855 kg

Puissance:
73 ch DIN
à 6000 tr/mn

1000 m d.a.: 35,2 s

V. max.: 157,1 km/h
Consommation
à 90 km/h:
7,7 l/100 km

La Fiat 128 Berlinetta fait preuve d'une certaine originalité avec ses six feux verticaux. Mais elle ne renie pas les aspects pratiques, en adoptant un hayon.

LA FIAT 128 BERLINETTA 1300 À L'ESSAI

Au milieu des années 70, Fiat fait du neuf avec du vieux, en relançant sa vaillante 128 en une variante coupé restylée. Plus populaire que réellement sportive, la 128 Berlinetta offre néanmoins de belles qualités routières et des performances honnêtes... rapportées à sa modeste cylindrée.

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

Extraits...

- "Lorsque j'ai essayé pour la première fois le coupé Fiat 128, c'était la belle époque... Il était encore possible – et mon texte d'alors en témoigne – de s'extasier sur le dynamisme de Fiat et aussi d'annoncer sans rougir les moyennes routières réalisables avec cette voiture d'allure sportive. Hélas, les temps ont bien changé."
- "Nous sommes dans les années grises, plus encore par la faute de quelques hommes acharnés à asseoir leur triomphe sur des théories fallacieuses que par celle des pays producteurs de pétrole."
- "Quoi qu'il en soit, le coupé 128 a quand

même évolué et le voici doté à tout le moins d'un nouvel arrière qui le classe dans la catégorie nouvelle des « trois portes »."

- "La distribution est assurée par un arbre à cames en tête entraîné par une courroie crantée tandis que l'alimentation se trouve assurée par un carburateur double corps inversé."
- "Les quatre roues sont indépendantes, avec ressorts hélicoïdaux à l'avant, et un amusant ressort à lames transversal équipe l'arrière."
- "Sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la vitesse de pointe a été de 157,1 km/h. Les accélérations sont en progrès, de 4/5^e s aux 400 mètres et de 1 s 1/5 aux 1000 mètres."



“ Je crois avoir déjà souligné à quel point la technique de grande série a opéré récemment des progrès dans le domaine des qualités routières. ”

↑ Ses qualités

PERFORMANCES SATISFAISANTES

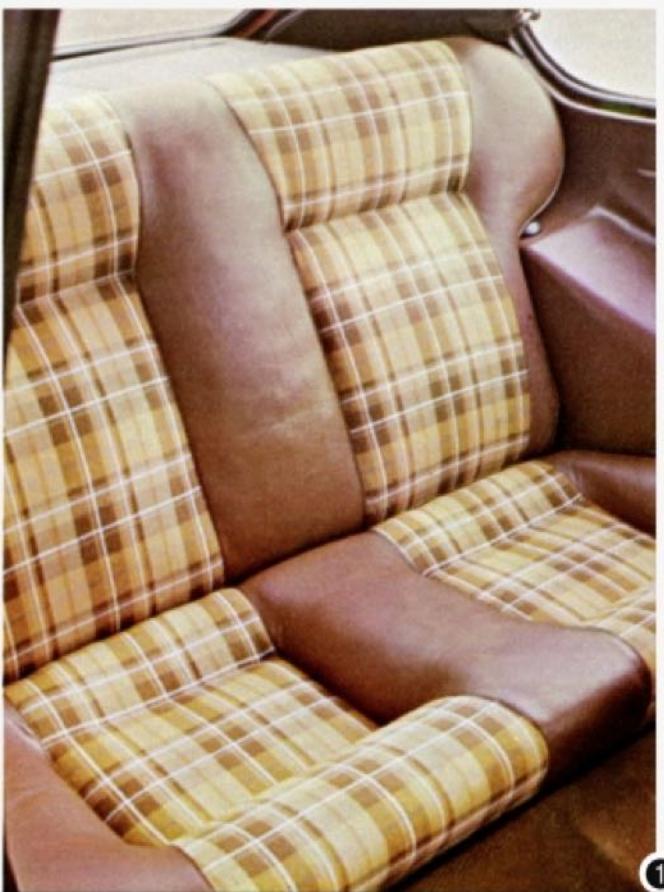
“La mise en vitesse est aisée et la vitesse maximale est atteinte assez rapidement, sans que le moteur donne l'impression de rechigner.”

BONNE TENUE DE ROUTE

“Elle est stable en ligne droite, peu sensible au vent, généralement très simple à conduire, mais elle est un peu lourde au volant si l'on veut virer très rapidement.”

BON FREINAGE

“La puissance des freins ne paraît pas avoir diminué et ils m'ont satisfait en toutes circonstances, même sous la pluie.”



➊ Le Fiat coupé est plus à considérer comme une 2+2 que comme une 4 places, l'espace à l'arrière étant compté. ➋ Principal gain par rapport à sa devancière, cette nouvelle mouture reçoit un pratique hayon. ➌ La console centrale regroupe le maigre équipement, dont les commandes d'éclairage et de ventilation. ➍ Le volant à deux branches, assez “cheap” d'aspect, est rembourré mais glissant.



“ Il paraît difficile de balancer la voiture et de provoquer une chasse de l'arrière sans recourir à des artifices peu admissibles sur route ouverte. ”

↓ Ses défauts

ÉQUIPEMENT TROP INSUFFISANT

“Je pourrais bien entendu me lancer dans une énumération de tous les équipements ou gadgets absents à bord de la 128 trois portes. Que ni un journalier, ni une montre ne soient présents, cela me suffit, même si l'on a enfin pensé à monter un allume-cigare.”

MOTEUR BRUYANT

“Dans le cas présent, nous n'avons pas affaire à une véritable bête sportive et un peu plus de discréetion serait la bienvenue, au prix vraisemblablement de quelques kilos d'insonorisant supplémentaires.”

SUSPENSION TRÈS FERME

“Les virages sont généralement absorbés sans roulis exagéré, mais l'ensemble est raide et les trépidations à haute fréquence créées par un revêtement usé ou par des pavés sont ressenties au plus profond... de l'âme.”



① Comme toute sportive digne de ce nom de l'époque, la 128 Berlinetta a droit à quatre phares ronds. ② La 128 Berlinetta arrivait sur un marché encombré des coupés populaires, avec le duo R15-R17, la Ford Capri, l'Opel Manta, la VW Scirocco...



① Ce bloc est un brillant 4 cylindres de 1290 cm³ à arbre à cames en tête, développant 73 ch DIN à 6000 tr/mn. ② Selon la configuration, le coffre pouvait engloutir de 271 à 528 dm³ de bagages.

Extraits...

- "La boîte est ferme à manier, mais sa synchronisation ne posera guère de problème. En poussant les intermédiaires à fond, la 2^e atteint environ 80 km/h au compteur et la 3^e un peu plus de 120."
- "Il me semble que le nombre de décibels acceptable par le conducteur et les passagers doit être dans une certaine mesure fonction du tempérament ainsi que du caractère général du véhicule."
- "Les Fiat ont rarement eu la réputation d'offrir à leur clientèle une suspension particulièrement souple. À cet égard, la 128 trois portes ne dévie pas de la ligne officielle de Turin et sa fermeté sera remarquée d'autant plus aisément qu'un certain nombre de voitures nouvelles savent allier de plus en plus intimement tenue de route et confort."
- "Lors de mon premier contact avec la voiture, j'avais estimé son équipement général insuffisant. Je ne changerai certes pas d'opinion aujourd'hui et je dirai même que la présentation générale de la voiture engendre une sorte de tristesse qu'on serait presque tenté – en jouant les psychanalystes de pacotille – de relier à la situation générale de l'automobile italienne."
- "En ce qui concerne ce coupé Fiat, et compte tenu de son prix qui n'est pas spécialement modique, je ne le vois pas crever les statistiques de vente."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Fiat a toujours su cultiver la fibre de la voiture passion à travers des modèles originaux et abordables, la dernière en date étant le singulier Coupé assemblé par Pininfarina (et dessiné par Chris Bangle), lancé au milieu des années 90. Mais, depuis sa disparition, on attend désespérément son successeur. Aujourd'hui, excepté la 124 Spider qui doit beaucoup à la Mazda MX-5, il n'y a plus rien, et l'essentiel du plan produit de Fiat ne semble reposer que sur la vieillissante 500. Inquiétant...

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ PEUGEOT

“Fidèle client Peugeot, j'ai acheté un nouveau 3008 en juin 2017. Un accident important l'immobilise depuis le 28 mai 2018, délai déjà relativement long. Heureusement, la concession d'Albertville m'a prêté un véhicule. Mon 3008 a fini par m'être rendu mais le 21 septembre, car il manquait une pièce (la grille de l'auvent gauche), et il a fallu remplacer un calculateur. Le service clientèle a reconnu le délai excessif de livraison des pièces mais n'a pas dagné prolonger la garantie. Peugeot se compare aux marques allemandes et se prend pour une marque Premium, surtout pour les tarifs, mais elle se moque bien de la satisfaction client.”

Georges Rébéquet

Bruno Aubry nous parle de son Renault Scénic III 2.0 dCi 160

ACHETÉ NEUF LE 18 JANVIER 2010, 108000 km PARCOURS



“Début juillet, j'ai entendu un bruit suspect... Un claquement bizarre qui augmentait avec le régime moteur! Aucun voyant allumé. J'ai fait appel à mon assistance pour me récupérer, et déposer mon véhicule chez mon agent. Diagnostic : moteur cassé! Échange standard du moteur : 8 000 €. Valeur argus du véhicule : 5 000 €... L'entretien était régulier, mais plus fait chez Renault depuis 3 ans, et le dernier CT (janvier 2018) était vierge. Aucune participation de la marque! Mon agent a repris le véhicule 2 500 €, et j'ai acheté un Scénic IV en stock pour pouvoir partir en vacances.”

Bernard Horsinga nous parle de sa BMW 325xi 218 ch

“Jusqu'au printemps 2008, tout n'a été que bonheur. Puis mon carrosse BMW s'est transformé en citrouille !”



“Après dix années de conduite d'un coupé BMW 323i et pour remplacer cette voiture qui m'avait donné toute satisfaction, il était évident que ce serait une nouvelle BMW. En automne 2007, j'ai donc commandé un coupé 325xi avec quelques options : une belle voiture pour se faire plaisir. La facture avoisinait tout de même les 50 000 €. Mais au printemps 2008, lors d'un déplacement en Allemagne, tous les témoins se sont allumés sur le tableau de bord, avec une perte de puissance et une information sur l'ordi de bord : centrale électronique en panne. La voiture avait moins de 5 000 km et ce fut le début d'un très long chemin de croix. De mars 2008 à fin 2009, cette voiture a fait de multiples et longs séjours dans la concession BMW de Strasbourg et à chaque fois, la

panne se reproduisait. Après de longues tergiversations et de multiples désagréments, la concession a fini par découvrir deux pannes électroniques. Je n'ai eu ni excuses, ni compassion, BMW France a simplement prolongé la garantie d'un an. Depuis fin 2009, je n'ai plus de souci avec cette voiture et je l'ai donc gardée. Malheureusement, la qualité du service après-vente de la concession Espace H de Strasbourg ne s'est guère améliorée. Mais il est vrai qu'Espace H bénéficie d'un monopole, puisque les trois concessions du Bas-Rhin sont sa propriété. En tant que frontalier, je fais désormais entretenir ma voiture en Allemagne où je suis accueilli et respecté comme un client. J'avais envisagé d'acheter un X1 25i mais je me tournerai sans doute plutôt vers la nouvelle Audi Q3.”

ACHETÉE NEUVE EN AOÛT 2007 ; 45 000 km PARCOURS DEPUIS L'ACHAT ; CONSOMMATION MOYENNE : 8,5 l/100 km. SON ENTRETIEN : tous les deux ans en moyenne (600 €). PIÈCES ACHETTÉES : 4 roues hiver (1 500 €)

aj L'avis de Brice Perrin



Voiture premium, service minimum : la rengaine est hélas fréquente parmi nos lecteurs, et les constructeurs spécialisés dans le haut de gamme auraient tout intérêt à comprendre qu'en signant un gros chèque, les attentes du client ne se focalisent pas seulement sur sa voiture, mais aussi sur le réseau de la marque.

Vos autos nous intéressent

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



CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités
et nos essais sur
l'autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Monospace ou SUV pour plus de confort?

Nous envisageons de renouveler notre Renault Espace V 160 dCi. Nous ne trouvons pas d'essai sur ce type de véhicule permettant de comparer le confort, l'insonorisation, le volume de coffre. Nous sommes prêts à choisir un véhicule plus petit permettant toutefois d'accueillir 3 enfants à l'arrière (Skoda Kodiaq, VW Touran, Honda CR-V...). L'espace V va voir sa motorisation rehausser à 200 ch. Cela va-t-il améliorer le confort? J.-M. B.

Nous avons fait plusieurs comparatifs dans cette catégorie : Renault Espace vs Peugeot 5008, Skoda Kodiaq vs Peugeot 5008 mais jamais uniquement axés sur le confort. Nous considérons en revanche l'Espace V comme très confortable. Si vous baissez en catégorie (VW Touran, Honda CR-V), je pense que vous y perdrez légèrement. Personnellement, j'hésiterais entre le 5008, le Kodiaq ou le futur Seat Tarraco (visible au Mondial de l'Automobile). Enfin, avec un moteur plus puissant, le confort de conduite de l'Espace devrait progresser, tout comme l'agrément.



Renault Espace V

CHRISTIAN MARTIN

Tracter un bateau en C3?

Je possède une Citroën C3 1.2 PureTech 110 ch. Puis-je tracter un bateau de 780 kg?

La réponse de Citroën est toujours la même. Pour répondre au règlement sur les Masses et Dimensions UE 1230/2012, le constructeur s'est contenté d'homologuer un poids tractable de seulement 450 kg, 600 kg sur les versions 110 ch dans le cas d'une remorque freinée. En abaissant la capacité de charge, les concepteurs profitent de plus de souplesse aux niveaux aérodynamique, style, refroidissement et dimension de freinage. La voiture est sans aucun doute capable de tracter plus, mais il faut savoir qu'en cas de problème, le constructeur se désengagerait de toute responsabilité.



Citroën C3

Faut-il avoir peur de l'E10?

Je viens d'acheter le nouveau Peugeot 5008 avec une motorisation essence (PureTech 130 ch). Le vendeur m'a conseillé de ne pas utiliser l'essence SP95 E10. Ce conseil est-il avisé? L'E10 pose-t-il problème à terme avec ce type de moteur? J.-C. M.

Comme tous les nouveaux moteurs essence, le PureTech 130 est réglé pour fonctionner sans aucun problème avec le carburant E10, à ne pas confondre avec l'E85 qui n'est utilisable que sur des moteurs spécifiques ou adaptés. Sauf si votre vendeur a eu vent de faiblesses mécaniques sur ce modèle (et que nous ignorions), il n'y a aucune contre-indication.



JAMES HARDY/MAXPPP

VOLKSWAGEN T-ROC

Si vous recherchez un SUV qui ne fasse pas trop SUV justement, alors le T-Roc est peut-être bien la solution ! Par Pascal Richard Photos Adrien Cortesi

Il en va des SUV comme tomates, des champignons ou des herbes aromatiques, il en existe des tas de variétés. Grands, petits, chics, pratiques, il y en a pour tous les goûts. Avec le T-Roc, Volkswagen s'adresse à ceux qui recherchent un petit SUV... pas trop petit ! Un engin maniable en ville et pas mala-

droit sur route, entendez par là qui propose un comportement enjoué. Si tel est votre cahier des charges alors vous et le T-Roc vous êtes faits pour vous entendre !

Reste maintenant à trouver la version la plus intéressante de la gamme. Simple ? Pas vraiment car le choix, sans être plé-

thorique, est tout de même assez vaste puisque la gamme ne compte pas moins de deux diesels (115 et 150 ch) et trois blocs essence proposant des puissances s'échelonnant de 115 à 190 ch. Ajoutez à cela quatre niveaux de finition et vous obtiendrez une gamme très complète que vous allons explorer de ce pas.

Le T-Roc est un petit SUV taillé pour la ville. Cela dit, ses bonnes qualités dynamiques lui permettent d'aller s'encaniller avec aisance sur les petites routes de campagne !



LA GAMME

Moteurs/Prix	T-Roc	Lounge	Carat	Carat Exclusive	R-Line	Malus écologique
Diesel	1.6 TDI 115 ch	25 720 €	28 010 €	-	-	0 €
	2.0 TDI 150 4Motions DSG7	-	33 750 €	36 400 €	39 200 €	de 473 à 613 €
Essence	1.0 TSI 115 ch	22 340 €	24 690 €	-	-	0 €
	1.5 TSI EVO 150 ch	-	26 620 €	29 270 €	32 070 €	de 50 à 60 €
	1.5 TSI EVO 150 ch DSG7	-	28 600 €	31 250 €	34 050 €	de 60 à 90 €
	2.0 TSI 190 ch 4Motion DSG7	-	-	34 430 €	37 230 €	de 2773 à 3 113 €

N.B. : le malus écologique varie en fonction des tailles de jantes et des montes pneumatiques.



1

● En matière de finitions, le petit SUV de Volkswagen laisse apparaître quelques faiblesses auxquelles la marque allemande ne nous avait pas habitués. ● Agile, le T-Roc fait bon usage de ses mécaniques, y compris des plus généreuses.



2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Les T-Roc à boîte manuelle sont tous équipés d'une transmission à six rapports. Cette dernière offre une commande à la fois douce et précise et son étagement ne pose pas de problème.

HEART AUTOMATIQUE

C'est bien sûr la DSG, et plus précisément la DSG7, qui officie sur le T-Roc. Montée en série

sur les 2.0 TDI et 2.0 TSI, elle est proposée en option (1 980 €) sur le 1.5 TSI EVO. Égale à elle-même, la DSG se montre ici très plaisante.

INTÉGRALE

La transmission intégrale 4Motion équipe en série les 2.0 TDI et 2.0 TSI. Sur un engin comme le T-Roc, c'est bien sûr plus la sécurité active que le franchissement qui bénéficie de sa venue.

L/I/h/empattement: 4,23/1,82/1,57/2,59 m

MOTEURS DIESEL

	1.6 TDI 115 ch	2.0 TDI 150 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5500	150 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1750	340 à 1750
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	187	192
Accélération 0-100 km/h (s)	10,9	8,6
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	8,5 en Drive
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	NC	6,8

** Données constructeur - () figurent les données de la version DSG

MOTEURS ESSENCE

	1.0 TSI 115 ch	1.5 TSI 150 ch	2.0 TSI 190 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5500	150 à 6000	190 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2000	250 à 1500	320 à 1500
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	174	194	211
Accélération 0-100 km/h (s)	10,6	9,6	7,3
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	10,9	9,5	7,8 en Drive
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	7,2	7,2	8,6

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 TDI 115 ch

Ce diesel n'est assurément pas le plus agréable du marché. Manquant de rondeur, il propose un caractère un peu revêche. Reste qu'il offre ici une honnête polyvalence d'utilisation.

2.0 TDI 150 ch

Plus tonique et plus civilisé grâce à la présence (en série) de la boîte DSG7, ce bloc distille un honnête agrément d'utilisation. Reste que la présence, obligatoire, de la transmission intégrale 4Motion, calme tout de même un peu ses ardeurs.

ESSENCE

1.0 TSI 115 ch

Contrairement à ce qu'on pouvait craindre, ce petit 3 cylindres n'est pas à la peine et il propose même des prestations plus qu'honorables. Bien aidé par le poids encore raisonnable de cette version (un peu moins de 1 300 kg), ce bloc affiche également de bons résultats en matière de consommation.

1.5 TSI 150 ch

Nouvellement introduit dans la gamme, ce 1 500 cm³ est sans doute un des blocs les plus réussis de sa catégorie. Plaisant à l'usage, il s'adapte sans rechigner à tous les styles de conduite. D'autre part, ce bloc possède assez de tonus pour mettre en lumière les belles dispositions du châssis. Un trait de caractère qui n'a pas d'influence néfaste sur la consommation.

2.0 TSI 190 ch

Alors bien sûr, le T-Roc fait de l'agrément de conduite son fonds de commerce mais honnêtement, avoir sous le pied pas loin de 200 ch n'est peut-être pas totalement indispensable, surtout à ce prix!

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, aide au maintien dans la voie (actif à partir de 65 km/h), banquette AR fractionnable, climatisation manuelle, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ensemble audio avec lecteur de carte SD, connexion Bluetooth et prise USB compatible Apple, freinage autonome avec détection des piétons, feux de jour à LED, ordinateur de bord, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	T-Roc	Lounge	Carat	Carat Exclusive	R-Line
Accès à bord et démarrage sans clé	–	500 €	série	série	série
Aide au stationnement AV/AR	680 €	série	série	série	série
Caméra de recul	–	265 €	série	série	série
Climatisation automatique	–	série	série	série	série
Hayon motorisé	–	425 €	425 €	série	série
Park Assist 3.0 (manœuvre de stationnement auto.)	–	215 €	215 €	215 €	215 €
Sellerie cuir + sièges AV chauffants	–	2635 €	1695 €	série	–
Toit ouvrant panoramique	–	1370 €	1370 €	série	1370 €



1



2



3



4

➊ Sur ces versions 4Motion, on trouve, en série, le sélecteur qui permet d'adapter la transmission à la nature du terrain. ➋ La boîte manuelle est plaisante à l'usage mais en matière d'agrément, la DSG7 (en option sur 1.5 TSI, 1980 €) reste un cran au-dessus. ➌ À bord, les espaces de rangement ne manquent pas, on trouve même un tiroir sous le siège passager. ➍ L'instrumentation digitale (Active Info Display) est en série sur Carat, Carat Exclusive et R-Line. Elle est disponible en option (600 €) sur la finition Lounge. ➎ La banquette arrière ne coulisse pas mais l'espace aux jambes (25 cm) est dans la moyenne de la catégorie. ➏ Avec un volume de 474 dm³, le coffre du T-Roc se situe au-dessus de la moyenne de la catégorie. Son seuil de chargement (75 cm) est raisonnable pour un SUV.



5



6

LES FINITIONS**T-ROC**

Dans "son plus simple appareil", le T-Roc propose une liste d'équipements qui n'a rien de ridicule (*voir tableau*). Reste que la présentation de l'ensemble manque un peu de chaleur. Côté moteurs, seuls les 1.6 TDI et 1.0 TSI sont au programme.

LOUNGE

Passer de la finition d'entrée de gamme à la Lounge vous reviendra à 2 290 € (pour un TDI) et à 2 350 € (pour un TSI). En matière d'équipements, on gagne, en plus des points figurant dans notre tableau une présentation plus élégante: pare-chocs avant avec sabot argent, pare-chocs arrière avec insert chromé et diffuseur argent, application en chêne noir sur la planche de bord, inserts en chrome, tapis de sol... Viennent s'ajouter à cela des espaces de rangement sous les sièges avant. Tous les blocs, sauf le 2.0 TSI sont disponibles.

CARAT

À partir de là, le T-Roc devient très chic. Une "ascension sociale" qui a un prix, il faut ici débourser 2 650 € de plus que pour la finition Lounge. C'est le prix à payer pour une instrumentation digitale, un ensemble multimédia haut de gamme avec GPS et diverses aides à la conduite (*voir les principales options*).

CARAT EXCLUSIVE

Finition la plus luxueuse de la gamme, la Carat Exclusive propose un équipement très riche (*voir tableau*) et une présentation soignée. Reste que toutes ces attentions demandent une "petite" rallonge de 2 800 €.

R-LINE

Affichée au même prix que la Carat Exclusive, la R-Line se veut plus sportive. Ici, pas de sellerie cuir mais un châssis sport, un sélecteur de mode de conduite et pour le look, des étriers de freins rouges.



Contrairement à nombre de ses concurrents, le T-Roc propose une transmission intégrale (4Motion). Elle est en série sur les versions 2.0 TDI et 2.0 TSI.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK DRIVE ASSIST

(1 000 €)

Ce pack est réservé à la finition Lounge et regroupe plusieurs équipements destinés à faciliter votre vie d'automobiliste. Parmi eux, on trouve un système de navigation (Europe). Ce dernier comprend un abonnement de 36 mois à des services en ligne accessibles via votre smartphone. Parmi ces services figurent les informations routières, la recherche des POI, la météo et un fil d'actualité. Autre petit plus bien pratique lorsqu'on circule souvent de nuit, le Light Assist. Compris dans ce pack, il permet de gérer automatiquement le passage feux de route/feux de croisement et inversement. Enfin, pour vous simplifier la tâche lors des manœuvres de stationnement, ce pack comprend également la caméra "Rear view" qui offre une vision de toute la zone située derrière la voiture. Lors des sorties de parking de type épis et/ou bataille, c'est un plus. À noter qu'en matière d'aide à la conduite toujours, on trouve en option (405 € sur Lounge, en série sur les autres) un détecteur d'angle mort.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK CITY

(800 €)

Là encore, c'est la finition Lounge qui est la seule concernée par ce pack. Comme son nom l'indique, ce pack vise surtout les citadins. Ainsi ces derniers trouveront ici un système de stationnement automatique

(Park Assist 3.0). Ce pack comprend également l'accès à bord et le démarrage sans clé (Keyless Access). Enfin, le détecteur d'angle mort est lui aussi de la fête.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (pas que pour les citadins !)

PACK TECHNO

(1 130 €)

Parler d'abus de langage serait sans doute un peu exagéré mais disons qu'ici, la "techno" se limite au système Park Assist 3.0 (voir Pack City), à un ampli numérique d'une puissance de 300 W (6HP + un subwoofer) et un système de recharge par induction de votre smartphone (si ce dernier est compatible avec cette techno bien sûr). Bref, pas de quoi se relever la nuit, surtout à ce prix. Ce pack est disponible sur toutes les finitions à partir de Lounge.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK DESIGN

(1 200 €)

Le Pack Design comprend les montants de pare-brise, le toit et les coques de rétro peint d'une couleur différente du reste de la carrosserie. Les teintes proposées sont: noir, blanc, chêne noir et rouge flash. On trouve aussi des jantes alliage de 17 pouces exclusives, des inserts de couleur sur la planche de bord et un éclairage intérieur spécifique. L'ensemble vous coûtera la coquette somme de 1 200 € (sur Lounge uniquement).

LES GOÛTS ET LES COULEURS...

NOTRE CHOIX

1.5 TSI EVO 150 ch DSG7 Carat

28 000 € hors options - Malus écologique : de 60 à 90 €

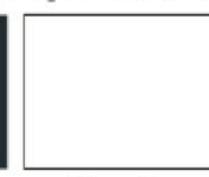
Belle prestation du T-Roc qui certes ne révolutionne pas le genre mais apporte tout de même sa petite contribution à l'évolution de l'espèce en proposant un comportement plus alerte et plaisant que la moyenne dans la catégorie des SUV. C'est pour rendre hommage à cette démarche que nous avons opté pour le moteur 1.5 TSI et la boîte DSG7. Côté finition, c'est le porte-monnaie qui parle ! Que dit-il ? Qu'au-delà de la finition Carat, l'addition est déraisonnable.

LES TEINTES

Peintures opaque de 0 à 300 €



Gris Urano
0€



Blanc Pur
200€



Rouge Flash
300€

Peintures métallisée 650 €



Bleu Atlantique



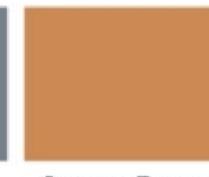
Bleu Ravenna



Chêne Noir



Gris Indium



Orange Energy



White Silver



Noir Intense
nacré

Peintures métallisée spéciale 800 €



Jaune Curcuma

LES JANTES



Enjoliveurs en série
sur T-Roc



Jantes alliage en
série sur Lounge



Jantes alliage en
série sur Carat



Jantes alliage en
série sur Carat
Exclusive



Jantes alliage en
option de 180 à
1220 €.

BMW SÉRIE 5

La Série 5 affiche un très bon niveau de qualité de fabrication et un bel agrément d'utilisation. Mais sa fiabilité, pas irréprochable, impose la vigilance. Par Pascal Serres

La Série 5, sixième du nom, affiche une belle finition avec des matériaux agréables et très bien assemblés. La résistance dans le temps est de mise et aucune mauvaise surprise n'est à craindre de ce côté. Sur la route, elle fait la part belle au confort et à l'agrément de conduite. Elle possède enfin de très bonnes qualités dynamiques tant sur route que sur autoroute. Le choix des moteurs est varié et vous permettra de trouver une version qui correspond à vos besoins, sans difficulté. Toutefois, certaines, comme l'hybride, sont assez rares en occasion et les prix s'envolent vite. Reste que cette génération de Série 5 n'est pas vraiment un modèle de fiabilité et les soucis mécaniques n'ont pas été rares en début de carrière. Il est donc judicieux, au moment de l'achat, de bien détailler le carnet d'entretien.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 14 000 €

Hybride : à partir de 25 000 €

Diesel : à partir de 9 950 €

Génération : ancienne (6^e)

Commercialisation : de 2010 à 2017

Restylage : 2013

Carrosserie : berline 4 et 5 portes (GT) et break (Touring)

Modèles en circulation : 25 000

LA GRAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
520i	184	8	Sans être ridicule ce bloc est un peu juste sous le capot d'une berline de plus de 1 500 kg.
523i	204	8	
528i	245/258	9	
530i	258/272	9	
535i	306	9,5	
550i	407	9,5	
M5 560	560	10	
Hybr. 1	Active-Hybrid	340 (306 + 55 élec)	Une version chère et rare mais qui prend tout son sens pour un usage interurbain.
Diesel	518d	143/150	Un petit diesel agréable en ville mais qui a plus de mal à convaincre sur route.
	520d	184/190	7,1 Le meilleur compromis en diesel pour un usage au quotidien. Éviter les versions avant 2013.
	525d	204/218	7,5 Un 6 cylindres performant qui conviendra parfaitement à ceux qui roulent beaucoup.
	530d	245/258	8 Sans être vraiment considéré comme sportif, ce bloc est vif et apporte son lot de sensations.
	535d	300/313	8,1 Un diesel agréable mais peu répandu sur le marché. Rare et coûteux.
	M5 550d	381	9 Un moteur sportif qui fera rapidement oublier qu'il carbure au gazole.





NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 995 cm ³ / 10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	12 m
Pneumatiques AV/AR	225/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,90/1,86/1,47/2,97 m
Poids/tractable freiné	1 990 kg/2 000 kg

Performances

1 000 m d. a.	30,2 s
0 à 100 km	8,8 s
90 à 130 km/h (en Drive)	9 s
Vitesse maxi	216 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32 / 66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	154/149 cm
Volume de coffre	506 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 950 €	Carte grise**: 333 €
-------------------	----------------------

Consommations

Moyenne	7,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8/6,9/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	986 km/70 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	600 €	Distribution	chaîne
Amortisseurs AR	600 €	Embrayage	BVA
Disques AV	400 €	FAP	450 €
Disques AR	320 €	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	170 €	Feu AV (xénon)	1 400 €
Plaquettes AR	140 €	Feu AR	300 €
Filtre à air	35 €	Bouclier AV	650 €
Filtre à huile	25 €	Bouclier AR	750 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

La BMW Série 5 n'est pas un modèle de fiabilité et les rappels sont assez nombreux et perdurent en fin de carrière. Toutefois, cela concerne souvent l'électronique et les organes mécaniques sont exempts de gros pépins depuis la résolution du problème de distribution des diesels.

LES PANNEES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Sur les premiers modèles diesel 4 cylindres (N47) et 6 cylindres (N57), il subsiste des cas de casse de chaîne de distribution. BMW propose pourtant rarement une prise en charge.

DIRECTION

La direction génère une tenue de cap aléatoire et une grande sensibilité au vent latéral qui imposent des interventions (réglage du parallélisme, contrôle des amortisseurs, mise à jour du logiciel de direction...).

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEURS ESSENCE

Fuite d'huile au niveau du carter de distribution sur les 528i (joint d'étanchéité du tendeur de chaîne à remplacer). On note aussi des à-coups de fonctionnement et des soucis de démarrage (capteur de vilebrequin).

PNEUMATIQUES

Des problèmes d'usure par facettes et/ou présentant un balourd important. Cela se traduit par des vibrations dans le volant et les sièges.

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement de la connexion sans fil Bluetooth qui s'interrompt sans raison. Affichage défectueux de l'écran GPS imposant une coupure du contact pour réinitialiser le système.

CONNECTIVITÉ

Mise à jour (réalisée à distance via la connexion Internet) sur les Série 5 produites de mars 2010 à décembre 2014 et équipées du système ConnectedDrive (faille de sécurité dans leur système centralisé d'ouverture des portes).

LES RAPPELS

MAJEURS

AIRBAGS (JANVIER 2017)

Sur les Série 5 fabriquées en 2016, les coussins gonflables latéraux, de tête et de genoux des passagers avant peuvent ne pas fonctionner.

TRANSMISSION (FÉVRIER 2017)

Risque de fragilité du joint d'arbre de transmission sur les Série 5 fabriquées de décembre 2010 à juin 2011.

DIRECTION (DÉCEMBRE 2016)

Sur les voitures de 2011 à 2016, un défaut de fabrication du boîtier de direction peut engendrer la perte de l'assistance et/ou un incendie.

AIRBAGS (DÉCEMBRE 2016)

Risques de mauvaise programmation des systèmes de sécurité (airbags, prétenzionneurs de ceintures de sécurité...) sur les modèles de 2011 et 2012.

LUBRIFICATION (JUILLET 2015)

Apparition de fissure au niveau de l'échangeur thermique huile/eau imposant le remplacement du support de filtre à huile.

ÉLECTRICITÉ (SEPTEMBRE 2013)

En raison d'un mauvais contact, le système de réchauffage du filtre à carburant peut décharger la batterie ou, dans le pire des cas, engendrer un court-circuit. Modèles concernés : les Série 5 diesel (4 et 6 cylindres) fabriquées de mai à novembre 2009.

FREINAGE (OCTOBRE 2013)

Sur les BMW 520i et 528i de juin 2012 à août 2013, un manque de lubrification peut entraîner le dysfonctionnement de la pompe à vide, limitant alors l'assistance de freinage.

& MINEURS

DISTRIBUTION (AVRIL 2014)

Sur les BMW Série 5 avec moteurs 6 cylindres (type N55) de 2010 à 2012, une vis de fixation du système de distribution variable (VANOS) peut se desserrer, voire se briser sans toutefois occasionner des dégâts importants (fonctionnement en mode dégradé).

ÉCHAPPEMENT (MARS 2015)

Mauvais serrage du collier d'échappement en sortie du filtre à particules sur certaines Série 5 Touring diesel (odeur

de gaz d'échappement dans l'habitacle).

ÉLECTRONIQUE (MAI 2015)

Défaillance du logiciel du combiné d'instruments multifonctions (reprogrammation).

CLIMATISATION (JUIN 2016)

Dysfonctionnement de la climatisation (fuite de liquide frigorigène au niveau du condenseur qui s'oxyde) sur les Série 5 produites du 5 novembre 2013 au 23 décembre 2014.



AMV

RETROUVEZ-NOUS
HALL 3 - C50
PARIS
PORTE DE VERSAILLES

LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES

0 820 820 750 Service 0,12 € / min
+ prix appel



DEVIS ET ASSURANCE EN LIGNE 24H/24H SUR AMV.FR
(Sous réserve d'acceptation)

Remise à niveau!



La rentrée des deux-roues est studieuse. Des scooters "up to date" qui se crépent le chignon pour la première place des ventes aux alternatives sérieuses, chacun y va de son restylage ou de sa nouveauté. L'automne démarre en fanfare.

Par Ivan Magot

Les ténors du moment sont cette fois encore les Honda Forza et Yamaha X-Max. Ces deux vedettes se partagent les meilleures ventes depuis des années et savent qu'il faut évoluer sans cesse pour conserver la tête des charts. Le Forza revisité a été présenté cet été tandis que le X-Max a eu droit à un sérieux dépoussiérage peu de temps avant lui. Quoi qu'il en soit, ils mettent en avant les vertus d'un travail sérieux visant polyvalence et homogénéité. C'est cependant du côté de Piaggio que les plus grandes nouveautés arrivent. En effet, avec la refonte du MP3 500 et, surtout, l'arrivée

d'une toute nouvelle version de 350 cm³ (qui devrait vite se faire une belle place), le spécialiste italien a de quoi renforcer encore sa suprématie dans le petit monde des trois-roues. De son côté, Kymco peaufine son DownTown avec une version Exclusive qui fait de ce taïwanais soigné une sérieuse alternative aux meilleurs scooters GT du moment. Enfin, pour les possesseurs du permis moto, Harley Davidson a toujours du rêve en magasin avec, par exemple, cette "nouvelle" version 1 200 cm³ de son Sportster 883 Iron qui, pour un tarif à peine plus élevé, propose des sensations en hausse. Le Sportster de plus de 60 ans vibre toujours avec une belle obstination.

HARLEY DAVIDSON 1200 IRON 11 290 €

Easy Sportster

Le premier Sportster du nom fête ses 61 ans et reste égal à lui-même : dépouillé à l'extrême, vivant à souhait et... parfaitement inconfortable. Une Harley "made in USA" qui joue la carte de la passion pour éclipser ses défauts...

Vous êtes jeune, vous rêvez d'une Harley depuis toujours, et avez trois sous devant vous ? Cette 1200 Iron est faite pour vous. Pour à peine 500 € de plus que la 883 (52 ch) dont elle est largement dérivée, l'Iron 1200 fait une vraie différence avec son "big block" aux modestes 68 ch, mais dont le couple généreux (96 Nm contre 73 Nm pour la 883) apporte un coup de collier qui s'apprécie immédiatement. Twin culbuté longue course à l'ancienne, il n'aime ni les bas régimes en cognant sérieusement sous 2 000 tr/mn, ni les hauts, ses convulsions au-dessus de 5 000 tr/mn faisant office de zone rouge. En revanche, entre les deux, c'est le bonheur. Douceur, poussée volontaire, boîte ferme et bruyante mais qui verrouille bien, sonorité flatteuse malgré des pots réglementaires : ce 1200 a du chien !

Avec sa roue avant de 19 pouces, l'Iron se montre agile (et non maniable, le rayon de braquage est large) et facile, avec un bon équilibre

en ville et une bonne précision de direction. En revanche, la fermeté des suspensions pénalise la tenue de cap sur les bosses de la route et rend le confort spartiate. De même, la position de conduite – bravo au grand guidon et aux rétroviseurs qui gênent moins qu'il n'y paraît pour se faufiler entre les voitures – sera un handicap pour les grands, les jambes étant très repliées, notamment à l'arrêt en raison de l'assise basse et des repose-pieds gênants pour les manœuvres jambes au sol. Les moins de 175 cm seront plus à l'aise. Comme on le voit, la 1200 Iron a le charme d'une Harley et... des prestations qui datent de 1957 ou presque.

LE BILAN **aj** ★★★★☆

Certes, elle est accessible, dotée d'un vrai bloc US vivant, accepte un rythme tranquille avec bienséance, profite de sa grande roue avant pour être agile et facile malgré le poids respectable et... c'est une vraie Harley. Mais l'inconfort évident et le comportement daté la rendent difficile à vivre.

PLUS
Moteur vivant séduisant
Agilité en regard du poids
Esprit et look authentiques
Made in USA
Idéale pour "customisation"

MOINS
Confort déplorable
Garde au sol
Rayon de braquage
Comportement sur les bosses
Autonomie limitée
Duo en option



EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Moteur	V-Twin culbuté, longue course, 8S, 1 202 cm ³
Puissance maxi	67,9 ch à 5 800 tr/mn
Couple maxi	96 Nm à 3 500 tr/mn
Empattement	1 670 mm
Hauteur de selle	735 mm
Poids	256 kg à sec

La conduite

Vitesse maxi	170 km/h environ
Freinage	ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	19/16 pouces

Le budget

Consommation	5,2 l/100 km
Réservoir	12,5 l
Assurance 1 an* AMV	693 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).



L'unique compteur participe au dépouillement général, mais l'afficheur digital, commandé au guidon, apporte les informations nécessaires, y compris régime et rapport engagé.

L'Iron 1200 a horreur d'une conduite heurtée mais vous transporte dans Easy Rider pour peu que vous ayez compris le sens du mot décontraction.

TAEG fixe 0,9%

TMAX

Financement
à partir de61€/mois*
hors assurance
facultative

Modèle	Prix TTC	Apport	Montant du crédit	Durée total du crédit en mois	36 Mensualités hors assurance facultative	Dernière échéance majorée	TAEG fixe annuel hors assurances facultatives	Montant total du paiement par l'emprunteur	Coût total du crédit
TMAX	11 499 € ⁽¹⁾	3 449,70 €	8 049,30 €	39	60,05 €	6 094,47 €	0,90 %	8 256,27 €	206,97 €
TMAX SX	12 299 € ⁽¹⁾	3 689,70 €	8 609,30 €	39	64,23 €	6 518,47 €	0,90 %	8 830,75 €	221,45 €
TMAX SX Sport	13 199 € ⁽¹⁾	3 959,70 €	9 239,30 €	39	68,93 €	6 995,47 €	0,90 %	9 476,95 €	237,65 €
TMAX DX	13 299 € ⁽¹⁾	3 989,70 €	9 309,30 €	39	69,45 €	7 048,47 €	0,90 %	9 548,67 €	239,37 €

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

*Exemple de financement (hors assurance facultative) : Pour l'achat d'un TMAX au prix de 11 499 € ou en crédit lié à une vente d'un montant total de 11 499 €, après un apport obligatoire de 3 449,70 €. Montant du crédit 8 049,30 €, remboursable en 36 mensualités de 60,05 € et une dernière échéance majorée de 6 094,47 € (mensualités hors assurance facultative). Taux Annuel Effectif Global (TAEG) fixe : 0,90 % hors assurance facultative. Taux débiteur fixe : 0,90 %. Perception forfaitaires : 0 €. Coût total du crédit : 206,97 €. Montant total dû par l'emprunteur : 8 256,27 €. 1^{re} échéance à 60 jours. Durée effective du crédit : 39 mois. Vous disposez d'un droit de rétractation. Taux Annuel Effectif de l'Assurance (TAEA) - pour un assuré (hors surprimes éventuelles et hors garantie perte d'emploi) : 2,31 % soit un coût mensuel de l'assurance de 14,49 Euros en sus de la mensualité indiquée plus haut et inclus dans l'échéance de remboursement. Le coût total de l'assurance sur toute la durée du prêt s'élève à 521,64 Euros. Contrat d'assurance facultative « Mon Assurance de personnes » n°5035 (Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail, Perte d'Emploi) souscrit par FINANCO auprès des sociétés SURAVENIR et SURAVENIR ASSURANCES, entreprises régies par le Code des assurances. Offre réservée à des crédits d'un montant minimum de 5 000 € et maximum de 20 000 € et dont la durée de remboursement est de 39 mois. Le TAEG fixe est de 0,90%. Offre valable jusqu'au 31/10/2018. Sous réserve d'acceptation par Financo – Siège social : 335 rue Antoine de Saint Exupéry - 29490 GUIPAVAS. SA à Directoire et Conseil de surveillance au capital de 58 000 000 Euros - RCS BREST B 338 138 795. Société de courtage d'assurances, n°OrIAS 07 019 193 (vérifiable sur www.orias.fr). Financo est une filiale du Crédit Mutuel ARKEA. Cette publicité est conçue par Yamaha Motor Europe NV, succursale France, établissement de la société Yamaha Motor Europe NV, société par actions au capital de 347 787 000 €, 5 avenue du Fief, ZA les Béthunes – 95310 Saint Ouen l'Aumône - inscrite au RCS de Pontoise sous le numéro 808 002 158 qui n'est pas intermédiaire en opérations de banque et service de paiement. Cette publicité est diffusée par votre concessionnaire YAMAHA, en sa qualité d'intermédiaire de crédit non exclusif de FINANCO. Cet intermédiaire apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Cet intermédiaire de crédit peut également être soumis au statut d'Intermédiaire en Opérations de Banque et Service de Paiement (IBSP) dans ce cas son numéro d'immatriculation à l'ORIAS (consultable sur www.orias.fr) est affiché à l'accueil.

(1)Prix public conseillé TTC CEM. Photos non contractuelles.



Un restylage qui réussit au Forza, toujours aussi équilibré et polyvalent. Frugal, son autonomie dépasse aisément les 350 km.

HONDA 125 FORZA 2018 5 099 € La mautomobile

Pour conserver ses chances face au Yamaha X-Max revu fin 2017, le Honda Forza s'offre un restylage sérieux. Une vedette toujours polyvalente, super bien équipée avec même une bulle réglable électriquement en hauteur.

Elle fait penser à un gadget mais cette bulle électrique (une première chez les scooters 125) nous a permis de nous rafraîchir un peu en l'abais-
sant (14 cm de course) lorsque l'été fut chaud. Avec son démarrage mains-libres, son coffre immense cloisonnable qui accepte deux intégraux, ses nouveaux feux à diodes et son stop/start par aler-
teur-trémieur très bien géré, le Forza est l'un des mieux équipés, avec même un top case (option) commandé par la clé à transpondeur. Revu esthétiquement avec discré-
tion, il a surtout conservé sa qualité première : un équilibre de tous les instants. Facile en ville, doté d'une bonne allonge moteur sur route – il est annoncé à 108 km/h chrono, mais tutoie facilement les 130 km/h compteur selon les situations –, le petit Honda joue la polyvalence. Dans la cité, il profite de son monocylindre 4 soupapes refroidi par eau, à la fois d'une grande onctuosité et d'une volonté suffisante pour bien partir au feu vert. La posi-

tion de conduite est agréable, tibias en avant ou à la verticale ; il se faufile aisément malgré des rétroviseurs encombrants à hauteur des SUV et autres camionnettes, et profite d'un freinage à la fois mordant, puissant, servi par un ABS bien calibré à l'avant. En revanche, à l'arrière, ses piètres amortisseurs pénalisent non seulement le confort, mais aussi l'adhérence au freinage, l'ABS intervenant très tôt. Dommage car, sur route, le Forza fait preuve d'une belle précision, se relève peu sur l'angle, et affiche une stabilité correcte ainsi qu'une bonne protection du buste, de la tête et des jambes, mais pas des mains.

LE BILAN **aj** ★★★★☆

Sérieusement construit (en Italie), parfaitement équipé et toujours aussi équilibré, le Forza 125 profite d'un restylage qui devrait l'aider à conquérir à nouveau le top des ventes. En revanche, les vertèbres sont toujours aussi maltraitées par des amortisseurs arrière en mal de qualité !

PLUS
Moteur onctueux et polyvalent
Bon freinage
Autonomie/consommation
Comportement sûr et neutre
Pratique et facilité
Dotation complète

MOINS
Mauvais amortissement (et confort) arrière
Protection des mains
Rétroviseurs vulnérables



Un environnement très orienté automobile avec toutes les infos nécessaires et une bonne lisibilité.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	Monocylindre 4 temps, 124,9 cm ³
Couple maxi	15 ch à 8 750 tr/mn
Empattement	12,5 Nm à 8 250 tr/mn
Hauteur de selle	1 490 mm
Poids	780 mm
Poids	162 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	108 km/h
Freinage	ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	15/14 pouces

Le budget

Consommation	2,3 l/100 km
Réservoir	11,5 l
Assurance 1 an* AMV	351 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

300€
D'AVANTAGES CLIENTS
SUR LA GAMME
125cc

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 31 OCTOBRE 2018



Offre valable sous forme d'accessoires pour un montant de 300€^{ttc} ou de remise de 300€^{ttc} ou de reprise de 300€^{ttc} sur un véhicule

Dans la limite des stocks disponibles, voir conditions en magasins.



KYMCO 125I DOWNTOWN

EXCLUSIVE 4 699 €

L'outsider

Avec une dotation hyper-complète dans cette finition Exclusive et un comportement toujours aussi sûr et efficace, le Kymco DownTown a les moyens de rivaliser avec les meilleurs scooters, y compris japonais.

Il présente bien ce Kymco. Grand top-case de série (qui s'ouvre cependant avec une seconde clé), nouvelle selle, nouveaux commodos, jantes noires et tableau de bord "connecté", le scooter taiwanais affiche un rapport prestations/équipement/prix apte à concurrencer les meilleurs. Dès les premiers mètres, il affiche une précision de direction séduisante, d'autant que, par la suite, on apprécie également sa grande neutralité, le fait qu'il ne se relève pas lors des interventions en courbe et son freinage (ABS + leviers réglables) efficace. Timide sur les tout premiers mètres, le monocylindre 4S liquide donne rapidement un bon coup de collier pour se montrer efficace en ville où seuls les rétroviseurs à hauteur des SUV et autres utilitaires limitent certaines évolutions. Rien de grave, le DownTown étant agile et à son aise dans la cité. Louons également les suspensions arrière qui, bien qu'encore trop sèches, ne malmènent pas trop les vertèbres. Un

cas rare chez les scooters. Dommage que la position de conduite handicape les plus de 180 cm qui manquent de recul à cause d'une selle mal dessinée et doivent trop replier les jambes, le plancher haut et l'assise basse leur imposant une position inconfortable. Sur route, le monocylindre tient seulement 105 km/h compteur sur le plat (le nôtre avait peu de kilomètres), tandis que le châssis, correctement suspendu, se comporte bien sur les bosses. Enfin, les nombreux rangements sont de qualité (coffre de selle éclairé avec vérin hydraulique) mais, bien que la protection soit honnête, tablier et bulle haute sont à prévoir pour les grands rouleurs.

LE BILAN **aj** ★★★★☆

Bonne partie cycle, freinage excellent, moteur suffisant, dotation complète, finition honnête et rangements nombreux, le Kymco gagne à être connu. Dommage que la position de conduite ne soit pas plus confortable pour les grands gabarits et la bulle en mal de protection.

PLUS
Comportement neutre, sain et précis
Super freinage
Aptitudes citadines
Nombreux aspects pratiques
Rapport prestations/prix
Autonomie (280 km env.)

MOINS
Position des jambes pour les grands
Bulle trop basse
GPS peu intuitif
Rétroviseurs vulnérables

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Moteur	Monocylindre 4 temps, 124,8 cm ³
Puissance maxi	13 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	11,2 Nm à 7 000 tr/mn
Empattement	1 545 mm
Hauteur de selle	785 mm
Poids	177 kg à sec

La conduite

Vitesse maxi	105 km/h compteur
Freinage	ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	14/13 pouces

Le budget

Consommation	4,3 l/100 km
Réservoir	12,5 l
Assurance 1 an* AMV	377 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).



Un compteur "branché" qui affiche, entre autres, de manière bien visible, un GPS via l'application smartphone Noodoe.



Sûr et précis, le DownTown dévoile un très bon comportement ainsi qu'un moteur bien élevé.

PLUS
 Permis B
 Allonge moteur
 Train avant sûr
 Freinage
 Grand coffre éclairé
 Équipement et protection
 Suspensions arrière en
 progrès (S)

MOINS
 Poids et encombrement
 Agilité moyenne
 Amortisseurs arrière
 indignes (Business)
 Transmission perfectible
 Autonomie un peu juste

PHOTOS PIAGGIO



Ce train avant apporte toujours un meilleur freinage et une sensation de sécurité supérieure à celle d'un deux-roues plus agile.

PIAGGIO MP3 500 10 199 €

Frères ennemis?

Le nouveau MP3 500 gagne en puissance et en sobriété tout en conservant sa polyvalence. Il est accompagné d'une déclinaison 350 cm³ à étudier de près, ne serait-ce que pour l'agrément supérieur de son moteur...

Plus de 170 000 ventes depuis 2006, 70 % des ventes de trois-roues en Europe, on ne présente plus le Piaggio MP3 et son train avant à parallélogramme déformable. En tête de liste, le MP3 500 décide de se refaire une beauté pour 2018. Rien de révolutionnaire esthétiquement comme en partie-cycle, si ce n'est une paire d'amortisseurs japonais Kayaba à gaz pour la version Sport (600 € en option sur l'autre version, Business), qui apportent un petit plus en confort. Enfin, un effort réalisé de ce côté ! Le monocylindre, désormais à double échappement et doté d'un plus grand filtre à air, gagne 5,5 ch et 2 Nm de couple... qui ont toujours un peu de mal à faire vivre les 275 kg de la bête. Reste qu'avec sa belle allonge sur route comme autoroute, sa faculté à se déplacer en ville sans souci des embouteillages et son équipement complet doublé d'options intéressantes (selle, poignées et tablier chauffants...), il demeure l'arme idéale de l'amateur

de banlieue, soucieux d'une sécurité supérieure à celle d'un deux-roues. À ses côtés arrive le MP3 350 (30,6 ch - 256 kg - 8 599 €). Il adopte le monocylindre à carter sec et embrayage multidisque en bain d'huile (celui du Beverly) qui gomme les "broutages" à la réaccélération trop présents sur le 500. Le 350 accélère mieux, avec plus de fluidité jusqu'à 60 km/h, mais impose quelques vibrations au ralenti ainsi qu'entre 5 et 6 000 tr/mn, et il perd 15 à 20 km/h en pointe (130 km/h compteur et... 130 km/h chrono annoncés !) par rapport au 500. Avec 19 kg de moins, le 350 est cependant un peu plus facile et suffisamment motorisé.

LE BILAN aj ★★★☆☆
S'il progresse sensiblement, le nouveau MP3 500 n'est pas une révolution et demeure un très bon scooter GT à large rayon d'action. Qu'il se méfie cependant du "petit" 350 cm³ à l'agrément supérieur, moins cher, et aux performances suffisantes, y compris hors de la cité.



Toujours surmonté d'une pratique boîte à gants, le tableau de bord fourmille d'informations... pas toujours lisibles.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Moteur	Monocylindre 4 temps, 493 cm ³
Puissance maxi	■ 44,2 ch à 7 750 tr/mn (350 : 30,6 ch)
Couple maxi	■ 47,5 Nm à 5 500 tr/mn (350 : 29 Nm)
Empattement	1 540 mm
Hauteur de selle	■ 790 mm
Poids	■ 275 kg à sec

La conduite

Vitesse maxi	■ 145 km/h (350 : 130 km/h)
Freinage	■ ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	13/14 pouces

Le budget

Consommation	■ 4 l/100 km (350 : 3,9 l/100 km)
Réservoir	■ 12 l
Assurance 1 an* AMV	873 € (350 : 589 €)

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

YAMAHA 125 X-MAX 2018 4 999 €

Foire d'empoigne

Entre le Yamaha X-Max et le Honda Forza, c'est la foire d'empoigne. Revu fin 2017, le Yamaha joue les hauts de gamme, comme son rival, qu'il marque à la culotte, en proposant des prestations légèrement différentes...

Clef à transpondeur, antipatinage déconnectable (plus marketing que véritablement utile), guidon et pare-brise réglables en deux positions de hauteur (sur 5 cm, avec un outil), le X-Max dernière génération joue la carte "automobile". S'il se bat en tête des ventes avec le Forza, ce n'est pas un hasard. Le X-Max est lui aussi polyvalent, bien équipé et très correctement fini. Avec ses nouvelles suspensions, il fait un effort côté confort. Bien que tout cela soit encore trop ferme, notamment sur les bosses prononcées, le X-Max est désormais le moins inconfortable des scooters 125. Un amortissement en progrès qui apporte une bonne motricité et permet à l'ABS arrière de ne pas intervenir trop tôt. Proche du Honda en position de conduite, le X-Max impose cependant une selle plus haute et plus large qui handicapera les moins de 175 cm.

Avec son monocylindre liquide à 4 soupapes, le Yamaha part bien au feu vert, dispose de bonnes reprises (mais d'un niveau sonore dérangeant), tandis que le comportement est très sain. Il se faufile en ville malgré des rétroviseurs exposés à ceux des SUV, à l'instar du Forza, et se relève peu lors des freinages sur l'angle. Agile malgré un poids respectable (175 kg), le X-Max est efficace sur route où il dévoile une direction précise, une bonne stabilité, une protection honnête du buste comme des jambes, et un excellent freinage. Son moteur affiche une allonge suffisante pour accepter un vrai parcours routier.

LE BILAN aj ★★★★☆

Le Yamaha 125 X-Max demeure le rival le mieux armé contre le Honda Forza. Si son moteur est légèrement en retrait et trop sonore, le scooter nippon (fabriqué en France) est particulièrement équilibré et très polyvalent. Et il a fait un réel effort de confort arrière.



Un tableau de bord complet bien identifié Yamaha. Il est lisible mais n'affiche pas l'autonomie restante.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Moteur	Monocylindre 4 temps, 124 cm ³
Puissance maxi	■ 14,3 ch à 8 750 tr/mn
Couple maxi	■ 12 Nm à 6 500 tr/mn
Empattement	1 526 mm
Hauteur de selle	■ 795 mm
Poids	■ 175 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	■ 110 km/h
Freinage	■ ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	15/14 pouces

Le budget

Consommation	■ 2,7 l/10
Réservoir	■ 13 l
Assurance 1 an* AMV	351 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

PLUS
Moteur dynamique
Comportement équilibré
ABS très bien géré
Grand coffre
Progrès des amortisseurs arrière
Bonne autonomie

MOINS
Confort AR encore ferme
Moteur bruyant
Rétroviseurs vulnérables
Selle un peu haute



Sain, stable et même moins inconfortable qu'auparavant, le dernier X-Max est très fréquentable.

Helstons

Disponible en bleu ou blanc, ce blouson Nova a une vraie gueule. Cuir de bovin de 0,9 à 1,1 mm, gilet sans manches et protections amovibles (coudes, épaules et dos), sa peausserie à l'aspect froissé est lavée et cirée. Un bon choix d'intersaison.

419 €



WILLIAM FLEMING

Fugue

Nouvelle marque française, Fugue propose une montre modulable (96 combinaisons possibles), particulièrement bien finie et pensée. Proposée dans un coffret comprenant deux bracelets, deux carrures de 40 mm et un module cadran/mouvement (Selitta SW200, Suisse et fiable) avec verre saphir, elle joue l'élégance.

1 270 €

GS 27

Nettoyer sa visière c'est bien, éviter la formation de buée, c'est mieux. C'est ce que propose GS 27 avec cette bombe à "effet longue durée". Nous ne l'avons cependant pas encore testée. Une version anti-pluie (effet Rain-X) est aussi au programme, au même tarif.

10,90 €



Rentrée variée

Bagster

Ce sac à dos Block a l'avantage de pouvoir transporter facilement un second casque grâce à un filet dédié à cet effet. Pratique. D'une contenance de 25 l, il est doté de poches extérieures, de sangles pectorales et de détails réfléchissants.

49,99 €



Piaggio Nouveauté

Piaggio présente ce Vespa Elettrica (équivalent d'un 50 cm³, en plus nerveux), mignon comme tout, qui se recharge sur une prise standard et annonce une autonomie de 100 km (à vérifier!). Le modèle X est plus innovant avec son générateur thermique (3 l de réservoir) qui recharge les batteries lorsqu'elles sont trop basses et permettrait 200 km d'autonomie. À suivre...

Dès 5 500 € environ



ET SI LE MEILLEUR SALON POUR ACHETER VOTRE VOITURE, C'ÉTAIT LE VÔtre ?

DU 1^{er} AU 15 OCT 2018

**50€ OFFERTS[®]
SUR LA LIVRAISON
À DOMICILE !**



Aramisauto[®]

29 AGENCE EN FRANCE | ARAMISAUTO.COM

* 50€ TTC de remise du 1^{er} au 15 octobre 2018 pour toute livraison à domicile souscrite lors de l'achat d'une voiture neuve / 0 Km ou d'occasion reconditionnée, sous la forme d'un code promotionnel d'une valeur de 50€ TTC. Offre limitée aux 100 premiers clients souscrivant une livraison à domicile. Livraison en France métropolitaine, à l'exception de la Corse. Voir conditions sur le site aramisauto.com

LE PRIX DU NEUF aj

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	2 773	37 500
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	7 613	57 700
Quadrifoglio Auto.	40	10 500	83 300
2.2 Diesel 136 ch	7	473	31 400
2.2 Diesel 160 ch	9	473	33 700
2.2 Diesel 190 ch Super	10	473	40 900
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	1 373	54 900

Surcoût Super : "base" + 4 800 €

Surcoût Sport Edition : Super + 5 000 €

Surcoût Lusso : Sport Edition + 4 800 €

Surcoût Ning : Quadrifoglio + 40 700 €

STELVIO

2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	9 353	44 300
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	9 050	52 500
Quadrifoglio Auto. Q4	41	10 500	91 400
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	690	39 900
2.2 Diesel 190 ch Auto.	10	690	42 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	12	1 490	50 400

Surcoût Super : "base" + 4 500 €

Surcoût Sport Edition : Super + 4 800 €

Surcoût Turismo : Sport Edition + 4 800 €

Surcoût Lusso : Sport Edition + 4 800 €

Surcoût Ning : 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 Coupé	NC	10 500	128 062
V8 Vantage AMR Roadster	NC	10 500	140 163

V12 Vantage AMR Coupé	NC	10 500	195 625
V12 Vantage AMR Roadster	NC	10 500	207 726

DB11 V8 Coupé	NC	NC	185 546
DB11 V12 Coupé	NC	10 500	210 464

Vanquish S	NC	10 500	264 968
Vanquish S Volante	NC	10 500	280 094

Rapide S	NC	10 500	197 455
----------	----	--------	---------

AUDI



Audi

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			

1.0 TFSI Ultra 82 ch	4	0	18 180
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 640

1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 730
S1	14	4 460	35 770
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	20 410
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 770
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €			
Surcoût S line : Ambition + 2 800 €			
Surcoût : Ambition Luxe : S line + 700 €			
A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 800 €			
Q2			
1.0 TFSI 116 ch	6	0	25 420
1.4 TFSI CoD 150 ch	8	90	27 460
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11	953	33 880
1.6 TDI 116	5	0	27 050
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	113	33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	210	35 510
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 3 400 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €			
A3 BERLINE (4 PORTES)			

SÉRIE 2 CABRIOLET

Surcoût : 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 iPerformance Première 5 0 40 000

216d Première 6 0 30 600

218d Première 7 0 32 700

220d Première Auto. 10 0 37 500

Surcoût Lounge : Première + 1 250 € à + 2 150 €

Surcoût Sport : Lounge + 3 300 € à + 3 950 €

Surcoût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €

Surcoût M Sport : Sport + 2 450 € à + 2 850 €

NOUVELLE SÉRIE 2 GRAN TOURER

Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €

X1

sDrive18i Lounge 7 0 32 400

sDrive20i Lounge DKG 11 □ 300 39 650

sDrive16d Première 6 0 32 350

sDrive18d Lounge 7 0 36 200

sDrive20d Lounge Auto. 10 □ 60 41 600

Surcoût Lounge : Première + 1 600 €

Surcoût Sport : Lounge + 4 350 €

Surcoût xLine : Sport + 450 €

Surcoût M Sport : xLine + 1 700 € à + 3 300 €

NOUVEAU X2

sDrive20i Première NC NC 39 700

xDrive20d Première NC NC 43 600

xDrive25d Première NC NC 46 000

Surcoût Lounge : Première + 1 450 €

Surcoût M Sport : Lounge + 6 700 €

Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €

SÉRIE 3 BERLINE

318i Lounge 7 0 34 700

320i Lounge 10 □ 210 38 150

330i xDrive Lounge Auto. 15 □ 860 48 700

340i Lounge Plus 21 □ 6 810 51 900

316d Lounge 6 0 34 700

318d Lounge 7 0 37 300

320d EfficientDynamics Edition Lounge 8 0 40 750

320d Lounge 10 0 40 750

330d Lounge Auto. 12 □ 253 49 800

335d xDrive Lounge Auto. 20 □ 1 373 56 600

Surcoût Sport Ultimate : Lounge + 4 950 €

Surcoût Luxury Ultimate : Sport Ultimate + 4 950 €

Surcoût M Sport Ultimate : Sport Ultimate + 3 450 €

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €

SÉRIE 3 GRAN TURISMO

320i Lounge Auto. 10 □ 410 42 700

330i Lounge xDrive Auto. 15 □ 1 613 50 700

340i Lounge xDrive Auto. 21 □ 5 810 56 900

318d Lounge 8 0 39 800

320d Lounge 10 □ 50 43 250

330d Lounge Auto. 15 □ 1 260 52 400

335d Lounge xDrive Auto. 20 □ 2 010 58 500

Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury : Sport + 5 350 €

Surcoût M Sport : Sport + 3 450 €

SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge 10 □ 540 41 650

430i Lounge Auto. NC □ 773 48 450

440i Lounge Auto. NC □ 5 573 55 550

M4 32 □ 10 500 87 900

M4 Pack Compétition 34 □ 10 500 94 700

420d Lounge 10 0 43 650

430d Lounge Auto. 15 □ 253 53 050

435d xDrive Lounge Auto. 20 □ 1 373 59 250

Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury : Sport + 5 850 €

Surcoût M Sport : Sport + 4 850 €

SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcoût : coupé + 0 €

SÉRIE 4 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €

NOUVEAU X3

xDrive20i Lounge Auto. 11 □ 4 673 47 700

xDrive30i Lounge Auto. 15 □ 4 890 53 400

M40i Auto. 25 □ 10 500 75 250

sDrive18d Première 8 □ 540 41 900

xDrive20d Lounge Auto. 10 □ 410 51 900

xDrive25d xLine Auto. 13 □ 1 613 55 550

xDrive30d Lounge Auto. 16 □ 2 153 58 400

M40d Auto. 21 □ 6 053 74 250

Surcoût Lounge : Première + 2 750 €

Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €

Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €

Surcoût M Sport : xLine + 2 400 €

NOUVEAU X4

xDrive20i Lounge Auto. 11 □ 4 673 50 700

xDrive30i Lounge Auto. 15 □ 4 890 56 400

M40i Auto. 25 □ 10 500 77 200

xDrive20d Lounge Auto. 11 □ 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

Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 2 250 €

Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €

SÉRIE 5

520i Lounge Auto. 10 □ 90 48 850

530i Lounge Auto. 14 □ 140 56 150

540i Lounge Auto. 22 □ 2 153 62 950

M5 Auto. 52 □ 10 500 127 550

M5 Compétition Auto. 55 □ 10 500 136 500

530e Lounge 13 0 57 400

518d Lounge Auto. NC 0 45 850

520d Lounge 10 0 47 550

530d Lounge Auto. 15 0 60 400

540d Lounge xDrive Auto. 20 □ 860 68 050

M550d xDrive Auto. 28 □ 2 940 90 650

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

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

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

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING

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

NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO

630i Lounge Auto. 16 □ 1 260 64 450

640i Lounge Auto. 23 □ 3 853 71 500

620d Lounge Auto. NC □ 173 60 450

630d Lounge Auto. 16 □ 253 68 700

640d Lounge xDrive Auto. 20 □ 2 773 76 700

Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €

Surcoût Luxury : Sport + 600 €

Surcoût M Sport : Luxury + 4 400 €

NOUVELLE SÉRIE 8

M850i xDrive NC NC 124 750

840d xDrive NC NC 99 700

Surcoût M Sport : "base" + 5 300 €

Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €

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

Surcoût xLine : Lounge + 5 100 €

Surcoût M Sport : xLine + 1 550 €

X6

M Auto. 49 □ 10 500 138 500

xDrive30d Lounge Plus Auto. 16 □ 3 473 74 300

xDrive40d Lounge Plus Auto. 16 □ 4 73 79 500

M50d Auto. 26 □ 7 340 104 300

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €

SÉRIE 7

740e iPerformance 13 0 96 900

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 □ 253 17 490
1.3 MultiJet 95 ch Trekking 5 □ 253 17 990

DOBLO

1.6 MultiJet 95 ch Lounge 5 □ 1 613 22 090
1.6 MultiJet 120 ch Lounge 6 □ 1 613 22 590

Surcoût Trekking : Lounge + 1 300 €

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge 6 □ 2 453 23 390

FORD

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

NOUVELLE KA+

1.2 70 ch Essential 4 0 10 350
1.2 85 ch Ultimate 5 0 12 050
1.5 TDCi 95 ch Ultimate 5 0 14 050

Surcoût White Edition/Black Edition : Ultimate + 600 €

NOUVELLE KA+ ACTIVE

1.2 85 ch 5 □ 253 13 750
1.5 TDCi 95 ch 5 0 15 750

NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)

1.1 70 ch Essential 5 0 13 950
1.1 85 ch Essential 5 0 14 900

1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 16 900

1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line 6 0 19 000

ST Pack 11 □ 690 23 200

1.5 TDCi 85 ch Essential 4 0 17 300

1.5 TDCi 120 ch ST-Line 6 0 20 700

Surcoût Trend : Essential + 800 €

Surcoût ST-Line : Trend + 1 300 €

Surcoût Titanium : ST-Line + 0 €

Surcoût Vignale : Titanium + 1 450 €

Surcoût ST Plus : ST Pack + 1 400 €

NOUVELLE FIESTA (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 600 €

NOUVELLE 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 23 060
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 Titanium (4 portes) 9 0 36 150
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

1.5 EcoBoost 165 ch Titanium NC NC 37 350
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium 8 □ 253 38 850

2.0 EcoBlue 190 ch Titanium 10 □ 410 40 850

2.0 EcoBlue 240 ch ST-Line Auto. 14 □ 2 940 46 750

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 600 €

Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €

GALAXY

Surcoût : Titanium + 2 200 €

1.5 EcoBoost 160 ch Titanium 9 □ 2 153 40 750

2.0 EcoBlue 120 ch Trend 6 □ 300 38 550

2.0 EcoBlue 150 ch Trend 8 □ 300 40 050

2.0 EcoBlue 190 ch Titanium 10 □ 473 44 250

2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto. 14 □ 3 680 48 550

NSX

Surcoût : Titanium : Trend + 2 200 €

HYUNDAI

Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 6 730 € à + 7 490 €
 Surcoût Autobiography : Portfolio + 22 570 € à + 22 660 €

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.0 GSE T3 120 ch Sport	7	615	19 400
1.3 GSE T4 150 ch Longitude Auto.	8	1 260	25 650
1.6 MultiJet 120 ch Longitude	6	173	25 200
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	2 010	28 100
Surcoût Longitude : Sport + 3 100 €			
Surcoût Limited : Longitude + 4 200 €			

COMPASS

1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	27 800
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	860	33 750
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	2 010	41 700
Surcoût Longitude : Sport + 2 750 €			
Surcoût Limited : Longitude + 3 650 €			
Durcoût Trailhawk : Limited + 900 €			

WRANGLER (2 PORTES)

2.8 CRD Sport Auto.	13	10 500	35 400
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €			
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €			

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

3.6 Pentastar 284 ch Sahara Auto.	20	10 500	44 500
Surcoût : Wrangler + 2 500 €			

CHEROKEE

2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	953	36 950
2.2 MultiJet 185 ch Night Eagle 4x4 Auto.	10	2 153	46 400
2.2 MultiJet 200 ch Overland 4x4 Auto.	12	2 153	51 400
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			

GRAND CHEROKEE

5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	10 500	70 400
SRT Auto.	39	10 500	88 400
Trackhawk	70	10 500	120 000
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	10 290	58 400
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 500 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			

KIA

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

RIO

1.2 84 ch Motion	4	0	13 690
1.0 T-GDI 100 ch Active	5	0	16 490
1.0 T-GDI 120 ch Design	5	0	18 690
Surcoût Active : Motion + 1 700 €			
Surcoût Design : Active + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 000 €			
Surcoût 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
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Design : Active + 1 400 €			
Surcoût Premium : Design + 1 000 €			

SOUL EV

EV	1	6 000	36 400
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €			

NOUVELLE CEED

1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	113	20 990
1.4 T-GDI 140 ch Motion	7	300	21 990
1.6 CRDI 115 ch Motion	6	0	23 590
1.6 CRDI 136 ch Motion	7	0	24 390
Surcoût Active : Motion + 2 100 €			
Surcoût Edition #1 : Active + 1 000 €			

NOUVELLE CEED SW (BREAK)

Surcoût : 5 portes + 1 000 €			
------------------------------	--	--	--

NIRO

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

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
Surcoût Active : Motion + 3 500 €			
Surcoût Design : Active + 1 000 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €			
Surcoût 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
Surcoût GT Line : Premium + 5 000 €			

NOUVELLE OPTIMA SW

SORENTO			
2.2 CRDI 200 ch GT Line Auto.	1		

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 + 1 550 €

Surcoût Fascination: Sportline + 3 800 €

GLC COUPE

250 Executive 4Matic Auto. 12 3 853 56 700
 300 Executive 4Matic Auto. 15 6 053 62 100
 43 AMG 4Matic Auto. 25 10 500 73 700
 63 AMG 4Matic+ Auto. NC 10 500 104 000
 63 AMG S 4Matic+ Auto. NC 10 500 112 900
 350 e Executive 4Matic 10 0 63 500
 220 d Executive 4Matic Auto. 9 353 58 850
 250 d Executive 4Matic Auto. 11 353 60 200
 350 d Executive 4Matic Auto. 16 4 253 63 450

Surcoût Sportline: Executive + 3 200 €

Surcoût Fascination: Sportline + 5 000 €

CLASSE E

200 10 410 49 100
 63 S AMG 4Matic+ Auto. 53 10 500 134 500
 200 d Auto. 7 0 46 850
 220 d Auto. 10 0 50 950
 400 d Executive 4Matic Auto. 15 1 613 70 750

Surcoût Executive: "base" + 4 600 €

Surcoût Sportline: Executive + 2 150 €

Surcoût Fascination: Sportline + 7 250 €

CLASSE E BREAK

Surcoût: berline + 2 800 €

CLASSE E ALL-TERRAIN

220 d 4Matic Auto. 11 773 64 200

CLASSE E COUPE

200 Executive Auto. 10 953 54 650

300 Executive Auto. 15 2 300 59 400

220 d Executive Auto. 10 0 56 500

Surcoût Sportline: Executive + 6 300 €

Surcoût Fascination: Sportline + 6 400 €

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcoût: coupé + 6 400 €

NOUVEAU CLS COUPE

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 COUPE

450 Executive 4Matic NC 10 500 120 100

560 Executive 4Matic NC 10 500 146 100

63 AMG 4Matic+ NC 10 500 198 300

65 AMG NC 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 COUPE 4P.

63 S 4Matic+ NC 10 500 170 500

AMG GT

GT 35 10 500 128 800

GT S 41 10 500 147 900

GT C 47 10 500 158 600

GT R 52 10 500 176 400

AMG GT ROADSTER

Surcoût: coupé + 12 700 €

NOUVEAU CLASSE G

500 Style Line Auto. NC 10 500 110 700

63 AMG Auto. NC 10 500 164 500

GLE

350 d 4Matic Auto. 16 10 500 65 800

Surcoût Executive: "base" + 5 300 €

Surcoût Sportline: Executive + 6 500 €

Surcoût Fascination: Sportline + 3 200 €

GLE COUPE

43 AMG 4Matic Auto. 26 10 500 91 600

63 AMG 4Matic Auto. 48 10 500 134 500

63 S AMG 4Matic Auto. 51 10 500 145 000

350 d 4Matic Auto. 16 10 500 72 700

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

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 5810 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

8-AM 4 39 800

One D 8 0 28 700

Cooper D 8 0 30 700

Cooper SD 11 0 36 300

MITSUBISHI

2008			
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	18 850
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	22 750
1.2 PureTech 130 ch Style	7	0	21 700
1.5 BlueHDI 100 ch Active	5	0	21 600
1.5 BlueHDI 120 ch Allure	6	0	25 000
Surcoût Style : Active + 750 €			
Surcoût Allure : Active + 2 300 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 200 €			
Surcoût Crossway : GT Line + 450 €			

NOUVELLE 308

2008			
1.2 PureTech 110 ch Access	5	0	20 650
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 500
1.6 THP 225 ch GT Auto.	13	473	34 650
GTi by Peugeot Sport	16	953	38 700
1.6 BlueHDI 100 ch Access	5	0	22 800
1.5 BlueHDI 130 Active	6	0	26 500
2.0 BlueHDI 150 ch Allure	7	0	30 150
2.0 BlueHDI 180 ch GT Auto.	9	0	35 950
Surcoût Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €			
Surcoût Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			

NOUVELLE 308 SW

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

5008

5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 200
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	33 800
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	10	90	43 050
Surcoût Active : Access + 4 000 €			
Surcoût Allure : Active + 2 050 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €			

NOUVELLE 508

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

NOUVEAU RIFTER LONG

NOUVEAU RIFTER LONG			
Surcoût : Rifter + 1 000 €			

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	5 810	55 040
S	24	10 280	67 790
GTS	25	10 500	78 830

718 BOXSTER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 BOXSTER			
2.0	19	5 810	57 080
S	24	10 290	69 830
GTS	25	10 500	80 870

911 COUPE (TYPE 991 II)

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

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

PANAMERA			
3.0	22	6 553	93 407
4S	33	10 500	118 007
Turbo	46	10 500	159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	0	169 062

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO

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

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

NOUVEAU CAYENNE

NOUVEAU CAYENNE			
3.0	24	10 500	77 184
S	34	10 500	94 464
Turbo	47	10 500	141 744
E-Hybrid	21	NC	92 304

RENAULT

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

TIVOLI XLV			
160 e-XDI Sport Bi-ton Safety Pack	6	53	24 640
KORANDO			
220 e-XDI Pack Sport	10	953	25 990
RODIUS			
220 e-XDI	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 Aller	21	10 500	44 990
Surcoût S Club Aller : S Aller + 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 WVT 68 ch Avantage	3	0	9 790
Surcoût Privilège : Avantage + 1 600 €			
Surcoût Pack : Privilège + 800 €			
IGNIS			
1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540
Surcoût Privilège : Avantage + 1 150 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €			
NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 390
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 840
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 840
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	18 040
Sport	7	113	20 700
Surcoût Privilège : Avantage + 1 250 €			
BALENO			
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			
JIMNY			
1.3 WVT JK	6	3 113	13 860
Surcoût JK : JK + 1 750 €			
VITARA			
1.6 WVT 120 ch Avantage	6	73	17 590
S	7	53	22 990
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	21 790
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €			
S-CROSS			
1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7	50	25 390
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	23 990
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €			
Surcoût Style : Privilège + 4 300 €			

TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL S			
75D	1	6 000	79 200
MODEL X			
100D	1	6 000	102 100

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			
1.0 WVT-i 72 ch x	4	0	11 150
Surcoût x-play : x + 1 920 €			
Surcoût x-cite : x-play + 1 000 €			
NOUVELLE AYGO (5 PORTES)			
1.0 WVT-i 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-cite : x-cite + 0 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 WVT-i 69 ch Active	4	0	14 150
Surcoût France : Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
1.5 WVT-i 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 Tendance	4	0	26 200
Surcoût Design : Tendance + 850 €			
Surcoût Collection : Design + 1 250 €			

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

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

RAV4			

<tbl_r cells="1" ix="1" maxcspan="4" maxr



SPÉCIAL
ANNI
VERSAIRE

Roady.fr
CENTRE AUTO
MON AUTO **SATISFACTION**

Du 9 octobre au 3 novembre 2018

PRIX COÛTANT

SUR TOUS LES PNEUS TOURISME ÉTÉ⁽¹⁾



ET



-60%⁽²⁾

SUR LE DEUXIÈME
PRODUIT ROADY
5 L

1 PRODUITS ROADY 5 L*



PRODUIT
Roady
LA PERFORMANCE
AU MEILLEUR PRIX

2 PRODUITS D'ENTRETIEN
ROADY*

UN PRODUIT
D'ENTRETIEN ROADY
ACHETÉ⁽³⁾

= LE DEUXIÈME À
1€

1 PRODUITS ROADY 5 L* Offre valable sur les liquides de refroidissement 5 L, les huiles moteur 5 L et les lave-glaces 5 L ROADY. 2 PRODUITS D'ENTRETIEN ROADY* Offre valable sur tous les produits d'entretien ROADY hors Répare crevaison 400 ml ou 500 ml et Dégivrant pare-brise 300 ml.

(1) Prix coûtant = prix H.T. (ALIAPUR inclus) + TVA. Offre valable uniquement sur les pneus tourisme été UNIROYAL et BRIDGESTONE. Offre conditionnée à la pose (montage, valve, équilibrage (hors valve électronique) dans nos ateliers le jour de l'achat pour le même véhicule. Voir toutes les dimensions en magasin. (2) Pour l'achat lors d'un même passage en caisse de 2 produits Roady 5 L, le 2^{ème} est à -60%. La remise sera automatiquement effectuée lors du passage en caisse sur le moins cher des deux produits. (Voir détail des produits concernés en magasin). (3) Pour l'achat lors d'un même passage en caisse de 2 produits d'entretien Roady, le 2^{ème} est à 1 euro. La réduction sera effectuée lors du passage en caisse sur le moins cher des deux produits. (Voir détail des produits concernés en magasin). * Produit dangereux. Respecter les précautions d'emploi.

Announceur SCA AUTO - RCS 383 542 974 - SMC au capital de 8 000 € - Siège social : 24, rue Auguste Chabrières 75737 Paris Cedex 15. Production : Gutenberg RCS NANTERRE 403 179 781 - Siège social : 6, place Jean Zay - CS90040 - 92300 Levallois-Perret Cedex. - Sous réserve d'erreurs typographiques. Crédit photo : Shutterstock. 2018.

Référent sur le marché
de l'automobile premium

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT



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

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

[CIVIC ÉDITION LIMITÉE SONIC GREY]

by Japauto

26 190 € **-20%**

L'OFFRE JAPAUTO

20 900 €⁽¹⁾

SOIT UN AVANTAGE CLIENT DE

5 290 €⁽²⁾

**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.

(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 €. (2) Avantage client de 5 290 € composé d'une remise de 5 290 € sans condition de reprise. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur CIVIC 5 PORTES 2017 1.0 i-VTEC BVM6 Executive Sonic Grey by Japauto immatriculée le 19/09/2018, 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.

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

www.espacesuffren.com

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



Nouveau T-Roc Carat. À partir de **499€/mois⁽¹⁾⁽²⁾**

LLD sur 37 mois sans apport.

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

Visuel non contractuel. Location longue durée sur 37 mois. Sans apport. Offre valable jusqu'au au 31/10/2018.

(1) Exemple pour un T-ROC Carat 2.0 TSI 190CH DSG7 4Motion neuf en stock en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum, avec un premier loyer assurances et services inclus de 1702,69€TTC. Remise déduite au tarif au 28/09/2018. Offre réservée aux particuliers chez vos distributeurs Volkswagen Automobile Suffren & Michel Ange présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - 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 enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). Cycle mixte (l/100km) : 4,7. Rejets de CO₂ (g/km) : 123. (2) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH.

Publicité diffusée par vos distributeurs Volkswagen Automobile Suffren & Michel Ange enregistré à l'OrIAS sous le n° 08 040 398 et 08 039 175, en qualité d'intermédiaires en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank.

Cycles mixtes de la gamme (l/100 km) : de 5,1 à 6,8. Rejets de CO₂ (g/km) : de 116 à 155. Valeurs au 15/06/2018 susceptibles d'évolution à la hausse. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS :

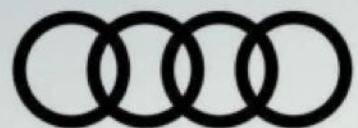
ESPACE SUFFREN
40^{TER} Avenue de Suffren
75015 PARIS
01 53 58 10 00
www.espacesuffren.com

MICHEL ANGE
97 rue Michel Ange
75016 PARIS
01 40 71 12 12
www.michelange-paris16.com

AUTOMOBILE SUFFREN SAINT DENIS
227 Bld Anatole France
93200 SAINT DENIS
01 49 22 12 40
www.levillageneubauer-volkswagen.com

Accédez à l'univers Audi.

Bénéficiez d'offres de reprise exceptionnelles jusqu'au 31 octobre.



Offre réservée aux particuliers, dans le réseau Audi participant en France métropolitaine, pour l'achat d'une Audi neuve parmi les modèles éligibles (liste sur audi.fr) entre le 01/10/2018 et le 31/10/2018, sous condition de reprise (conditions sur audi.fr). Détails sur audi.fr. Volkswagen Group France S.A. - RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Modèle présenté : Audi A3 Sportback Sport 30 TDI BVM6. Consommations NEDC 2.0 en cycle mixte : 4,5l/100km. Émissions CO₂ NEDC 2.0 en cycle mixte : 118 g/km. « Tarif » au 28/06/2018, mis à jour le 17/09/2018. Valeurs susceptibles d'évoluer à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

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-marnelalallee.com

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com

NOUVELLE SUBARU IMPREZA



Driver Assist Technology



IMPREZA désignée voiture
la plus sûre de sa catégorie



IMPREZA

GAMME À PARTIR DE

23 990 €⁽¹⁾

AKADEYES *La Confiance en Mouvement.



SUBARU

Confidence in Motion

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE

La toute nouvelle Impreza mêle habilement sécurité, polyvalence, et agilité pour une expérience inoubliable. Renforcée par les fondamentaux de la technologie Subaru, elle apporte confort et tranquillité d'esprit. L'Impreza est votre partenaire du quotidien.

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



RENDEZ-VOUS SUR SUBARU.FR

(1) Gamme Impreza à partir de 23 990 € (prix de l'Impreza Access Lineartronic EyeSight). **Modèle présenté** : Impreza Luxury Lineartronic EyeSight à 29 100 € (PM incluse). Tarifs TTC publics au 1^{er} janvier 2018. **Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Impreza** : de 6,2 à 6,8 l/100 km et de 140 à 153 g/km.



RETRouvez TOUTE LA GAMME SUBARU



SUBARU XV



FORESTER



OUTBACK



LEVORG



IMPREZA



WRX STI



SUBARU BRZ

L'EXPO BELLAMY
22 rue Eugène Thevenin
25300 PONTARLIER
Tél : 03.81.38.77.89

GARAGE DES SPORTS
165 rue Victor Bérard
39000 LONS LE SAUNIER
Tél : 03.84.86.19.61

GARAGE DES SPORTS
20 Bd de l'Europe
39400 MORBIER
Tél : 03.84.33.61.71

GARAGE DES SPORTS
Route de Pontarlier
39300 CHAMPAIGNOLE
Tél : 03.84.52.61.71

SUD ALSACE MOTORS SAS
6 rue Alcide de Gaspéri
68390 SAUSHEIM / MULHOUSE
Tél : 03.89.31.26.47

WACK AUTOMOBILES
3 Route de Strasbourg
67500 HAGUENAU
Tél : 03.88.93.85.14

SUPER PROMO CHEZ AUTOJM

PEUGEOT 308
GAMME A PARTIR DE 174€/MOIS**

AUTOJM.FR

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

JUSQU'À
250

VÉHICULES
DISPONIBLES
RAPIDEMENT

JUSQU'À
5 ANS

DE GARANTIE
CONSTRUCTEUR

FINANCEMENT
JUSQU'À
100%

DU PRIX DU
VÉHICULE

EN CE MOMENT :

sur www.autojm.fr

Gagnez vos places avec
AutoJM pour le Mondial de
l'Auto 2018 à Paris !

15 GAGNANTS !

2 PLACES PAR GAGNANTS

FLASHEZ
POUR PARTICIPER



Retrouvez plus de véhicules sur www.autojm.fr



CITROËN C3 AIRCROSS

dès 146€/MOIS**



RENAULT SCÉNIC

dès 216€/MOIS**



PEUGEOT 208

dès 131€/MOIS**



NISSAN JUKE

dès 163€/MOIS**

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 04/10/2018 ** Tarif au 04/10/2018. 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'acquérir en levant l'option d'achat.



Nouveau CR-V

Conduit vos émotions



Louez votre Honda
ON VOUS OFFRE
L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE⁽¹⁾

À PARTIR DE

289 € / MOIS⁽¹⁾

LOA 60 mois - 1er loyer de 3 600 € puis 59 loyers de 288,26 €
Montant total dû avec option d'achat finale 32 607,34 €

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

(1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 31 décembre 2018 pour toute location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail) d'un véhicule Honda CR-V neuf de 36 à 60 mois. Exemple de LOA sur 60 mois et 50 000 kilomètres maximum : pour la location d'un Honda CR-V 1.5 i-VTEC 2WD Comfort neuf au prix de 29 790 € (sans peinture métallisée) soit 28 000 € après déduction de 1 790 € de remise de lancement, 1er loyer de 3 600 € puis 59 loyers de 288,26 €. Montant total dû : hors option d'achat 20 607,34 € / option d'achat incluse 32 607,34€. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 26,89 € / mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1588,51 €. Modèle présenté : CR-V 1.5 i-VTEC 4WD Exclusive CVT avec peinture métallisée à 44 640 €, soit 42 500 € après déduction de 2 140€ de remise de lancement, 1er loyer 4 550 € puis 59 loyers de 458,26 € hors assurance facultative. Montant dû hors option d'achat 31 587,34 €. Montant total dû option d'achat incluse 49 587,34€. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 41,80 € / mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 2 466,26 €. 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). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (2) Entretien et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur : 3 ans offerts avec LOA Honda neuve 36 à 60 mois 30 000 kms max / an pendant toute la durée de la location. Contrat H Box N°21701106 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance. (3) Soit un avantage client H Box pour un CR-V de 1 390 € (entretien 75 000 km maximum sur 36 mois) à 5 699 € (entretien 150 000 km sur 60 mois : 4 980 € et extension de garantie 2 ans : 719 €) sur base tarif en vigueur au 01/10/18. Offre valable chez les concessionnaires participants. Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. Consommation et émissions du modèle présenté en cycle mixte NEDC corrigé : 7,1 l/100 km et 158 g de CO₂/km.

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



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

LES CROISIÈRES LECTEURS
l'auto-journal
ÉLABORÉES PAR VOTRE MAGAZINE



**La croisière
Saveurs & Grands crus**
Patrimoine et terroir bordelais en croisière

BORDEAUX - PAUILLAC - BLAYE - LIBOURNE - ST-ÉMILION

1 itinéraire - 2 programmes au choix :

- Programme **“Saveurs”** : du 10 au 15 juin 2019
- Programme **Classique** : d'avril à octobre 2019

PROGRAMME CLASSIQUE
À partir de **685 € TTC**
SEULEMENT
PENSION COMPLÈTE,
+ boissons incluses
6 jours / 5 nuits
Au départ de Paris



LES POINTS FORTS de cette croisière l'auto-journal :

- La découverte d'un riche patrimoine historique, de nombreuses visites et des soirées animées.
- Des dégustations culinaires et de grands crus, incluses dans le programme **“Saveurs”**.
- Des bateaux à taille humaine, 4 ou 5 ancrages selon le départ choisi.
- Une croisière à la meilleure saison : d'avril à octobre.

ALORS N'ATTENDEZ PLUS, VENEZ SEUL(E), EN COUPLE OU ENTRE AMIS !



INFORMATIONS & RÉSERVATIONS
01 41 33 59 00
Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi 9h à 12h
en précisant le code **AUTO JOURNAL**

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

Téléchargez la brochure complète sur www.croisieres-lecteurs.com/aj

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



N° FR020282-1

★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS



G. LOPEZ

Ancien *Moderne*

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

Citation : design@f

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSEONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boîte 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 845 - N° ORIAS : 07001 752 - www.orient.fr

À découvrir dans notre prochain numéro

N°1019

du 25 octobre 2018

Premier essai du Mazda CX-3

Dans la jungle urbaine, pas facile de sortir du lot. Pour refaire parler de lui, le Mazda CX-3 s'offre un petit restylage et mise toujours sur des choix techniques qui ne sont pas sans intérêt. C'est sur les routes espagnoles que nous sommes allés vérifier ce qui changeait vraiment.



FLORIAN GROUT

La Ford Focus face aux stars françaises

Elle a boudé le Mondial de l'Auto ! Pourtant, la nouvelle Ford Focus entend bien faire parler d'elle. Mais face aux références françaises, il va falloir qu'elle sorte le grand jeu.



Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

L'Auto-Journal Évasion & 4x4 N° 86 164 pages

Sorti en kiosques juste avant l'ouverture du Mondial 2018, le dernier numéro de L'Auto-Journal Évasion & 4x4 vous présente les nouveautés du Salon de Paris (Audi Q3, BMW X5, DS 3 Crossback...) et deux grands SUV écolos allemands (Audi e-tron, Mercedes EQC). À l'essai dans ce numéro, le BMW X4 et un match entre le 3008 et le DS 7.

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE et TABLETTE

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (55 94)

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

Directrice artistique: Véronique Martin

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

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

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflaide

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)

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion: Christophe Ruet

Abonnements: Catherine Grimaud (directrice marketing direct), Agnès Tran (chef de produit)

Ventes au numéro: Christophe Chantrel (directeur des ventes), Philippe Merrien (responsable marché)

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54), Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)

Trafic: Véronique Alex (50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53), Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service presse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Cogérants: Carmine Perna et Frank Mahlberg

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS et Axel Springer France SAS

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

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0323 K 82833

Dépôt légal: octobre 2018

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier

Allemagne

Taux de fibres recyclées

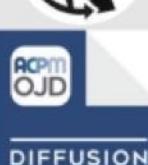
0%

Certification

PEFC

Impact sur l'eau

Ptot 0,016 kg/tonne



ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, **téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h)**. Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9. Abonnement France: 75 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 8401, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



RENAULT
La vie, avec passion

PORTE OUVERTES FRENCH TOUCH CE WEEK-END⁽¹⁾

Renault MEGANE

À PARTIR DE

169 €/MOIS⁽²⁾

LLD 49 mois. 1^{er} loyer de 2 000 €.

Sans condition de reprise.

**EASY
PACK**

4 ans d'entretien avec
pièces d'usure, de garantie
et d'assistance 24h/24
inclus pour 1 €/mois⁽³⁾



© GETTY IMAGES

Système de navigation connecté R-LINK 2 avec réplication smartphone⁽⁵⁾

Jantes alliage 17" diamantées noires⁽⁵⁾

Carte mains-libres⁽⁵⁾

**N°1
SAV
2018**

MODÈLE PRÉSENTÉ : RENAULT MEGANE LIMITED TCe 115 FAP AVEC OPTION À 237 €/MOIS⁽⁴⁾, 1^{er} LOYER DE 2 000 €.

(1) Ouverture exceptionnelle dimanche 14 octobre selon autorisation. (2) Exemple pour Renault MEGANE Life TCe 115 FAP. (2)(4) Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km maximum. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 397 267 200 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93160 Noisy-le-Grand - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (3) Pack Intégral Renault constitué de l'entretien, des prestations d'usure (hors pneumatiques), de l'extension de garantie constructeur et assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1 €/mois. Voir détail de l'offre Pack Intégral en points de vente et sur renault.fr. Offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Renault MEGANE neuve du 01/10/2018 au 31/10/2018. (5) Équipements non inclus dans le tarif « À partir de » affiché, de série sur modèle présenté. **Gamme Renault MEGANE : consommations mixtes min/max (l/100 km) : 4/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 102/134. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.** French Touch : Touche française. Easy Pack : Pack tout inclus.

Renault recommande

renault.fr

LEXUS NX 300h HYBRIDE

L'ART DE SE DISTINGUER

L'ALTERNATIVE HYBRIDE PREMIUM



Consommations (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) en conditions mixtes : de 5,5 à 5,9 et de 127 à 135.
Valeurs corrélatées NEDC, déterminées sur la base du nouveau cycle d'homologation WLTP ("Procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers"). Voir sur lexus.fr. *Vivez l'exceptionnel.

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING®