

N°1019

l'auto-Journal

PEUGEOT / RENAULT



NOUVELLE 208 LE MATCH 2019 ! NOUVELLE CLIO

BMW SÉRIE 3

ENCORE
PLUS GRANDE,
BARDÉE DE
TECHNOLOGIE:
TOUS LES
DÉTAILS SUR
LA NOUVELLE
STAR DE
MUNICH !



PEUGEOT 508
Nos conseils
pour configurer la
version idéale



HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES

**Les SUV
arrivent en force...
Y COMPRIS LES FRANÇAIS**

DOSSIER ESSAIS

Volant en mains, mesures à l'appui, les vrais atouts de ces nouveaux SUV électrifiés !



COMPARATIF

LES FRANÇAISES
CHAHUTÉES ?

Face aux 308 et Mégane,
quelles chances pour la
nouvelle Ford Focus ?





Accédez à nos roues
complètes hiver
en flashant ce code.

Mes roues complètes hiver. Mon Service.
Le style et la sécurité,
pour un hiver en toute sérénité.

- Conservez les performances de sécurité de votre véhicule en dessous de 7°C
- Profitez d'une adhérence maximale sur route mouillée, gelée ou enneigée
- Faites des économies par rapport à l'achat au détail de la jante et du pneumatique
- Préservez vos roues été avec notre service de gardiennage

Pour équiper votre véhicule de roues complètes hiver,
demandez conseil à votre Réparateur Agréé Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz



N° 1019

SOMMAIRE

Du 25 octobre au 7 novembre 2018



Porsche Cayenne E-Hybrid, Range Rover P400e/P. 60



Jaguar I-Pace EV400 S/P. 54



Découvrir

- 12 Peugeot 208 II vs Renault Clio V
20 BMW Série 3 VII

Comprendre

- 30 Où va DS?

Conduire

- 40 Ford Focus 1.0 EcoBoost 125 ch/Renault Mégane 1.3 TCe 140 ch/Peugeot 308
1.2 PureTech 130 ch
50 Les Experts: **BMW i8 Roadster**
53 Dossier hybrides et électriques
Jaguar I-Pace EV400 S,
Hyundai Kona Electric 64 kWh,
Porsche Cayenne E-Hybrid,
Land Rover Range Rover P400e,
Lexus UX 250h, Kia Niro Hybride/Hybride rechargeable, Mitsubishi Outlander PHEV
70 **Opel Corsa 1.4 Turbo GSi**
73 Dernier essai: **Porsche 911**

Vibrer

- 74 Voyage au centre technique **Renault F1** d'Enstone
80 Rétro: **Rolls-Royce Silver Spirit**

Partager

- 90 La vie de vos autos
91 Le chef des essais vous répond

S'offrir

- 84 Shopping horlogerie: **offrez-vous les raisonnables de fin d'année**
92 Configurateur: **Peugeot 508**
96 Occasion: **Volvo XC90**
99 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
107 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAI

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

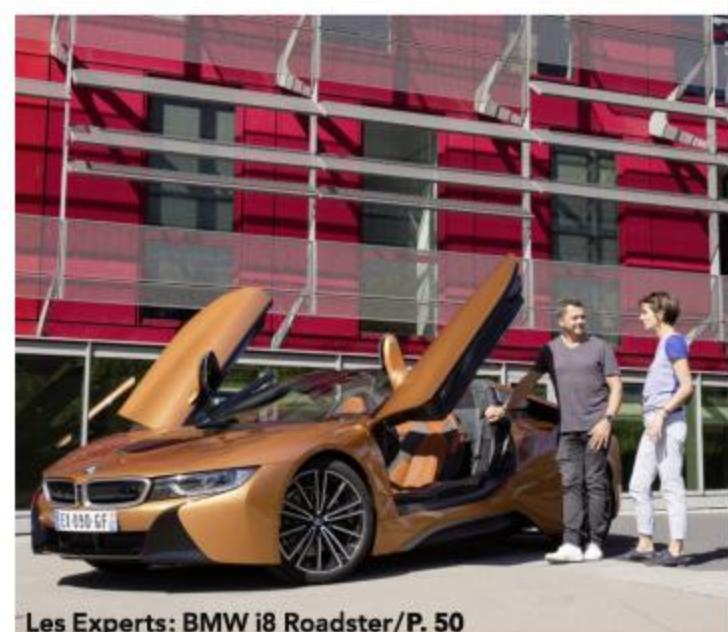
Catalogue 4 pages *Ma Boutique* jeté en 4^e de couverture sur la diffusion abonnés France. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *Sport Auto* n° 682. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *L'Auto-Journal Evasion & 4x4* n° 86.



Où va DS?/P. 30



Rétro: Rolls-Royce Silver Spirit/P. 80



Les Experts: BMW i8 Roadster/P. 50



Configurateur: Peugeot 508/P. 92

Ford Focus 1.0 EcoBoost 125 ch/Renault Mégane 1.3 TCe 140 ch/
Peugeot 308 1.2 PureTech 130 ch/P. 40

NOUVELLE PEUGEOT 508

WHAT DRIVES YOU?*

BETC Automobiles PLUG-IN 508 144 503 NCS Northam.

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

MOTION & EMOTION

* 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.



PEUGEOT

FABRIQUÉ EN FRANCE

Mon Combi, j'ai rien de plus précieux au monde. Je l'ai connu avant ma femme, ça veut dire quelque chose, quand même ! C'est un Combi Bay Window T2B de 78. Mais ça fait dix ans qu'il ne roule plus. La faute aux amortisseurs défaillants. Sinon, ça roule bien, ces engins-là. Ça vous dure toute la vie. Et même celle d'après ! Et puis aujourd'hui, on n'en fait plus des comme ça.

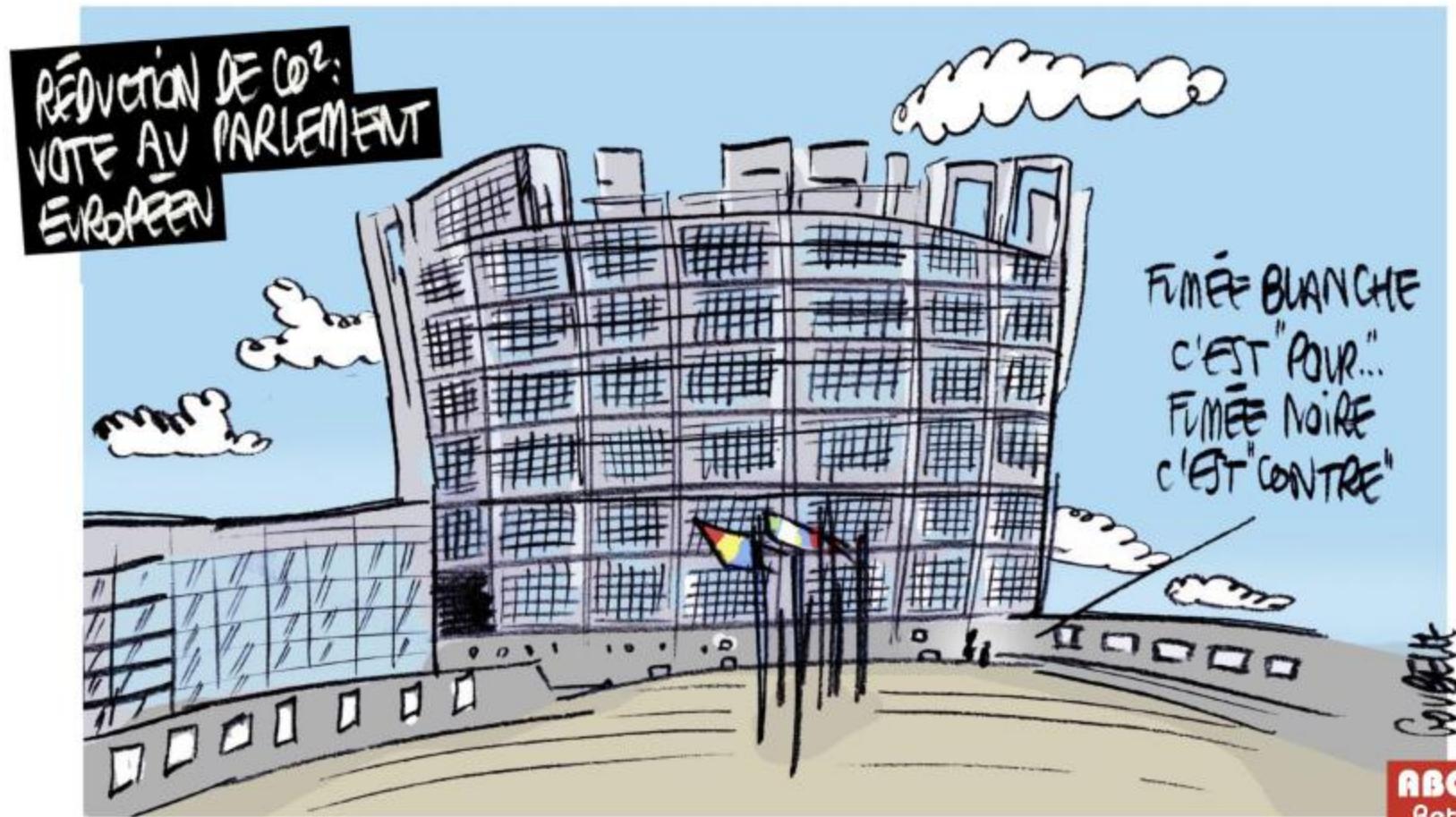
Vous allez enfin pouvoir faire autre chose que d'en parler.

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

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

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





ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 89 et sur www.kiosquemag.com



CLEMENT CHOULOT

PENSÉE MAGIQUE

Les parlementaires européens se sont fait plaisir. Ils ont voté début octobre des objectifs de réduction de CO₂ irréalistes (-20 % entre 2021 et 2025, -40 % pour 2030) et veulent imposer une part de marché des véhicules électriques de 20 % en 2025 et de 35 % en 2030. Charge aux constructeurs de se débrouiller pour y parvenir, avec de lourdes amendes à la clé en cas de non-respect de ces quotas. Dans le sillage de ce vote, le Conseil des ministres européens a un peu réduit les objectifs, tout en restant extrêmement ambitieux... et en s'attirant immédiatement les

lazzis des députés européens, qui accusent les ministres de lâcheté face à l'urgence environnementale et de collusion avec le lobby des constructeurs. Globalement, le niveau du débat vaut celui d'une cour de récré.

Pour rappel, nous en sommes actuellement à peine à plus de 1 % de véhicules électriques dans toute l'Europe, avec de fortes disparités en fonction des pays.

À moins que l'Union européenne ait changé brutalement, nous sommes en démocratie, dans une économie de marché. C'est le client qui décide de ce qu'il achète. La faible part des véhicules électriques n'est pas qu'une question d'offre, comme semble le sous-entendre le parlement européen. C'est une question de coûts et de service rendu. Les deux peuvent évoluer favorablement d'ici à 2025, soit une génération de voiture. Mais pas au point de multiplier par 20 leur pénétration à l'échelle du continent. Ou alors, il va falloir rendre dissuasif, d'un point de vue fiscal, l'usage des carburants fossiles. Ou impossibles à homologuer les voitures "normales". Dans les deux cas, c'est une contrainte terrible que l'on va faire peser sur les automobilistes. Un exemple magnifique de pensée magique et d'écologie punitive. Mais tellement drapée de bonne conscience... et d'inconscience. Doit-on rappeler à quel point l'électricité d'une grande partie du continent est tributaire du charbon ? Ces effets d'annonce politiques peuvent, pense-t-on, faire bon effet avant les élections européennes du printemps prochain. À moins, au contraire, d'y voir une gesticulation infantile qui décrédibilise un peu plus l'institution européenne.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

J'ai visité le Mondial cette année, pour la première fois avec mon fils de 12 ans. Première déconvenue : le nouvel espace pompeusement baptisé "Limited" m'a curieusement rappelé la société de l'Ancien Régime, où des priviléges étaient réservés aux nantis. Nous étions habitués à ces stands de marques de luxe uniquement accessibles sur invitation. Mais là, c'est une très grande surface du Hall 1 qui était interdite au commun des mortels. Tout n'est pas noir cependant. Plusieurs constructeurs présentaient des stands attrayants et accessibles. Et mon fils a passé une excellente journée.

G. Wallet

De tout temps, l'accès aux marques prestigieuses a posé problème sur les Salons. On comprend leur volonté de ne pas être submergés par la foule et de se concentrer sur leurs clients. Mais un système de réservation sur Internet, par exemple, permettrait de réduire ce sentiment de mépris.

SP95 et SP98 sont bien deux carburants distincts. Or, la nouvelle appellation E5 ne fait pas la différence. Quelles conséquences pour ma voiture roulant au SP95 ?

Damien

Les nouvelles dénominations de carburants, harmonisées en Europe, prévoient de signaler d'abord la teneur en éthanol dans l'essence. Mais il y aura toujours deux catégories d'E5 en France, qui seront sans doute signalées par des appellations commerciales ou le maintien de la distinction SP95 / SP98. Il n'y a aucun risque à utiliser du SP98 sur votre voiture, conçue pour le SP95. C'est juste plus cher. En revanche, dans l'autre sens, verser du SP95 à la place du SP98 pose problème pour certaines voitures anciennes ou sportives.

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.

**ON A AIME,
CETTE QUINZAINE**



FAITES (MONO)PLACE !

Les pilotes de F1 sont de grands enfants, et l'écurie Red Bull n'est pas la dernière lorsqu'il s'agit d'organiser un événement insolite. Résultat: deux road-trips rocambolesques à travers les États-Unis, un premier cet été, avec Daniel Ricciardo, et un second, très récemment, avec Max Verstappen. Le pilote hollandais a ainsi arpentré

les routes des Montagnes Rocheuses (Colorado) et a parcouru quelques centaines de mètres sur la plage de Miami, accompagné de ses mécaniciens. Évidemment, et c'est là que l'histoire prend tout son sel, le pilote était au volant de sa Formule 1! Oseriez-vous prétendre que vous ne rêvez pas de vivre une expérience similaire?



Voilà le printemps !

En mars 2019, le prochain Salon de Genève sera l'occasion pour Peugeot, comme pour Renault, de renouveler leur star. Les nouvelles 208 et Clio opteront pour des stratégies différentes que L'Auto-Journal vous révèle d'ores et déjà.

Par Florian Chopin Illustrations Jean-François Hubert



PEUGEOT 208 II



LES INFOS CLÉS

À partir de 15 000 €*

Commercialisation
printemps 2019

C'EST UNE TRADITION, PEUGEOT 208 ET RENAULT CLIO PRÉSENTES AU PROCHAIN SALON DE GENÈVE.



DENIS MEUNIER

Renault a fêté, cette année, ses 120 ans d'existence, et tout le monde s'attendait, à l'occasion du Mondial de l'Auto, à découvrir la nouvelle Clio, code interne BJA. Malheureusement, les visiteurs du Salon n'ont eu droit qu'à un trio de véhicules autonomes dont la philosophie visionnaire a dû leur passer bien au-dessus. La marque n'a même pas daigné leur présenter le concept K-ZE préfigurant la future Kwid électrique qui sera uniquement disponible en Chine, en Inde et sur certains marchés émergents. Le public devra encore patienter jusqu'au Salon de Genève (du 7 au 17 mars) pour la voir en "chair et en os", non loin de sa rivale de toujours, la citadine de Peugeot. Si en 2018, le Lion a préféré se concentrer sur sa nouvelle 508 et sa déclinaison break, il jettera, en 2019, toutes ses forces dans le renouvellement de sa 208, code interne P21. Celle qui avait été à l'origine de l'effet "waouh" voulu par Gilles Vidal, directeur du style de Peugeot, avec son petit volant et ses compteurs lisibles par-dessus, entrera dans l'ère de la maturité et de la modernité.



Celles qu'elles remplacent

Les dernières générations de Peugeot 208 et Renault Clio ont été lancées toutes deux en 2012, et ont profité chacune (2015 pour la Clio, 2016 pour la 208) d'un léger restylage de milieu de vie. Proposée uniquement en carrosserie 5 portes, la Clio IV demeure encore en tête des ventes en France.



RENAULT CLIO V

**SE MARQUENT À LA CULOTTE. ELLES SERONT TOUTES LES DEUX
LE MATCH A CEPENDANT DÉJÀ COMMENCÉ.**



LES INFOS CLÉS

À partir de 14 500 €*

Commercialisation printemps 2019

*Estimation



PEUGEOT 208

LE PETIT VOLANT EST TOUJOURS AU PROGRAMME, TOUT COMME LE COMBINÉ TÊTE HAUTE. L'ÉCRAN CENTRAL S'ÉLARGIT ET LA PLANCHE DE BORD REPREND LE PRINCIPE DES TOUCHES PIANO VU SUR LE 3008.

Côté style, Renault capitalise, Peugeot rationalise

Nos protagonistes prennent, ici, des orientations relativement différentes. Renault va parier sur la continuité du modèle, en donnant l'impression d'un copier-coller entre l'actuelle mouture et cette cinquième génération. Pourtant, aucun panneau de carrosserie ne sera commun, et pour cause, les dimensions de l'auto seront légèrement revues à la baisse. Ce choix s'explique par le succès qu'a rencontré le style extérieur de la citadine, et surtout parce que la direction a préféré investir sur la présentation intérieure et la qualité d'assemblage. La 208 II jouera, quant à elle, la continuité avec la 308. Elle perdra sa silhouette rondouillarde que nous

Son style s'assagit et se rapproche de celui de la 308. La 208 abandonne sa carrosserie 3 portes, comme la Clio avant elle.



Bon plan

Le nouvel iPhone Xs et les nouveaux Packs Open, une expérience unique.

Avec les
**Nouveaux
Packs Open**

**450€
remboursés***

sur iPhone Xs
ou iPhone Xs Max

En rapportant votre ancien iPhone 8 64 Go en bon état. Pour les nouveaux clients Pack Open Up Fibre à partir de 50 Go, engagement de 24 mois.

DAS⁽¹⁾: 0,99 W/kg



iPhone Xs

*Soit 100€ remboursés⁽²⁾ + 350€ pour la reprise de votre iPhone 8 64 Go en bon état⁽³⁾

Kit mains-libres recommandé.

Offre soumise à conditions, réservée aux particuliers, valable en France métropolitaine du 04/10/2018 au 14/11/2018.

(1) Le DAS (débit d'absorption spécifique) des téléphones mobiles quantifie le niveau d'exposition maximal de l'utilisateur aux ondes électromagnétiques, pour une utilisation à l'oreille. La réglementation française impose que le DAS ne dépasse pas 2 W/kg. (2) Remboursement différé sur l'achat d'un nouveau mobile chez Orange, au tarif supérieur ou égal à 101 €, simultané à toute 1^{re} souscription à un Pack Open Up Fibre à partir de 50 Go, engagement de 24 mois. Détail et formulaire sur odr.orange.fr. (3) Reprise réservée aux clients particuliers et professionnels non assujettis à la TVA et propriétaires de mobiles éligibles. Remise immédiate ou bon d'achat uniquement en boutiques Orange. Conditions en boutiques.

orange™



SB MEDIEN

RENAULT CLIO

LA CLIO CONSERVERA LE PRINCIPE DE L'OUVERTURE HAUTE POUR LES PORTES ARRIÈRE. LE STYLE EN PROFITE, CAR LA POIGNÉE S'EFFECTUE DANS LE MONTANT. À L'INTÉRIEUR DU PROTOTYPE, ON APPERÇOIT LA TABLETTE TACTILE FLOTTANTE.

connaissons depuis la 206, pour un style plus sérieux. Plus germanique, diront les mauvaises langues. Cela ne voudra toutefois pas dire qu'elle sera sans saveur, au contraire. L'auto conservera certains détails qui permettront de la reconnaître aisément : sa large bouche, le dessin de son vitrage latéral. Par ailleurs, elle intégrera les nouveaux codes de la marque, comme les "crocs" débordants des optiques ou encore le bandeau couvrant la largeur de la poupe et intégrant les griffes en guise de feux.

Instrumentation numérique contre combiné tête haute

Avec le concept et le démonstrateur Symbioz, Renault a exposé la vision qu'il avait de ses futurs intérieurs. Ne vous attendez pas à avoir une dalle recouvrant la moitié du tableau de bord dans la future Clio. Toutefois, la forme en L aperçue sur le concept sera bien reprise. Les compteurs pourront, selon les versions, être proposés via une dalle 100 % numérique qui permettra une certaine personnalisation. Quant à l'info-divertissement, la Clio inaugurerà un nouveau système connecté, baptisé Alliance Connected Cloud, via un écran tactile plus grand qu'actuellement et qui semblera flotter sur la console. Espérons que

l'habitabilité ne pâtira pas de la réduction de 1 cm de l'empattement. Sa rivale du jour, la 208 II, fera évoluer son offre déjà très originale. Le conducteur retrouvera bien l'i-Cockpit avec le triptyque petit volant, compteurs placés en hauteur et écran tactile à portée de main, mais le tout évoluera vers une intégration plus moderne. Merci la technologie numérique. Si les aiguilles vous ennient, vous pourrez opter pour une instrumentation personnalisable à souhait. L'écran tactile central grandira et offrira une meilleure préhension. Si les raccourcis physiques seront toujours présents sous la forme de touches piano (espérons que leur aspect sera plus valorisant que dans la récente 508), il faudra toujours modifier la climatisation via le système d'info-divertissement. Côté habitabilité, la nouvelle 208 devrait proposer une aisance supérieure à l'actuelle version grâce à des dimensions en nette hausse (elle passera la barre des 4 m pour un empattement de 2,56 m).

Électrique ou hybride ?

Un élément rapproche nos deux autos : la plate-forme. Non, elles ne partageront pas la même base. En revanche, toutes deux reposent désormais sur un nouveau système modulaire. Celui de la Peugeot 208. ➤



TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

Et si c'était le moment
de vous séparer de votre Diesel ?



Toyota C-HR Hybride

**3 500 €
SANS CONDITION**

DE PRIME
À L'HYBRIDE
TOYOTA*

TOYOTA FRANCE - 20, bd de la République - 92420 Vaujours - SIS au Capital de 2123127 € - RCS Nanterre B 712 034 040. TIRÉ PARTNERSHIP

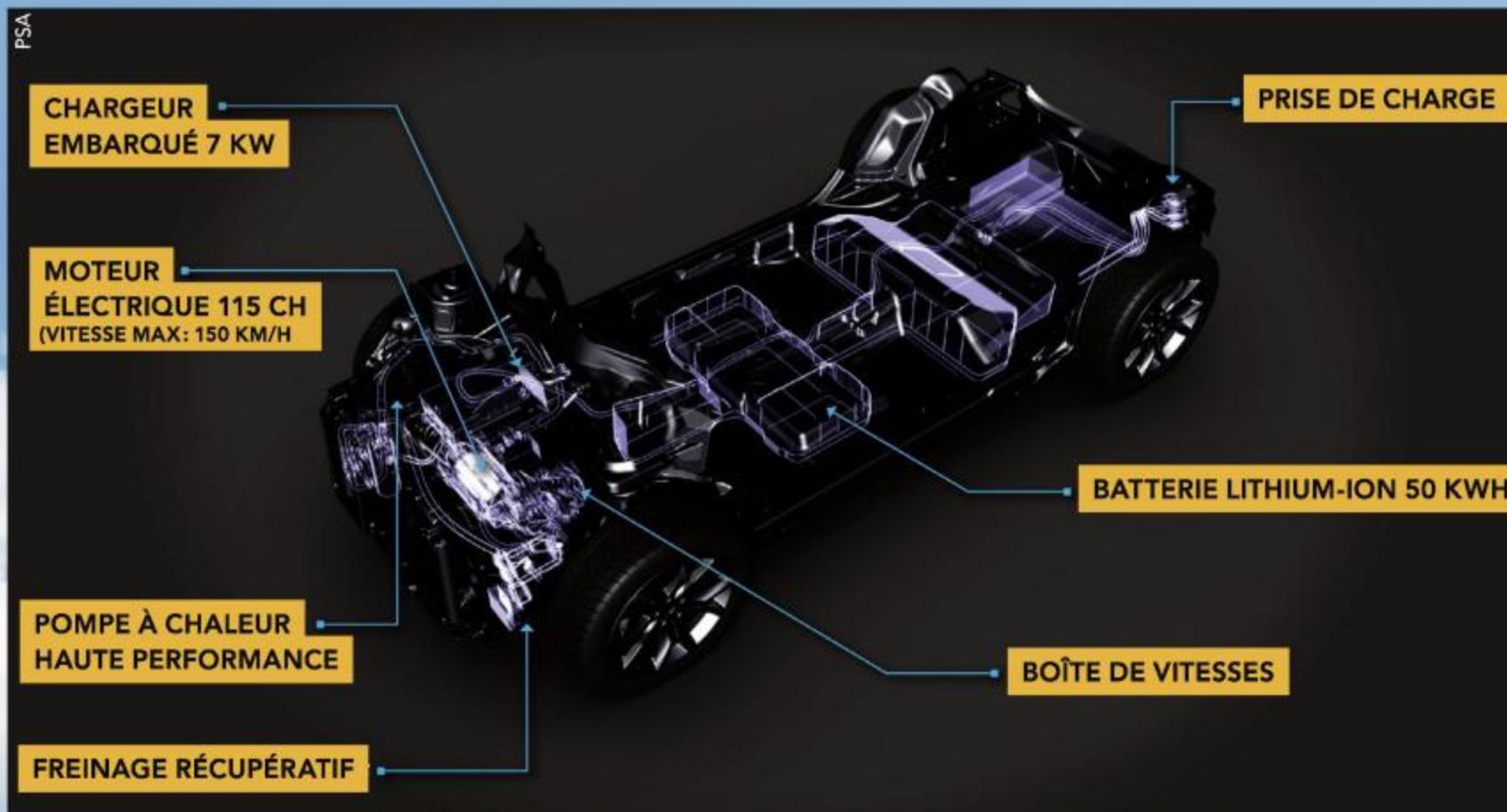
Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : 3,8 et 86 - Valeurs corrélées NEDC déterminées sur la base du nouveau cycle d'homologation WLTP. Pour plus de détails, voir toyota.fr.

*3 500 € de Prime à l'Hybride pour l'acquisition d'un Toyota C-HR Hybride neuf (selon référence au tarif en vigueur). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre et valable dans le réseau Toyota participant en France métropolitaine pour toute commande passée avant le 31/10/2018. **Selon autorisation dans le réseau participant.

**TOYOTA
HYBRID**

Nous le connaissons déjà : il s'agit de la plate-forme CMP / eCMP découverte sur le DS 3 Crossback. Elle permet d'économiser environ 30 kg par rapport à l'antédiluvienne PF2 (à motorisation et équipement équivalents) et, surtout, elle offre la possibilité de choisir, directement sur la chaîne d'assemblage, entre une version 100 % thermique ou une version 100 % électrique. Ainsi, aux côtés des 208 essence (PureTech 100, 130 et 155 ch) et diesel (BlueHDI 100, 130 et 150 ch), il y aura une 208 équipée d'un moteur électrique de 100 kW alimenté par une batterie de 50 kWh pour une autonomie de 300 à 350 km (cycle WLTP).

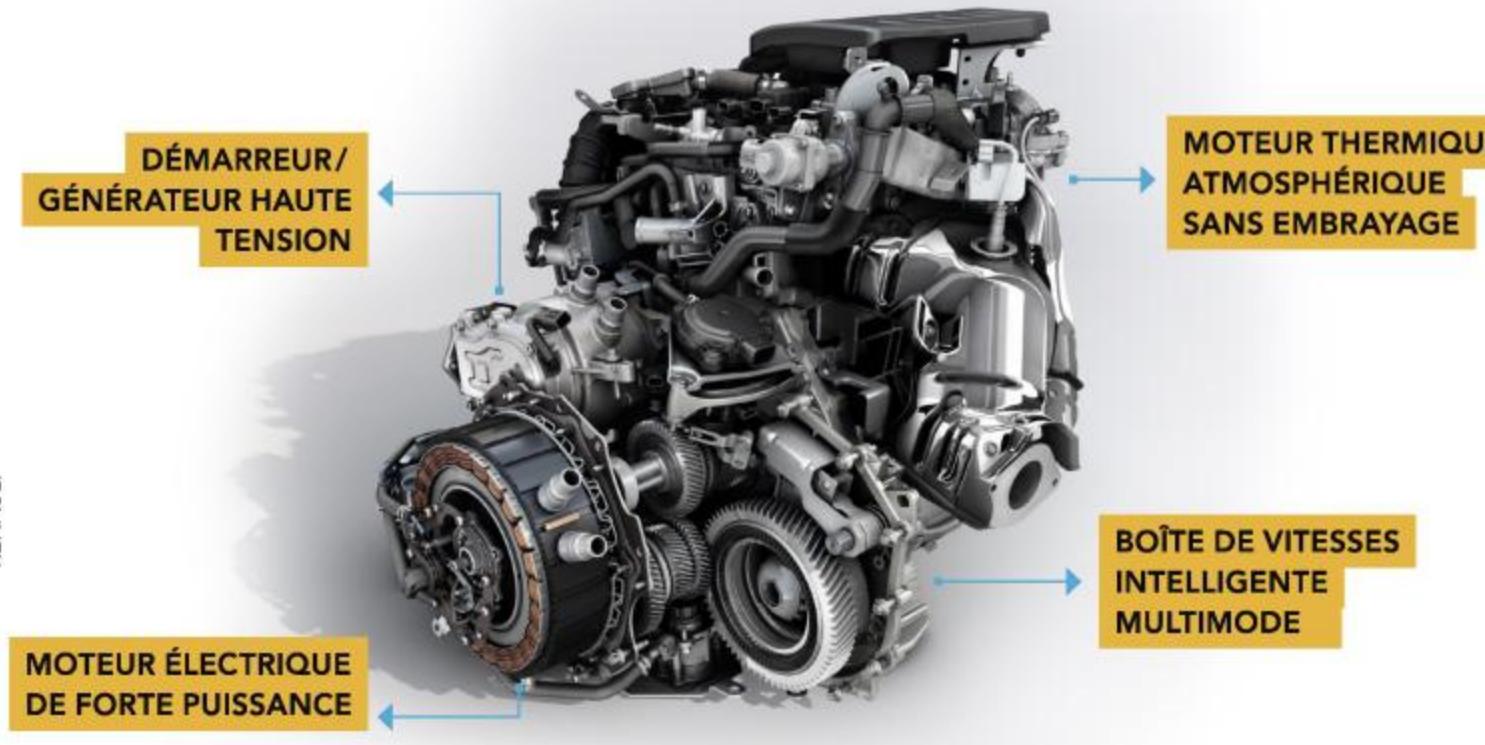
Chez Renault, le système s'appelle CMF-B High Specifications et, comme pour Peugeot, il pourra être multi-énergie. En revanche, la Clio V ne sera pas 100 % électrique, Renault gardant cela pour des véhicules spécifiques. La future citadine pourra toutefois recevoir des moteurs 100 % thermiques comme le récent 1.3 TCe (130 et 160 ch), la gamme des 1.5 Blue dCi (85 et 115 ch) ou encore un inédit 3 cylindres 1.0 TCe (100 ch). Mais il sera également à même d'accueillir une motorisation hybride simple de 120 ch, baptisée E-Tech, associant un moteur 1.6 atmo d'origine Nissan à un système électrique placé dans la boîte



Une 208 prête à brancher

La nouvelle plate-forme CMP est étudiée pour accepter une cinématique 100 % électrique. Comme la DS 3 Crossback avant elle, la 208 pourra accueillir une batterie lithium-ion de 50 kWh qui se logera sous le plancher. De quoi parcourir entre 300 et 350 km sans recharger. Cette batterie alimentera un moteur électrique de 115 ch.





La Clio mise sur l'hybride

Pas de véritable version électrifiée pour la Clio, mais une petite batterie de 1,2 kWh et un système électrique logé dans la boîte robotisée pour redonner un peu de couple au 4 cylindres essence pendant les phases de démarrage et de relances, et ainsi réduire les rejets de CO₂.

de vitesses robotisée, et qui remplace l'embrayage (technologie baptisée Locobox et dérivée de celle aperçue sur le concept Eolab en 2014). Il est alimenté par une petite batterie de 1,2 kWh qui ne permettra pas d'évoluer en tout électrique, mais viendra soutenir le moteur thermique dans les phases d'accélération. Une version rechargeable de cette technologie sera ensuite proposée sur les Captur II et Mégane. Un système Hybrid Assist avec une batterie 48 V, comme apparu sur le Scénic, pourrait être déployé sur l'offre diesel.



L'avis de **Florian Chopin** Difficile de départager Clio V et 208 II. Chacune dispose de sérieux atouts ; et si leurs choix technologiques diffèrent, elles permettent, dans les deux cas, de mixer sur la chaîne d'assemblage les versions thermiques et électrifiées. Vivement le printemps !

**LE BANDEAU ARRIÈRE
ÉLARGIT NATURELLEMENT LA 208.
POUR CET EFFET, LA CLIO
PEUT COMPTER SUR LA
MUSCULATION DE SES AILES
ARRIÈRE.**





LES INFOS CLÉS

À partir de 42 300 €

Commercialisation :
9 mars 2019

Sa cible : Audi A4



SI LOIN SI PROCHE

La nouvelle Série 3 a été présentée au public à l'occasion du récent Mondial de l'Auto, à Paris. Toutefois, il faudra attendre le printemps prochain pour la découvrir sur nos routes. En attendant, L'Auto-Journal vous propose de découvrir les secrets de la nouvelle berline familiale de BMW.

Par Florian Chopin Photos Guenter Schmied

Les fans de BMW n'appellent jamais leurs modèles favoris par leurs dénominations commerciales (Série 3, Série 5...); ils utilisent les codes de production internes: E21, E30, E36, E46, E90, F30... Si le néophyte pourrait voir, dans cette suite de données, des colorants ou émulsifiants nocifs, les plus avertis auront reconnu les codes de toutes les générations de Série 3 depuis son apparition sur le marché, en 1975. Et encore, ces codes ne concernent-ils que les berlines. La nouvelle venue possède, elle aussi, son nom interne: G20. À son évocation, le passionné saura qu'il s'agit de la 7^e génération de la Série 3, présentée en avant-première au Salon de Paris 2018. Que de changements en quarante-trois ans pour cette berline familiale, mais aussi que d'évolutions par rapport à la précédente mouture !



Le style de la Série 3 reste un cas d'école.

À première vue, rien ne change; et pourtant, il suffit de comparer avec l'ancien modèle pour noter que tout est différent.

Un style indémodable

Un peu comme une Porsche 911, la Série 3 a fortement évolué dans le détail, mais la silhouette est restée peu ou prou la même. Croisant la nouvelle G20 dans la rue, certains pourraient ne pas se retourner, pensant avoir affaire à l'actuelle F30 tant les autos semblent similaires. Une Série 3 doit rester une Série 3. Soit. Pourtant, en s'approchant un peu, aucun panneau de carrosserie n'est identique. Les fameux haricots formant la calandre ont encore grossi; les optiques s'épaissent et intègrent une griffe très Peugeot; ils sont à LED de série mais peuvent intégrer le système laser en option; les boucliers sont généreusement ajourés et diffèrent selon les finitions. *"Toutefois, pour obtenir une excellente aérodynamique avec un Cx record de 0,23 [N.D.L.R.: le Cx moyen d'une berline familiale est de 0,26], les volets mobiles dans la calandre sont de série"*, nous explique Stephen Horn, chef de produit BMW Série 3. Les dimensions de l'auto ont largement évolué par rapport à la F30. Ainsi, la G20 prend 8,5 cm en longueur à 4,71 m, 1,6 cm en largeur à 1,83 m et 4,1 cm en empattement à 2,85 m. Mais pour ne pas perturber les proportions, la hauteur a été conservée (+ 1 mm à 1,44 m).

Quant à la poupe, si les feux semblent toujours en L, c'est davantage par le dessin du bandeau de LED que par le contour des feux eux-mêmes. Notez que, contrairement aux récents produits Audi, les sorties d'échappement sont, ici, visibles. Elles seront plus carrées et affleurantes sur la future version M.

Celle qu'elle remplace

La 6^e génération de la Série 3 (F30) est apparue en février 2012, peu avant le Salon de Genève.

Elle sera la première de la dynastie à recevoir un 3 cylindres (lors de son restylage en 2015) et à disposer exclusivement de moteurs turbocompressés.

Si les versions coupé et cabriolet adoptent l'appellation Série 4, une nouvelle carrosserie apparaît en 2013 aux côtés des berline et break: la GT. Cette dernière ne devrait toutefois pas être reconduite sur la Série 3 G20.



La Série 3 s'étire. Elle mesure 4,71 m de long, soit 8,5 cm de plus que l'ancienne. Son empattement progresse de 4,1 cm.



2

Un intérieur modernisé

Volant à grosse jante, sièges enveloppants avec nez d'assise variable, console légèrement tournée vers le conducteur... comme pour l'extérieur, les fondamentaux sont là et tout se joue dans le détail. Le levier de vitesses de la boîte auto évolue, l'écran du système d'info-divertissement est désormais tactile. Il est placé plus près du conducteur, qui n'a pas à décoller l'épaule du siège pour le toucher. Que la dalle fasse 8,8 pouces ou 10,2 pouces, l'encombrement sera le même. La commande gestuelle apparaît, mais BMW a souhaité multiplier les moyens d'interaction avec la machine. Ainsi, la molette de l'iDrive est toujours disponible, avec un pavé tactile à son sommet, mais la marque proposera dès mars 2019

(au lancement du modèle), son nouvel assistant personnel. Comme chez Mercedes, il s'agit d'un système de commande vocale qu'il suffit de "réveiller" via un simple "Hey BMW" pour demander à modifier la température, la station radio, ou encore son chemin.

Pour l'instrumentation (qui pourra être en option 100 % numérique – de série, les compteurs seront analogiques), BMW fait dans la sobriété. Le tout peut être accompagné d'un grand affichage tête haute en couleur provenant de la Série 7. La commande rotative pour les phares, souvent appelée bouton gazinière, est abandonnée au profit de touches spécifiques. Il faudra voir à l'usage si la préhension est plus ou moins aisée.

À l'arrière, l'espace habitable est très proche de celui de l'actuelle génération, c'est-à-dire bon, sans toutefois atteindre le niveau d'une Audi A4. Du moins concernant l'aisance aux coudes et la garde au toit, car pour l'espace aux jambes à l'arrière, l'auto se place dans la fourchette haute. Un bémol néanmoins pour les caves à pieds, limitées si le conducteur aime être assis bas. ➤



La commande rotative iDrive reste au programme. Le revêtement supérieur est en réalité un pavé tactile.

L'écran central passe au tactile. Positionné plus proche du conducteur, il est assez simple d'accès.

Suzuki **IGNIS**

CHANGEZ DE POINT DE VUE

*Un style de vie !

À PARTIR DE
9 890€⁽¹⁾

PRIME À LA CONVERSION
DÉDUISTE



SUZUKI IGNIS, le SUV ultra compact.

(HYBRID)

Si vous avez envie de voir les choses autrement, venez essayer le premier SUV ultra compact de Suzuki.

Système Hybrid SHVS⁽²⁾, technologie exclusive 4 roues motrices AllGrip, position de conduite surélevée, freinage actif d'urgence avec double caméra, dans seulement 3m70... jamais une citadine ne s'est sentie aussi à l'aise partout.

Et vous, êtes-vous prêt à changer de point de vue ?

Retrouvez d'autres expériences Ignis et réservez votre essai sur www.suzuki.fr

Équipements selon version. (1) Prix TTC de la Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Avantage, hors peinture métallisée, après déduction d'une remise de 2 100 € offerte par votre concessionnaire et d'une prime à la conversion de 1 000 € **. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une Suzuki Ignis neuve du 15/09/2018 au 31/12/2018, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participants. Modèle présenté : Suzuki Ignis 1.2 DualJet Pack : 12 940 €, remise de 1 800 € déduite et d'une prime à la conversion de 1 000 € ** + peinture métallisée : 500 €. Tarifs TTC clés en main au 01/10/2018. Consommations mixtes CEE gamme Suzuki Ignis (l/100 km) : 4,3 - 5,2. Émissions CO₂ (NEDC-WLTP) : 98 - 117 à 118 - 130 g/km. (2) Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. ** 1 000 € de prime à la conversion déduite pour la mise au rebut de votre véhicule particulier diesel immatriculé pour la première fois avant 2001, ou essence immatriculé avant 1997, selon dispositions fixées par le Code de l'Energie.

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu.

Le fameux pli Hofmeister qui entoure la custode n'est plus rattaché à la portière, mais solidaire du montant arrière.



Tout est parfaitement rangé sur la console centrale. Plus de câble à prévoir, la Série 3 opte pour la recharge par induction.



Propulsion oblige, la Série 3 ne parvient pas à se défaire de son imposant tunnel. Mais l'espace reste conséquent à l'arrière.



4 et 6 cylindres essence et diesel mais aussi de l'hybride rechargeable prendront place sous le capot.

Mise à jour moteurs

3

Si la Série 3 a grandi, ce n'est pas un hasard. Elle repose désormais sur la même plate-forme que ses homologues à propulsion de la gamme. Toutefois, malgré ce partage de la base CLAR avec les Série 5 et 7, la Série 3 ne dispose pas de l'essieu arrière directionnel. *“Cela aurait fait grimper le prix de façon trop importante*, assure le responsable du projet, qui ajoute que *“les ingénieurs ont réussi à réduire la masse de l'auto de 55 kg en adoptant de nombreux éléments d'aluminium, mais il n'y a pas de fibre de carbone”*. Ceci à motorisation et équipements équivalents. Or les moteurs ont peu évolué en termes de puissance : seules les versions 330i (+6 ch à 258 ch) et 330d (+7 ch à 265 ch) progressent, le reste ne bouge pas (320i de 184 ch, 318d de 150 ch, 320d de 190 ch). Toutefois, les équipements ont fait un sacré bond en avant. À commencer par le confort, avec une acoustique retravaillée, des aides à la conduite dernier cri, comme la possibilité d'effectuer automatiquement en marche arrière les 50 derniers mètres parcourus. Cela peut s'avérer utile dans une impasse ou un parking.

Si, comme ses homologues allemands, BMW fera la part belle à la boîte automatisée (BVA8), une offre manuelle sera toujours proposée en entrée de gamme. La transmission intégrale sera également au menu sur certaines motorisations. Après le lancement, une variante hybride rechargeable (330e) offrant une puissance similaire à celle de la F30 (environ 250 ch) fera son apparition, tout comme des versions disposant d'une batterie 48 V. Au rayon sportif, la gamme débutera avec une M40i *“de plus de 360 ch”*, avoue Stephen Horn, ainsi qu'une M3, assurément de plus de 400 ch. En revanche, *“il n'y aura pas de Série 3 100 % électrique”*, nous déclare-t-il. La future berline familiale électrique de la gamme sera l'i4, qui reposera également sur la plate-forme CLAR.



L'avis de **Florian Chopin** La même en mieux. Ou quasiment. En effet, cette nouvelle Série 3 coche toutes les bonnes cases d'un renouvellement : silhouette dynamisée, intérieur modernisé, motorisations mises aux dernières normes. Attendons de voir ce qu'elle vaut sur la route.



reddot award 2018
winner



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

Nouvelle
Arona Style.
Do your thing.

À partir de
179 €/mois⁽¹⁾
3 ans d'entretien
et de garantie inclus⁽²⁾⁽³⁾



Do your thing = Suivez vos envies.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2000 € suivi de 36 loyers de 179 € sous condition de reprise. Exemple pour une Nouvelle SEAT Arona Style 1.0 EcoTSI 95 ch BVM5 en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. (2) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 31/10/2018 pour toute commande d'une nouvelle SEAT Arona Style 1.0 EcoTSI 95 ch passée avant le 31/10/2018 et livrée avant le 31/01/2019, dans la limite des stocks disponibles. Offre sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451618904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08040267 [www.orias.fr] - RCS Soissons 832277370.

Modèle présenté : Nouvelle SEAT Arona FR 1.0 EcoTSI 115 ch avec options à 24 495 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 2000 € suivi de 36 loyers de **296 €** sous condition de reprise pour 30 000 km maximum au tarif n° 2018.3.3 du 20/06/2018 (mis à jour au 07/09/2018).

Nouvelle SEAT Arona FR 1.0 EcoTSI 115 ch : consommations mixtes (l/100 km) : 5. Émissions de CO₂ (g/km) : 105.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

DS

DS 3 Crossback Gamme lourde d'entrée de jeu pour le DS 3 Crossback, auquel revient l'insigne honneur d'étreindre une nouvelle variante du 3 cylindres essence 1.2 PureTech, portée à 155 ch. Cette mécanique ne fait alliance qu'avec la BVA EAT8. Ladite gamme, donc, se divise en deux branches : "Une pour les clients à la recherche d'élégance et une, plus typée dynamique, pour les gentlemen drivers." Nous citons les communicants. Ce qui donne, d'un côté, les finitions So Chic et Grand Chic, et de l'autre, les finitions Performance Line et Performance Line +. Le tout, en partant de la finition de base dite Chic. De fait, la climatisation automatique, l'écran tactile 7 pouces (Bluetooth + port USB + interface smartphone Mirror Screen) et les jantes en alliage, 17 pouces en l'occurrence, font leur apparition

à partir de la finition So Chic. La finition Performance Line offre les mêmes choses, outre les éléments de design qui lui sont propres. Les finitions supérieures, Performance Line + et Grand Chic, pour leur part, se partagent l'écran tactile de 10,3 pouces (GPS + services connectés), les jantes de 18 pouces, l'ADML Proximity (les portes s'ouvrent à l'approche de la personne munie de la clé ad hoc) et le DS Matrix LED Vision – pleins phares en permanence. La finition Grand Chic se réserve l'affichage tête haute, la caméra de recul, la recharge smartphone par induction et le pack Sécurité, lequel comporte notamment le freinage d'urgence autonome jusqu'à 140 km/h. Options non communiquées à cette heure. La conduite semi-autonome et le démarrage via un smartphone devraient faire partie du lot.

LA GAMME DS 3 CROSSBACK

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence	1.2 PureTech 100 ch BVM6	0 €	23 500 / 27 100 / 27 300 / 30 600 / 32 800 €
	1.2 PureTech 130 ch BVA8	0 €	26 500 / 30 100 / 30 300 / 33 600 / 35 800 €
	1.2 PureTech 155 ch BVA8	140 €	31 600 / 31 800 / 35 100 / 37 300 €
Diesel	1.5 BlueHDi 100 ch BVM6	0 €	24 500 / 28 100 / 28 300 / 31 600 / 33 800 €
	1.5 BlueHDi 130 ch BVA8	0 €	27 500 / 31 100 / 31 300 / 34 600 / 36 800 €



Par Daniel Carroux





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

Peugeot 308 GTi



Peugeot 5008



Peugeot

308 Un temps "mise au frigo", la 308 GTi en ressort après sa conversion à la norme de dépollution Euro 6c. Dans les faits, le 4 cylindres essence 1.6 PureTech adopte un filtre à particules et, pour cette raison, enregistre la perte sèche de 7 ch. Il lui en reste donc 263, exploités par la BVM6 sans autre choix. Prix: 38 900 €. Rajoutez 2010 € pour le malus.

3008 & 5008 La paire 3008/5008 gagne le 4 cylindres essence 1.6 PureTech de 180 ch, associé à la BVA EAT8 sans autre choix. Prix 3008: 35 650, 37 350 et 37 750 €, au rythme des finitions Allure, Crossway et GT Line. Prix 5008: 37 650, 39 350 et 39 750 €, au rythme des mêmes finitions. Malus "light", soit 210 € dans les deux cas.

Renault

Kadjar Ce modèle restylé fait le ménage sous son capot. De fait, les motorisations certifiées Euro 6d-temp, indiquées ci-dessous, envoient à la retraite leurs homologues "d'avant", sans exception. Puisqu'on en parle, le nouveau diesel 1.7 Blue dCi de 150 ch, lequel pourra entraîner les quatre roues si demandé, viendra plus tard. Voici les prix. En ce qui concerne les éventuels malus, les données étaient en cours d'homologation au moment où étaient écrites ces lignes.

LA GAMME RENAULT KADJAR

Motorisations/boîtes	Finition	Prix
Essence	1.3 TCe 140 ch BVM6	26 200/28 700/30 800 €
	1.3 TCe 140 ch BVR7	30 400/32 500 €
	1.3 TCe 160 ch BVM6	32 300 €
	1.3 TCe 160 ch BVR7	34 000 €
Die.	1.5 Blue dCi 115 ch BVM6	28 100/30 600/32 700 €



Renault Kadjar



Seat Arona

Seat

Ibiza & Arona Les dotations des Ibiza et Arona intègrent désormais le combiné d'instrumentation digital, dit Digital Cockpit – 10,25 pouces pour la taille de l'écran. Dans l'Ibiza, l'article est livré de série sur la finition FR, et réclame 305 € sur les finitions Style, Urban et Xcellence. Pour l'Arona, il est disponible au même prix sur les finitions Style et Xcellence. De série sur la finition FR.

Cupra

Ateca Label sportif de Seat devenu marque à part entière, Cupra commercialise son premier modèle. Il s'agit du SUV Ateca, gratifié pour l'occasion du 4 cylindres essence 2.0 TSI fort de 300 ch. La boîte robotisée DSG7 et la transmission intégrale viennent en complément, sans autre choix dans les deux cas. Prix: 43 150 €. Ajoutez 3 113 € pour le malus. Les sièges baquets et les freins de la marque Brembo sont disponibles en option aux prix respectifs de 1 500 et 2 185 €.



Cupra Ateca



LE NOUVEAU COOL C'EST LE CONFORT



NOUVELLE BERLINE CITROËN C4 CACTUS



Sièges Advanced Comfort*

Suspensions avec

Butées Hydrauliques Progressives®

Boîte de vitesses automatique 6 rapports EAT6**

Tablette tactile 7'' avec Mirror Screen*

12 aides à la conduite*

Citroën Connect Nav*

REPRISE
+ 3000€⁽¹⁾



INSPIRED
BY YOU

CITROËN préfère TOTAL (1) 3 000 € TTC pour l'achat d'une Nouvelle Citroën C4 Cactus neuve, composés d'une remise applicable sur le tarif Citroën conseillé au 03/09/18 et d'une aide reprise Citroën de 1 000 €, sous condition de reprise d'un véhicule et ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule. Cette valeur est calculée en fonction du cours de l'Argus®, selon les conditions générales de l'Argus® disponibles sur largus.fr, déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels et des éventuels frais de remise en état standard. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable jusqu'au 30/10/18 dans le réseau Citroën participant. * Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions. ** Selon motorisation. ♦ Détails sur [citroen.fr](#).

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE NOUVELLE CITROËN C4 CACTUS : DE 4,0 À 5,1 L/100 KM ET DE 97 À 117 G/KM.

OÙ VA DS

UN LANCEMENT ALAMBIQUÉ, **DES VENTES MODESTES ET QUI TOUCHENT LES ABYSSES**: DS A FRÔLÉ L'EXTINCTION. MAIS LE RENOUVELLEMENT D'UNE GAMME QUI MISE DÉSORMAIS TOUT SUR LES SUV, L'INNOVATION ET LE LUXE LUI REDONNE DES COULEURS ET DE L'ESPOIR. À LA BONNE HEURE !

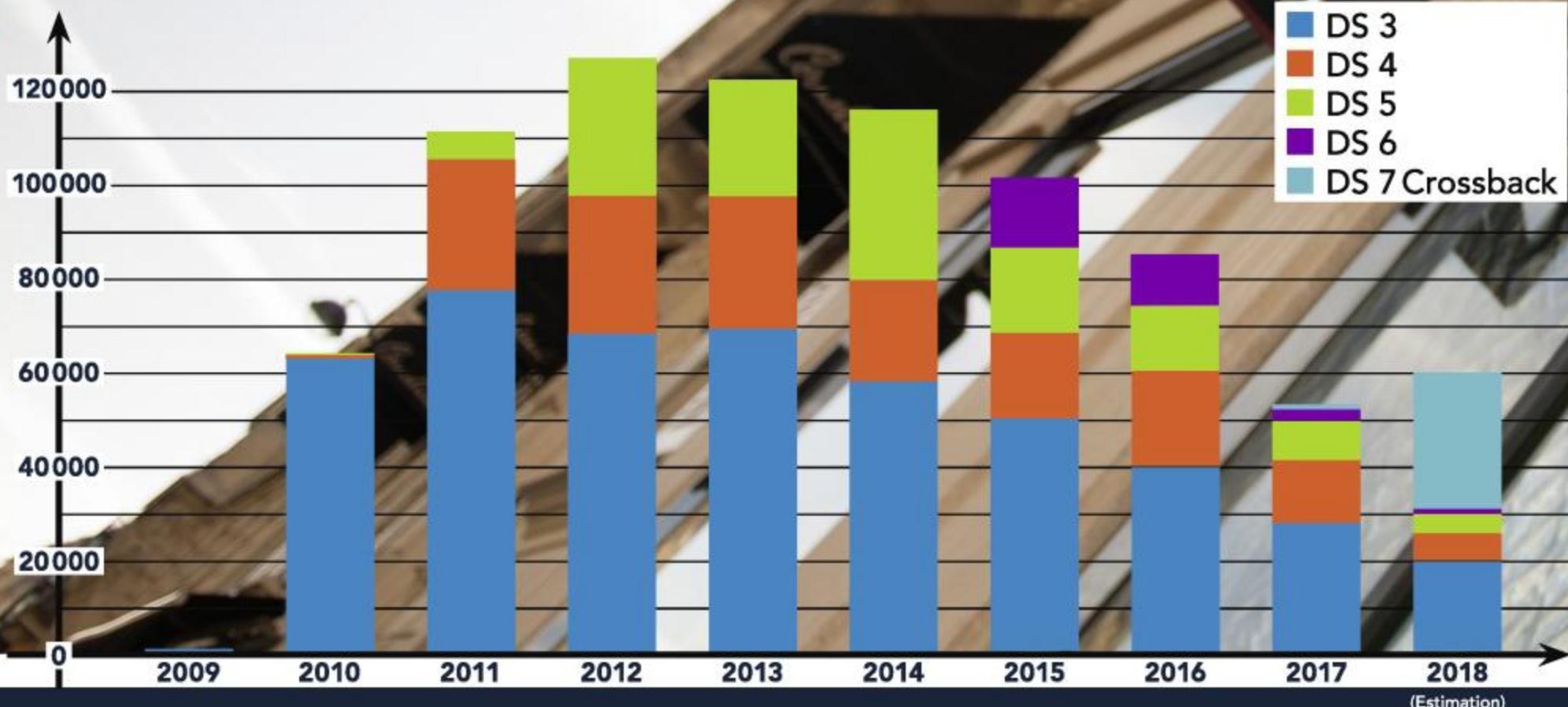
Par Brice Perrin

Avant d'être une marque, DS était une ambition marketing. Une ligne de produits au sein de la gamme Citroën, qui devaient se distinguer par un positionnement plus haut de gamme. La DS 3 est d'abord née sous la forme d'un showcar (DS Inside), présenté au Salon de Genève 2009. Passé la surprise – pour ne pas dire la gêne – d'associer un nom mythique de l'automobile à une déclinaison 3 portes de la citadine C3 qui était loin d'innover autant que la légendaire DS, les ventes du modèle de série débuteront l'année suivante avec un certain succès: près de 80 000 unités écoulées sur les différents marchés

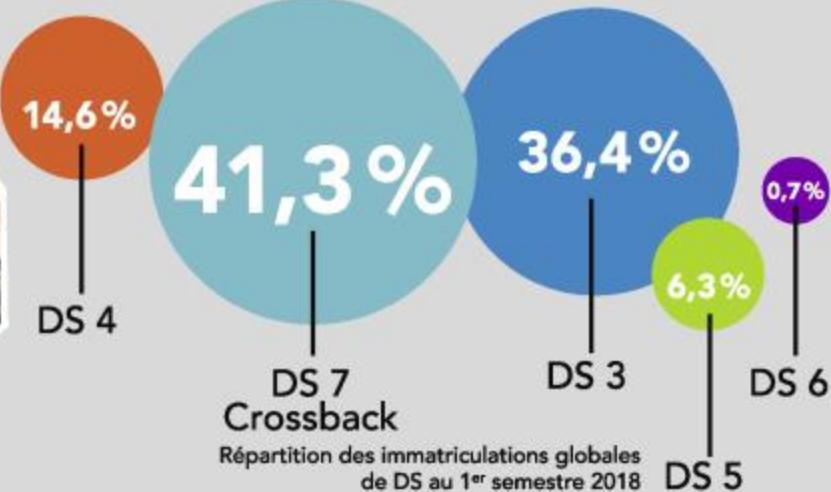
pour l'année 2011. Il faudra attendre deux années supplémentaires pour qu'un directeur du style (Thierry Métroz, toujours au poste) soit dédié à DS, et deux autres années pour que DS ait son propre patron (Yves Bonnefont, encore à la barre du navire). C'est d'ailleurs en 2014 que PSA a décidé que DS serait une marque à part entière, avec ses modèles, ses spécificités et son réseau propre. Sauf que les ventes déclinaient déjà depuis 2012, première année pleine où les trois modèles de la (petite) gamme, DS 3, DS 4 et DS 5, étaient disponibles à l'achat.

DES VENTES QUI REPARTENT À LA HAUSSE

Immatriculations annuelles de voitures neuves, en unités



GAMME: LE DS 7 À LA RESCOUSSE



LAURENT NIVALLE

L'HEURE DU RENOUVEAU!

La production des DS 4 et DS 5 a cessé au printemps 2018, et ces deux modèles n'ont pas de remplaçant. Cela pouvait ressembler au chant du cygne, c'était au contraire le signal de la vraie naissance de DS Automobiles. Le SUV DS 7 Crossback a été lancé en février 2018. Et il était temps de proposer du sang neuf: entre 2012 et 2017, les ventes globales de DS ont chuté de 59%, pour tomber à 53000 unités à peine. Depuis le début de cette

année, DS ne dépasse pas 1% de part de marché dans l'Hexagone. Le succès commercial du DS 7 donne de l'espoir: plus de 10000 exemplaires vendus en 6 mois en Europe, dont près de 60% en France. Toutefois, en attendant les premières immatriculations de DS 3 Crossback, au printemps 2019, la DS 3 poursuit sa carrière. D'autant que, bien qu'en fin de vie, elle représentait encore un tiers des ventes au premier semestre!

UN PROJET DE LONG TERME

L'an passé, DS représentait moins de 3% des ventes de PSA. La faute à une gamme restreinte et vieillissante, à un réseau encore naissant et à des tarifs élevés – car DS se positionne comme une marque premium. Mais elle emprunte de nombreux éléments aux autres modèles PSA, et sa légitimité reste à construire. Comme se plaît à le rappeler le directeur de DS, Yves Bonnefont, il a fallu deux décennies au groupe Volkswagen pour construire l'image d'Audi. Son ambition est d'arriver au même niveau de réputation, si possible sans attendre vingt ans: cela explique le soin apporté aux nouveaux modèles DS. Cela passe aussi par la constitution d'un réseau commercial dédié: la marque comptait en Europe 17 DS Stores et 78 DS Salons début 2016, mais le chiffre est passé à 152. DS entend totaliser 500 points de vente dans le monde fin 2018.

YANN LEFEUVRE



Yves Bonnefont, directeur général de DS Automobiles.

DS COMMUNICATION

CHINE: APRÈS L'ESPOIR, LA DOUCHE FROIDE

Le groupe PSA en général et DS en particulier ont longtemps placé leurs espoirs dans le marché chinois: coentreprise avec Chang'An dès 2010, centre de R&D, usine flambant neuve et capacité de production de 200000 véhicules pour la ligne DS dès la fin 2013. La Chine a même eu droit à plusieurs modèles spécifiques: DS 5LS,

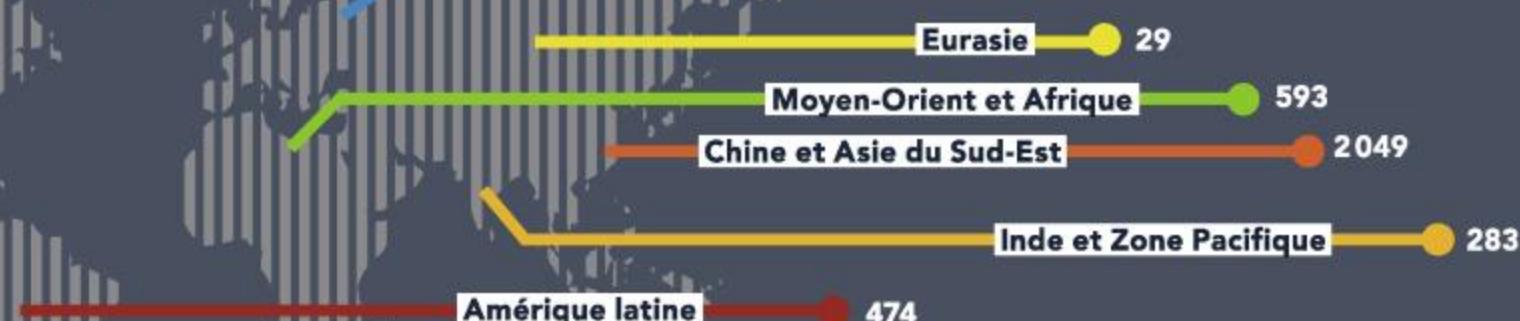
DS 4S, DS 6. Hélas, l'usine est aujourd'hui en surcapacité: basculement du marché local des berlines vers les SUV et succès des marques locales ont fait chuter les ventes de DS. En 2015, la marque parvenait encore à immatriculer 21 500 voitures neuves par an, soit plus du cinquième de ses ventes globales. Au premier semestre, le score était tombé à 2000 unités, soit

6 % des ventes de la marque. Sur la même période, l'Europe totalisait près de 90 % des immatriculations mondiales de DS. Le SUV DS 6, conçu pour la Chine et sur lequel la marque misait beaucoup, s'est vendu depuis son lancement en 2014 à 35 000 unités à peine... Une déroute pour DS, alors que ce pays est de très loin le premier marché automobile.

DÉBOUCHÉS: L'EUROPE... ET PAS GRAND-CHOSE

Unités vendues (premier semestre 2018)

EUROPE: 28 326



WILLIAM CROZES

LES SUV ET L'INNOVATION AU SECOURS DE DS

Pendant plusieurs années, DS fut un boulet pour PSA. Mais aujourd'hui, tout est mis en œuvre pour qu'elle en devienne le fier porte-drapeau. D'abord, la marque bénéficie de nombreuses premières mondiales. Le DS 3 Crossback est la première voiture 100% électrique conçue par le groupe PSA, et elle est la première à bénéficier de la nouvelle plate-forme CMP. Mais sans attendre le printemps 2019, un autre SUV a relancé DS: le DS 7 Crossback, qui est déjà la meilleure vente de la gamme – alors que c'est, de loin, le modèle le plus cher. D'autant que, comme le confie la marque, "deux clients sur trois choisissent ses versions les plus

haut de gamme, et un client sur deux achète l'option DS Connected Pilot qui ouvre la voie vers la conduite autonome de niveau 2". Car l'innovation est un autre levier pour accroître à la fois l'image et le prix de vente. En juin 2019, les premiers exemplaires de DS 7 Crossback E-Tense seront commercialisés. Ce sera le premier véhicule hybride rechargeable du groupe PSA, et aussi le plus puissant avec 300 ch annoncés. Et ce n'est qu'un début: Yves Bonnefont, le directeur de DS Automobiles, annonçait au printemps qu'"à partir de 2025, tous les nouveaux modèles seront proposés uniquement en version électrifiée, c'est-à-dire hybride ou 100% électrique".

L'ATOUT PSA

Tesla est souvent raillée: la marque vend encore peu de voitures – même si l'entreprise change d'échelle avec la Model 3 – et dépense beaucoup d'argent, à la fois en R&D et pour ses infrastructures de production. DS est dans la même situation, sauf que la marque a la chance de pouvoir se reposer sur un industriel majeur, PSA. Si le réseau commercial est désormais de plus en plus distinct, PSA fournit plates-formes, moteurs, transmissions, équipements et technologies à DS, qui partage ses frais de développement avec les trois autres marques de PSA. Sans cet appui indispensable, DS n'aurait pas survécu; elle n'aurait en fait jamais vu le jour. Mais, quatre ans après sa "vraie" naissance, DS semble enfin décoller. Le constructeur promet un nouveau modèle par an, une gamme globale de six voitures à l'horizon 2020, et le DS 3 Crossback va permettre de multiplier la visibilité et les ventes de DS.

L'avis de L'Auto-Journal

Enfin! DS devient une marque à part entière, avec des produits au positionnement clair, une présentation convaincante, un style soigné et un réseau commercial qui croît jour après jour.

Après avoir touché le fond, la petite marque de PSA pourrait réhabiliter une certaine idée du luxe et de l'innovation

à la française dans l'automobile. La gamme doit encore prendre de l'ampleur, mais l'arrivée de Marion David (qui a supervisé les programmes 3008 II et 5008 II) à la tête du Produit DS, avec la volonté d'y "apporter du pragmatisme", laisse augurer un bel avenir à la marque. Même si DS n'est pas encore "l'Audi français".

Norauto

C'EST BON
DE NE PAS
METTRE TOUT
SON ARGENT
DANS SA
VOITURE



SCO E DDB' | 03/2000 22:30

**NORAUTO A DÉJÀ BAISSÉ LE PRIX
DE PLUS DE 5 000 PRODUITS.**

Et ça va continuer. Parce qu'avoir des solutions pour entretenir sa voiture au meilleur prix, c'est aussi retrouver le plaisir de prendre la route.

norauto.fr

**PRIX
BAISSE**





PHOTOS JEM



JE (N')AI (PAS) CONDUIT LA VOITURE AUTONOME

Huit capteurs laser, douze radars, cinq caméras: la voiture autonome dernier cri est bardée de capteurs. Dans le futur, elle sera allégée de certains d'entre eux pour se simplifier et coûter moins cher. Mais en attendant, à son stade expérimental, elle roule !

Paris, bords de Seine et rues plus ou moins encombrées, plus ou moins larges. Mais aussi piétons inattendus, cyclistes imprévisibles, scooters qui se faufilent... L'enfer urbain est le milieu plus difficile pour la voiture à conduite automatisée. L'un des modèles les plus aboutis, mis au point par Valeo, se joue des obstacles. Avec ses capteurs, l'auto "comprend" la route et toutes les situations. Surprenant: elle se conduit avec une vraie fluidité, sans à-coup. Un feu passe au rouge? Elle décélère progressivement. La circulation repart? Elle s'inscrit dans le trafic sans retard ni brutalité. Une voiture déboîte? Elle a anticipé si le conducteur a mis son clignotant, et sinon s'adapte. Plus surprenant encore: parce que nous sommes en

France et que les motos roulent entre les files, elle a "appris" à se décaler légèrement lorsqu'elle perçoit un motard en approche. Tout cela, elle le doit aux millions de situations conservées en mémoire, qui lui permettent de prendre les bonnes décisions. Jusqu'à cent fois par seconde. Mieux: au-delà de toutes les règles inscrites dans l'ordinateur central, la voiture autonome s'enrichit aussi des données fournies par les autres: elle est capable d'un apprentissage, permis par son intelligence artificielle.

Yeux, oreilles, cerveau

Notre voiture file très naturellement dans la circulation. Alternativement, les voies sur berge sont fluides ou chargées, et la vitesse

s'adapte en douceur, avec évidence. Aucune correction humaine n'est à apporter aux décisions du véhicule. Pendant ce temps, le conducteur d'abord anxieux finit par déléguer de plus en plus à la machine. Les capteurs œuvrent en toute discrétion... Reste toutefois l'épineux problème de la sécurité. Guillaume Devauchelle, directeur de l'innovation chez Valeo, demeure prudent: "Nous savons que ces systèmes seront infiniment meilleurs que l'homme. Mais nous n'atteindrons pas le «zéro défaut» absolu. Même si le «cerveau» de la voiture va connaître des millions de situations, il restera forcément des cas non rencontrés par la machine. Il faudra alors déclencher des stratégies, des plans B." Mais déjà, c'est bluffant!

Elle roule dans la circulation comme n'importe quelle autre voiture: avec naturel.





CHRISTIAN FOURNIER

VOITURE ÉLECTRIQUE Un marché qui va exploser ?

D'après le cabinet de conseil PwC, la moitié des voitures neuves qui seront achetées dans le monde en 2030 seront des modèles 100% électriques. Un chiffre qui semble pour le moins optimiste, puisque ce taux est aujourd'hui inférieur à 2% sur le marché global... Le spécialiste estime, par ailleurs, que 114 millions de véhicules seront produits chaque année en 2030, contre 94 millions l'an passé, et que, dès 2025, le coût d'un véhicule électrique ne dépassera plus celui d'un modèle thermique équivalent.



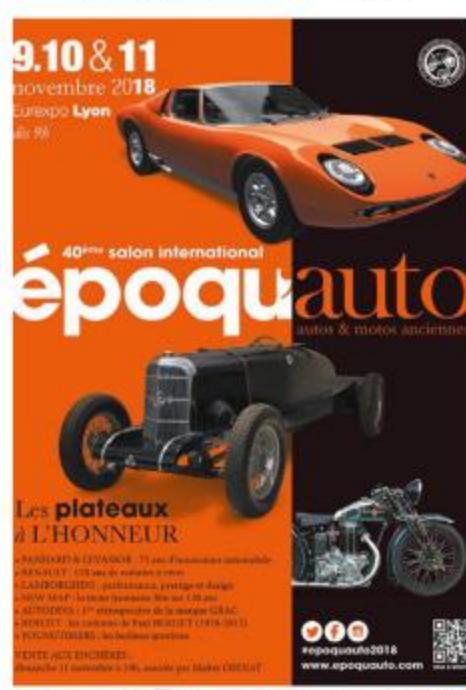
DAIMLER

1068000

C'EST LE NOMBRE DE VISITEURS DE L'ÉDITION 2018 DU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE À PARIS. C'EST LE PLUS FAIBLE SCORE DE CES VINGT DERNIÈRES ANNÉES. Mais il reste honorable, car il fait mieux que Francfort ou Genève. Le Salon était bien plus court pour cette édition (11 jours au lieu de 16) et 13 marques majeures manquaient à l'appel ! Le Mondial de la Moto, organisé en même temps, et accessible avec le même billet, a évidemment aidé à dépasser le million d'entrées.

**DU 9 AU 11
NOVEMBRE
EPOQU'AUTO**

<https://epoquauto.com/>



Les chiffres du marché 100% électrique en France



+ 7,8 %

C'est l'augmentation des immatriculations de voitures électriques neuves par rapport aux 9 premiers mois de 2017.

+35,6%

C'est la hausse des immatriculations de véhicules utilitaires électriques depuis le début de l'année, par rapport aux neuf premiers mois 2017.

Soit 5536 unités vendues.

20 223

dont 2681 au mois de septembre.

Il s'agit du nombre de voitures électriques immatriculées depuis le début de l'année en France,

1482

Le nombre de Renault Zoe immatriculées en septembre, soit 10 840 depuis le début de l'année. Elle est, de loin, la voiture électrique la plus vendue en France.

C'est à Eurexpo Lyon que se tiendra la 40^e édition de ce Salon réputé, consacré aux voitures anciennes. Vous y admirerez des centaines de belles machines et plusieurs plateaux spécifiques : Renault, Panhard & Levassor ou encore Lamborghini. Une vente aux enchères est par ailleurs prévue le dimanche. L'entrée est à 14 € (ajoutez 8 € pour le parking).

ZONE ROUGE

ÉCOLOGIE

L'Europe trop peu sévère sur le CO₂ ?

Objectif pour 2021 : les voitures neuves vendues par les constructeurs en Europe ne devront pas émettre plus de 95 g/km de CO₂, en moyenne. Au-delà, les industriels paieront des amendes. Ils doivent donc favoriser les électriques, hybrides et petits moteurs. D'autant que les seuils seront ensuite durcis, mais moins qu'attendu. Le Parlement européen souhaitait 40 % de réduction des émissions de CO₂ d'ici 2030, mais les ministres de l'environnement ont obtenu un taux de 35 % en 2030 : palier intermédiaire à 15 % en 2025. Baisser d'un tiers les émissions de CO₂ des voitures neuves d'ici 12 ans paraît réaliste, à condition de miser sur une part plus importante d'électrification. Certains défenseurs de l'environnement jugent pourtant cet objectif bien trop complaisant pour les industriels.



SHUTTERSTOCK

JEU VIDÉO

Éloge de la lenteur

Sorti l'an dernier, Spintires :

MudRunner est une simulation aussi réussie qu'exigeante, qui consiste à parcourir des chemins boueux ou escarpés avec de vieux camions russes chargés de rondins. Le jeu revient aujourd'hui avec l'extension American Wilds, qui ajoute 13 véhicules et un nouvel environnement.

Il en devient d'autant plus recommandable !

Spintires: MudRunner American Wilds, édité par Focus Home Interactive, sur PC, PS4 et Xbox One, à partir de 30 €.



DU 16 AU 18 NOVEMBRE SALON AUTO MOTO CAEN

www.caenevent.fr



Sur plus de 16000 m², que ce soit avec 2 ou 4 roues, vous pourrez découvrir les modèles de plus de 30 marques au parc des expositions de Caen. Notez que le salon se consacre à la fois aux autos neuves et aux voitures d'occasion. Entrée à 5 €.



JEROME LEJEUNE

VOITURE AUTONOME

Les tests en France bientôt facilités

Constructeurs et équipementiers peuvent déjà expérimenter leurs prototypes de voitures autonomes sur les routes françaises, mais ces tests sont limités à certains axes et soumis à des démarches administratives. La loi Pacte, qui vient d'être adoptée en première lecture à l'Assemblée (elle sera examinée en janvier par le Sénat), facilitera ces tests. Le ministère de l'Économie évoque notamment : "La possibilité de mener des expérimentations avec des conducteurs inattentifs ou opérant le véhicule à distance (depuis un centre de contrôle déporté par exemple)." Jusqu'à présent, un opérateur à bord devait rester prêt à intervenir à tout moment. Par ailleurs, en cas d'accident, le constructeur devrait être désigné comme pénalement responsable.

Audi Service

Profitez de la vue



Franchise pare-brise
Offerte⁽¹⁾

Avec Audi Service, le remplacement de votre pare-brise s'effectue à l'identique et en toute transparence. Nos techniciens sont formés pour procéder au réglage des systèmes d'aide à la conduite⁽²⁾ et préserver votre niveau de confort et de sécurité. Vous bénéficiez ainsi d'une excellente visibilité, d'une insonorisation optimale et d'une parfaite étanchéité. Nous pouvons également vous proposer un forfait réparation d'impact : n'hésitez pas à vous renseigner auprès de votre Conseiller Client.

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

Offre réservée aux particuliers, du 18/09/2018 au 14/12/2018 chez les Partenaires Audi Service participant, non cumulable avec toute autre offre en cours. (1) Uniquement en cas de remplacement de pare-brise et dans la limite de 75 € TTC. (2) Selon l'équipement de votre Audi. Audi recommande Castrol EDGE Professional.



INDUSTRIE Opel réoriente sa stratégie

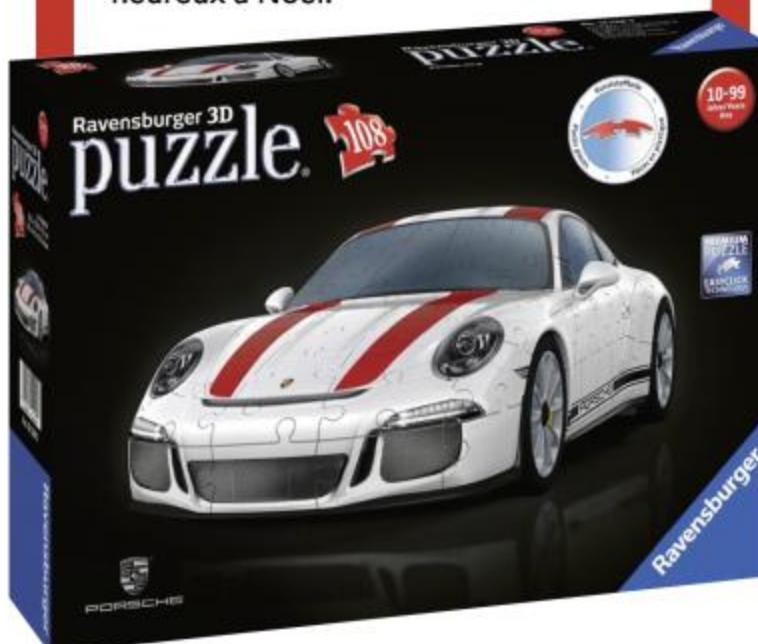
Rapidement redressé par PSA, qui détient ainsi une quatrième marque automobile, Opel est en train d'ajuster sa stratégie. L'une des étapes consiste à rationaliser la gamme et à se débarrasser des modèles les moins rentables. Le constructeur va cesser la production de la Cascada et précise que "Les Opel Adam et Karl ne seront pas remplacées à la fin de leur cycle de vie, mais resteront en vente jusqu'à fin 2019." En revanche, il va lancer "une toute nouvelle Corsa", qui reposera sur la même plate-forme (CMP) que la prochaine Peugeot 208, ainsi qu'un SUV urbain sur base de DS 3 Crossback. Opel précise enfin que 100% de ses motorisations seront électrifiées à l'horizon 2024.



JEU

Une 911 R... à monter soi-même

Les très rares 911 R disponibles sur le marché s'échangent à plus de 300000 €. Mais si vous souhaitez en assembler une chez vous, il ne vous en coûtera que 32,90 € ! Il faudra évidemment se contenter d'une version miniature. Composé de 216 pièces et accessible dès 10 ans, ce puzzle 3D proposé par Ravensburger fera des heureux à Noël.



Audi prépare une A1 Allroad

La marque aux anneaux a beau disposer d'un panel de SUV richement garni, elle ne néglige pas sa gamme Allroad, qui consiste à pourvoir une berline de capacités tous-chemins. Déjà déclinée sur les A4 et A6, la variante Allroad sera bientôt disponible sur la nouvelle A1, et se traduira par plusieurs évolutions très visibles : des boucliers modifiés, des élargisseurs d'ailes noirs ou encore une suspension rehaussée. L'équipement sera riche, et elle viendra ainsi garnir un segment bien pauvre, les SUV urbains ayant tendance à supplanter les citadines baroudeuses... Cette Audi A1 Allroad sera présentée l'année prochaine.



MICHEL CLEMENTZ/PHOTOPQR

CARBURANTS Un nouvel étiquetage à la pompe

Depuis le 12 octobre, un nouvel étiquetage des carburants commence à être déployé dans les stations-service et sur les clapets des véhicules neufs. Il est issu de la volonté d'harmoniser les logos utilisés dans l'Union européenne. Vous retrouverez ainsi les logos suivants : un cercle avec "E5" pour le SP95 et le SP98, "E10" pour le SP95-E10, "E85" pour le superéthanol ; Un carré, avec "B7" pour le gazole standard, "B10" pour le nouveau gazole pouvant contenir jusqu'à 10 % de biodiesel, "XTL" pour le gazole paraffinique de synthèse. Enfin, le ministère de l'Économie précise que : "Les carburants gazeux feront l'objet d'une abréviation standardisée dans un losange : H2 pour l'hydrogène ; LPG pour le GPL-c ; CNG et LNG pour les gaz naturel comprimé (GNC) et gaz naturel liquéfié (GNL)." Et pas de panique : la dénomination habituelle des carburants sera toujours précisée au-dessus de ces logos...

L'Evoque II soignera son habitacle

Il aura beau être, comme l'Evoque actuel, basé sur une plate-forme technique antédiluvienne, le prochain SUV compact siglé Range Rover est promis à un bel avenir : son style extérieur séduisant sera toutefois moins chamboulé que l'intérieur. Le tableau de bord passera au numérique, et la console centrale sera surplombée d'un très large écran tactile, encore plus incliné que sur la génération actuelle. L'Evoque II ne cédera toutefois pas à la mode du "tout tactile", il conservera des commandes physiques, notamment pour la climatisation.

Pour nos 30 ans,
**ON VOUS SORT
LE GRAND JEU !**



SUR L'ACHAT
ET LA POSE
DE 2 PNEUS**



SUR L'ACHAT
ET LA POSE
DE 4 PNEUS**



TENTEZ de
GAGNER
une RENAULT
CLIO!
et 10€, 20€, 30€, 50€
en e-cartes cadeaux E.Leclerc***

30
ANS
DE ROUTE
ENSEMBLE



*Les offres bénéficiant d'un «Ticket E.Leclerc» sont limitées à 15 produits par foyer par opération. Voir modalités en magasin. **Offre en Ticket E.Leclerc valable pour tout achat et pose complète (montage, équilibrage et valve) simultanée de 2 ou 4 pneus été / hiver / 4 Saisons des marques Goodyear ou Dunlop réalisés dans le centre l'auto E.Leclerc vendeur le même jour. Les pneus doivent être par paire de mêmes gammes, dimensions, profils, indices de charge et de vitesse et montés sur le même véhicule. ***Jeu du 23/10 au 10/11/2018. Voir modalités du règlement sur www.30ans.jeu.leclerc ou à l'accueil de votre magasin l'auto E.Leclerc. Pour connaître la liste des magasins participants, les dates et les modalités appelez: **ALLO E.Leclerc** **N°Cristal 09 69 32 42 52** du lundi au samedi de 8h30 à 19h sauf les jours fériés et de 8h30 à 18h les veilles de jour férié.

APPEL NON SURTAXÉ

FORD FOCUS
1.0 EcoBoost 125 ch ST Line

RENAULT MÉGANE
1.3 TCe 140 ch Intens





Les cartes sont rebattues

S'attaquer à la reine Peugeot 308 dans l'espoir de la détrôner n'est pas tâche aisée. C'est pourtant l'objectif que visent ici la dernière Ford Focus, ainsi que la Renault Mégane équipée d'un nouveau moteur étonnant...

Par Stany Meurer Photos Arnaud Saunier

Je vois poindre dans vos yeux une interrogation : comment la nouvelle Focus, qui a connu un accueil assez mitigé dans la presse spécialisée, et la vieillissante Mégane osent-elles défier la référence 308 avec l'objectif avoué de lui faire mordre la poussière ? Mais qui a eu l'idée saugrenue d'un comparatif dont l'issue est a priori jouée d'avance ? Si ces questions paraissent pertinentes, il ne faut pas aller trop vite en besogne. À vouloir vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué, vous voilà aveuglés, et par là aussi vulnérables que le

Titanic face à son iceberg. En effet, au risque de nous répéter, toutes les versions ne se valent pas au sein d'une même gamme. Comme dans n'importe quelle famille, certains éléments sont plus doués que les autres. Cela, pour dire qu'il faut se méfier des généralisations. Ce rappel opéré, le moral des troupes est requinqué, et la Focus comme la Mégane ne partent plus battues d'avance à l'assaut de la citadelle 308. Toutefois, le moral ne suffit pas pour renverser la vapeur. Lorsqu'on veut vaincre la référence, il faut des biscuits dans les poches. Et si la mission n'est pas insurmontable, elle apparaît difficile...

LA VIE À BORD

En matière de présentation, deux écoles s'affrontent. À la fantaisie et à l'originalité françaises s'opposent la rigueur et la logique allemandes. D'autres parleront de chaleur et de froideur, c'est une question de vocabulaire. Par conséquent, nous nous abstiendrons d'établir un classement sur ces critères, nous contentant de rappeler que l'implantation particulière du combiné tête haute façon Peugeot pourra ne pas convenir à tout le monde. Plus classique, la formule de la languette escamotable, disponible en option sur les Ford (450 €) et Renault (400 €),



FORD FOCUS

- ➊ De facture classique, le tableau de bord de la Focus souffre surtout de matériaux de moins bonne qualité que ceux des françaises.
- ➋ Le tunnel de servitude est large, mais bas. La place aux jambes ne manque pas.
- ➌ Gros point noir, le volume du coffre est étrangement petit pour une compacte.



DES TROIS, LA FOCUS POSSÈDE LE CHÂSSIS LE PLUS EFFICACE : CE N'EST PAS LA MOINDRE DES SURPRISES DE CE COMPARATIF ! ●●●

PEUGEOT

PLUS

Plaisante à conduire
Finition soignée
Performances

MOINS

Prix
Habitabilité à l'AR
Vibrations et sonorité du moteur



fait davantage l'unanimité. En revanche, il est bien possible d'établir une hiérarchie sur le plan qualitatif. Là Peugeot, avide de reconnaissance premium, frise le sans-faute, devant une surprenante Renault qui, dans cette finition Intens, flatte le regard et le toucher.

Face à ce duo, difficile à critiquer pour la qualité de son habitacle, la Ford marque le pas.

Et ce, principalement à cause de matériaux peu valorisants, notamment le faux carbone en vrai plastique. Sur les trois voitures, les sièges avant ni trop souples ni trop fermes, présentant de surcroît un excellent maintien latéral, sont remarquables. Nous accorderons une mention spéciale aux appuie-tête de la Renault, réglables en profondeur. À l'arrière, les banques sont correctement réalisées, sans plus : afin de maximiser les cotes d'habitabilité, leurs assises sont courtes et implantées fort bas dans les coques. Justement, à propos d'habitabilité, Peugeot a fait l'étrange pari de favoriser le volume du coffre au détriment de l'espace dévolu aux passagers arrière. Dans la pratique, cela se traduit par un espace réduit pour installer ses jambes. Ford a fait le choix inverse, à savoir qu'il s'est montré très généreux avec les passagers arrière, quitte à priver le coffre de quelques précieux décimètres cubes. En offrant le meilleur compromis, la Mégane tire son épingle du jeu. Mais elle mérite en revanche le bonnet d'âne en matière →



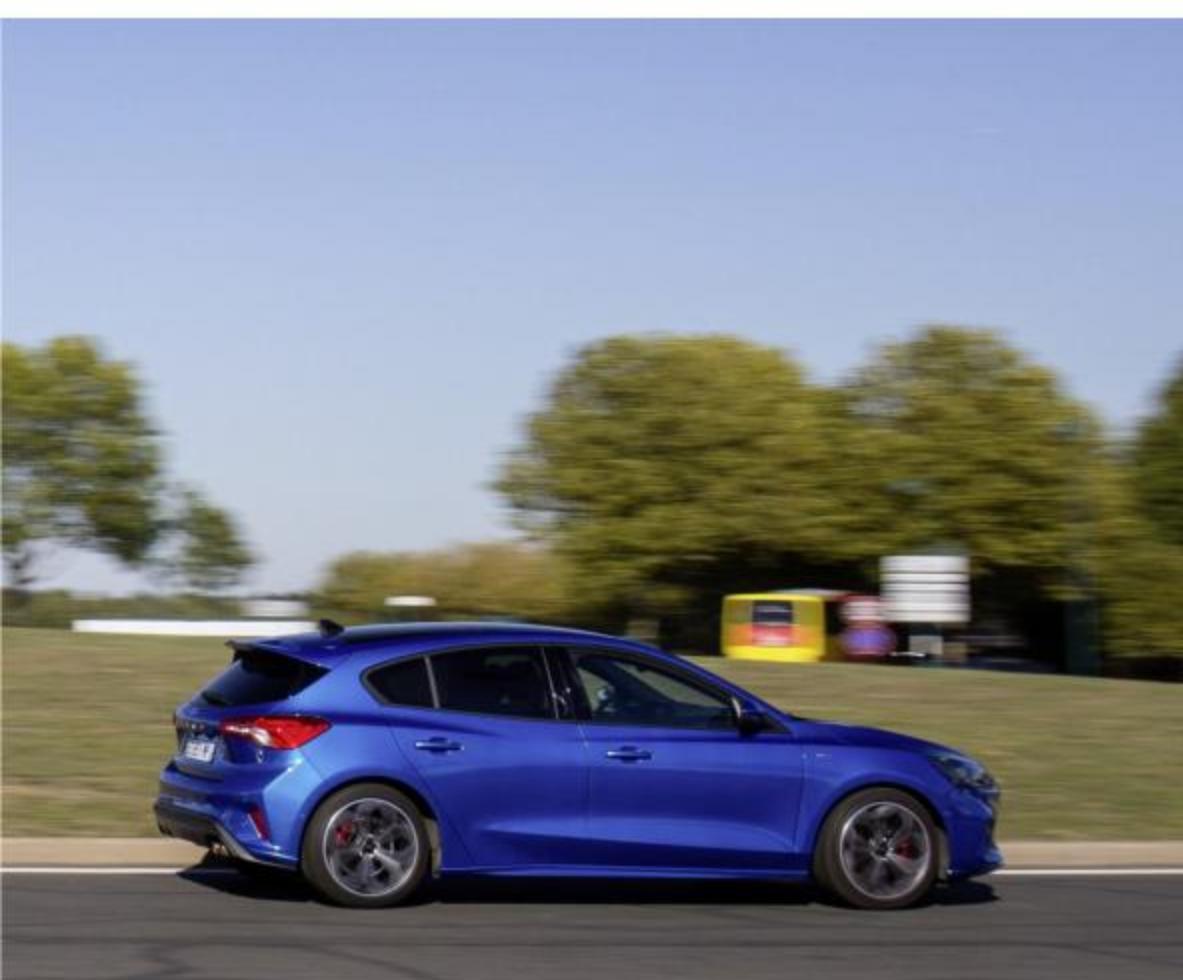
PEUGEOT 308

- ➊ Au risque de nous répéter, la lisibilité du bloc instrumental peut poser problème selon le réglage du siège. La finition est remarquable.
- ➋ Le tunnel de servitude est étroit mais haut, la console avant s'avère envahissante et la place aux jambes est comptée : pas terrible.
- ➌ Excellent volume du coffre.



RENAULT MÉGANE

- ➊ Le volume du coffre est à peine inférieur à celui de la référence 308.
- ➋ La Mégane offre un bon compromis entre place aux jambes et coffre. Mais la visibilité vers l'arrière est mauvaise.
- ➌ Comme le bon vin, la finition de la Mégane s'améliore au fil des années. Dans cette finition Intens, le résultat est très honorable.



de visibilité arrière. La faute au format réduit de sa lunette arrière, à l'épaisseur des montants arrière et aux deux appuie-tête latéraux arrière non encastrables.

Puisque nous évoquons ici indirectement la luminosité des habitacles, ouvrons une parenthèse sur le vitrage de pavillon disponible, en option, sur les trois voitures. Avec un toit ouvrant panoramique, Ford propose la solution la plus séduisante, mais la plus chère aussi (1 150 €). Pour sa part, Renault offre la possibilité d'un toit ouvrant, mais de format standard (900 €). Peugeot, enfin, donne à la 308 une vue imprenable sur les étoiles, via un toit panoramique fixe mais sans traverse, en échange de 610 € seulement. Il ne reste plus qu'à choisir... Comme les nationales se dégustent désormais à la vitesse de 80 km/h maximum, outre la variété des paysages ravissant vos yeux ainsi que ceux de vos passagers, vous avez également tout loisir de régaler vos oreilles en craquant pour les installations stéréophoniques optionnelles signées de grands noms. En l'occurrence,

ce sera B & O chez Ford (400 €), Denon chez Peugeot (510 €) et Bose chez Renault (600 €).

SUR LA ROUTE

Si l'on examine leur mécanique, il faut bien avouer que nos trois protagonistes ne partent pas à stricte égalité sur la ligne de départ. Ainsi, la Ford souffre à la fois d'un moteur de plus faible cylindrée (1 litre contre 1,2 litre pour la Peugeot et près de 1,35 litre pour la Renault), moins puissant (125 ch contre, respectivement, 130 ch et 140 ch) et, surtout, nettement plus faible en couple (170 Nm contre 230 Nm et 240 Nm). Ajoutez à cet inconvénient, un poids supérieur relevé sur notre bascule – 1 351 kg contre 1 290 kg pour la Peugeot et 1 319 kg pour la Renault – et vous comprendrez d'emblée que, face au chrono, la Ford n'a rien à espérer. Effectivement, elle se fait laminer par ses deux rivales, que ce soit à l'accélération ou en reprises. Le duel est plus serré entre les deux françaises, avec une 308 qui impose sa loi à la Mégane durant la première série d'exercices,



PEUGEOT 308

- ➊ Certes courageux et performant, le moteur 3 cylindres de la 308 déçoit par ses vibrations.
- ➋ Si la commande de boîte n'est pas vraiment exemplaire (en tout cas, moins agréable que celle des Focus et Mégane), son bon étagement sert parfaitement la mécanique.



**CÔTÉ CONFORT, LES FRANÇAISES
FONT HONNEUR À LEUR RÉPUTATION,
SANS DEVENIR DES BATEAUX
CHAHUTÉS PAR LA HOULE •••**

FORD

PLUS

Comportement routier
Prix imbattable
Habitabilité arrière

MOINS

Confort (trop) ferme
Performances
décevantes
Diamètre de braquage





FORD FOCUS

- ❶ À vouloir trop bien faire pour réduire ses émissions polluantes, la Focus se voit affublée d'une boîte beaucoup trop longue pour tirer la quintessence de son (petit) moteur.
- ❷ La Focus cède elle aussi à la mode des phares Full LED, mais elle les facture en sus (950 €) sur ST Line.



Un vrai plaisir de conduite, gâché en partie par un diamètre de braquage excessif pour la ville.



❸

alors que cette dernière prend sa revanche lors de la seconde. Pour résumer, si les Peugeot et Renault font pratiquement jeu égal, la Focus ne peut qu'assister impuissante, et à distance, à leur combat. Mais comme nul n'achète une compacte essence pour ses seules performances sportives, il est bon de se pencher sur les sensations éprouvées derrière le volant. Et là, surprise, la hiérarchie est sérieusement bousculée. Procédons par ordre.

S'il s'agit du seul moteur, le 4 cylindres de la Renault a notre préférence pour sa rondeur, son agrément et sa sonorité.

Plutôt en forme et bien aidé, à la fois par le bon étagement de la boîte et par le poids raisonnable de la 308, le 3 cylindres PureTech nous a toutefois un peu déçus par ses vibrations. Quant à l'autre 3 cylindres, celui de la Ford, s'il nous a enthousiasmés par sa sonorité, il nous est apparu juste pour donner vie à une compacte lourde, handicapée de surcroît par un étagement (trop) long de sa boîte de vitesses.

Examinons à présent les comportements routiers. Égale à elle-même et fidèle à sa réputation, la Mégane fait le job très correctement, mais sans procurer de passion. C'est la bonne élève par excellence, celle à qui on ne peut rien reprocher, sinon de manquer un peu de panache. La 308 nous est apparue conforme à ce qu'on attendait d'elle, ou à peu près. Poussé →



RENAULT

PLUS

Produit équilibré
Moteur épantant
Présentation en très net progrès

MOINS

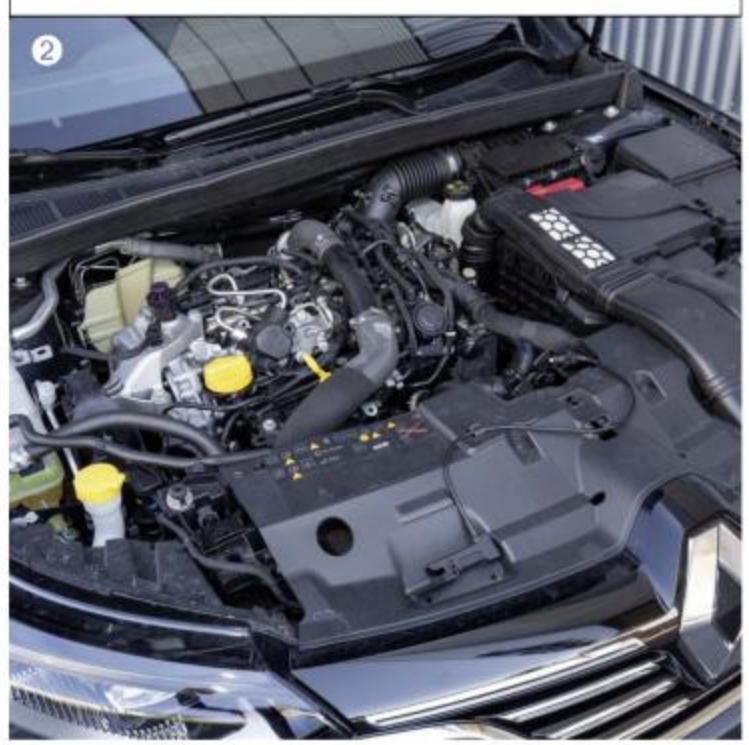
Un certain manque de personnalité
Visibilité vers l'arrière
Distances de freinage



❶

RENAULT MÉGANE

- ❶ Ce n'est pas la compacte des exploits, mais plutôt celle qui réalise un parcours sans faute en toute discréption. Et surtout, en affichant la consommation la plus basse quelles que soient les circonstances. ❷ Mention spéciale accordée à son excellent moteur.



❷

dans ses retranchements, son train arrière, assez basique, nous a rappelé que tout avait des limites. Et si ses réactions ne posent jamais de problème en matière de sécurité, il n'en va pas exactement de même sur le plan des sensations. Vous l'avez compris, la bonne surprise vient de la Focus, et plus précisément de son châssis, remarquable d'efficacité et de précision. Alors, certes, il manque un peu de watts à la voiture pour nous permettre d'évaluer ses compétences ultimes, mais il est parfaitement calibré pour tirer la quintessence du petit 1.0 EcoBoost et supporterait aisément quelques chevaux supplémentaires. Toute chose ayant un prix, l'agrement sportif du châssis de la Ford a été obtenu au détriment du confort, particulièrement sec à basse allure. Pour être tout à fait honnête, les choses s'améliorent nettement lorsqu'on augmente le rythme. En matière de confort, les françaises conservent une belle longueur d'avance, sans vraiment se départager.

BUDGET

Plutôt équilibrée jusqu'ici, la partie prend une tournée dramatique pour la 308 quand on

aborde ce chapitre. Elle est respectivement plus chère de 3 200 € et 1 500 € que la Focus et la Mégane : une différence de prix importante, voire abyssale par rapport à la Ford, que la Peugeot ne peut que partiellement justifier par un équipement plus complet, et qui s'explique surtout par l'appétit de la marque, envirée par le succès du modèle. Sur les trois voitures, la liste des options est conséquente. Profitez-en bien, car avec les prochaines normes de consommation, de pollution et tutti quanti, ces listes devraient se réduire comme une peau de chagrin, les constructeurs se voyant obligés de "rationaliser" leurs gammes de produits.

Cela dit, dans les finitions choisies ici, nos trois compactes n'imposent aucun effort financier supplémentaire indispensable.

En effet, telles qu'elles se présentent, leurs équipements sont complets et suffisamment riches d'origine. Bien entendu, vous avez toujours le loisir d'améliorer le quotidien avec des raffinements, comme la sellerie en cuir ou les sièges chauffants, mais tout cela n'est pas obligatoire. S'il ne fallait retenir qu'une option, nous choi-

sirions le régulateur adaptatif, livrable sur les trois voitures... mais pas au même prix. Il vous en coûtera 600 € sur la Focus (couplé à la lecture des panneaux), 700 € sur la 308 (pack Drive Assist) et 300 € seulement sur la Mégane. À la pompe, la Renault, avec son "gros" moteur, s'avère pourtant la moins gourmande (6,9 l/100 km en moyenne), contrairement à ce que son taux d'émission en CO₂, plus élevé que ceux de ses rivales, laisse présager. Elle devrait vous faire économiser 3 litres de carburant tous les 1 000 km par rapport à la Ford et à la Peugeot : pas énorme certes, mais pas négligeable non plus sur le long terme : 300 litres sur 100 000 km, soit plus de 450 € au cours actuel du carburant. Au rayon des garanties, les trois constructeurs sont pingres, se limitant au minimum légal de 2 ans, kilométrage illimité. ■

VERDICTS

LA VIE À BORD:

1^{er} RENAULT - 2^e PEUGEOT - 3^e FORD

SUR LA ROUTE:

1^{er} RENAULT - 2^e PEUGEOT - 3^e FORD

LE BUDGET:

1^{er} FORD - 2^e RENAULT - 3^e PEUGEOT

L'avis de Stany Meurer



J'adore sa ligne et j'ai été bluffé par son comportement routier digne d'une sportive.



L'avis de Stany Meurer

Je n'adhère toujours pas au combiné tête haute de la 308. Les vibrations du moteur me chagrinent.



L'avis de Stany Meurer

Pas le coup de cœur, mais c'est peut-être bien avec la Mégane que je repartirais.



LA GOURMANDISE EST UN VILAIN DÉFAUT. À CAUSE DE LUI, LA 308 PAIE LE PRIX FORT DANS CE COMPARATIF, BATTUE PAR DES RIVALES AUX APPÉTITS PLUS MODÉRÉS •••





Conçus pour vos trajets quotidiens

laufenn
Journey in Style

S FIT EQ

Pneus été Ultra Hautes Performances

G FIT EQ

Pneus été Hautes Performances



FORD FOCUS 1.0 EcoBoost 125 ch ST Line
PEUGEOT 308 1.2 PureTech 130 ch GT Line
RENAULT MÉGANE 1.3 TCe 140 ch Intens



NOS MESURES

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

EN CHIFFRES

	Ford Focus	Peugeot 308	Renault Mégane
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	125 ch à 6000 tr/mn	130 ch à 5500 tr/mn	140 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	170 Nm de 1400 à 4500 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn	240 Nm à 1600 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/Puissance fiscale	998 cm ³ /6 CV	1199 cm ³ /7 CV	1332 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6
Châssis			
Diamètre de braquage	11,8 m	11 m	11,5 m
Pneumatiques AV/AR	235/40 R 18	225/45 R 17	225/40 R 18
Dimensions/poids			
L/l/h/empattement	4,38/1,82/1,48/2,65 m	4,26/1,81/1,45/2,62 m	4,36/1,82/1,45/2,67 m
Poids/tractable freiné	1351/1100 kg	1290/1300 kg	1319/1400 kg
Performances			
1000 m d. a.	32,7 s	30,8 s	30,9 s
0 à 100 km/h	11 s	9,3 s	9,7 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	12/14,6/19,2 s	9,6/12,5/15,8 s	9,4/11,8/15,2 s
Vitesse maxi	200 km/h*	199 km/h	203 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	11/33/65 m	12/34/67 m
*Donnée constructeur.			
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	29 cm	21 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	146/143 cm	148/145 cm	149/142 cm
Volume de coffre	388 dm ³	451 dm ³	442 dm ³
Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	37,6/66,6/69,8 dB	37,4/66,1/68,5 dB	37,7/65,5/68,3 dB
LE BUDGET			
	Ford Focus	Peugeot 308	Renault Mégane
Prix	25 400 €	28 600 €	27 100 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (108 g)	0 € (115 g)	malus 113 € (125 g)
Prix du modèle essayé, avec options et malus inclus	32 750 €	32 640 €	31 363 €
Garantie	2 ans, kilométrage illimité	2 ans, kilométrage illimité	2 ans, kilométrage illimité
Équipements communs			
6 airbags, autoradio-CD MP3 avec commandes au volant, Bluetooth, capteurs luminosité/pluie, clim bizona auto, frein de parking électrique, écran couleur, ESP, GPS Europe, jantes en alliage, radars de parking AV/AR, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur électrochromatique, rétroviseurs extérieurs, stop/start, système de freinage actif d'urgence, volant cuir réglable en hauteur et en profondeur...			
Options			
Affichage tête haute/caméra de recul	450 €/250 €	série/série	400 €/série
Chargement smartphone induction/alarme	150 €/300 €	non disponible/série	non disponible/non disponible
Installation stéréo/surveillance angles morts	400 € (B&O)/350 €	510 € (Denon)/310 €	600 € (Bose)/500 €
Peinture spéciale ou métallisée/park assist	de 200 à 750 €/450 €	de 650 à 820 €/550 €	de 650 à 850 €/500 €
Projecteurs full LED/régul. de vitesse adaptatif	950 €/600 €	série/700 €	série/300 €
Sellerie cuir/sièges AV chauffants	850 €(partielle)/450 €	1 900 €/700 €	1 500 €, les deux compris
Roue de secours/jantes 18 pouces	100 € (normale)/500 €	110 € (galette)/de 310 à 420 €	130 € (galette ou normale)/500 €
Toit vitré	1 150 € (panoramique, ouvrant)	610 € (panoramique, fixe)	900 € (simple, ouvrant)
Consommations			
Moyenne	7,2 l/100 km	7,2 l/100 km	6,9 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,6/7/6,9 l/100 km	7,6/6,9/7,2 l/100 km	7,7/6,5/6,4 l/100 km
Autonomie/Réservoir	722 km/52 l	736 km/53 l	681 km/47 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne	France	Espagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

RENAULT MÉGANE

Première constatation: aucune n'a démerité. Sans esbroufe mais avec la manière, la Mégane s'impose à l'issue d'une partie serrée. Son atout principal? Un moteur remarquable, performant et économique animant une compacte équilibrée, bien finie et équipée. Grâce à son châssis bigrement efficace, la Focus s'avère séduisante, mais pêche par des performances en retrait et des suspensions trop sèches, surtout à faible allure. Quant à la 308, disons que ses prétentions financières lui coûtent cher!



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



**Ne passez pas à côté
de l'Audi de vos rêves.**

Journées **All Access***

Du 13 octobre
au 10 novembre

Pendant les journées All Access*, profitez de tous
les avantages exclusifs.



Offre financement

Un taux ultra avantageux⁽¹⁾



Offre pneumatiques

1 roue complète offerte
pour 3 roues achetées⁽²⁾



Offre entretien

2 ans d'entretien offerts sur
une sélection de véhicules⁽³⁾

Audi Occasion :plus

Entrez dans l'univers Audi.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur Audi.fr/occasions.

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

* Journées exceptionnelles

(1) Crédit Auto éligible sur véhicules labellisés Audi Occasion :plus, du 13 octobre au 10 novembre 2018 dans le réseau participant, sous réserve d'acceptation par Volkswagen Bank et après expiration du délai légal de rétractation. Offre de crédit liée à une vente réservée aux particuliers valable chez tous les Distributeurs Audi Occasion :plus présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital social : 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr) et après expiration du délai légal de rétractation – Apport minimum obligatoire : 10 % du prix d'achat TTC – Financement mini : 2 500 € TTC.

(2) Offre réservée aux particuliers, valable en France métropolitaine dans le réseau Audi Occasion :plus participant, pour l'achat d'un véhicule labellisé Audi Occasion :plus et de quatre roues complètes, entre le 13 octobre et le 10 novembre 2018. Offre comprise dans le pack All Access, non cumulable avec toute autre offre en cours. 1 roue complète offerte pour l'achat de 4 roues complètes (3 roues complètes facturées). Hors montage, valves et équilibrage. Dans la limite des stocks disponibles. Détails sur audi.fr.

(3) Offre valable du 13 octobre au 10 novembre 2018. Sur une sélection de véhicules labellisés Audi Occasion :plus. Service entretien offert pendant 2 ans ou 60 000 km au premier des deux termes échus suivant le plan d'entretien du Constructeur. Entretien proposé par OPTEVEN Services, Société Anonyme au capital de 365 878 €, dont le siège est situé 35-37, rue Louis-Guérin – 69100 Villeurbanne, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Lyon sous le numéro 333 375 426. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € – 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

Volkswagen Group France SA. – RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Gamme Audi A7 : consommation NEDC en cycle mixte (l/100km) : 5,5 – 7,2. Rejets de CO₂ NEDC (g/km) : 142 – 163. Valeurs susceptibles d'évoluer à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre partenaire.

LES EXPERTS AJ

À voir les regards hallucinés et les smartphones sortir des poches sur leur passage, nos Experts ont parfois eu l'impression d'être au volant d'un Orni*. L'i8 Roadster est spectaculaire, mais l'expérience de conduite est-elle à la hauteur ?

*Objet roulant non identifié



Capoter ou décapoter ne prend guère plus d'une quinzaine de secondes. BMW a fait ce qu'il fallait pour rendre la sonorité du petit 3 cylindres presque aussi chatouilleuse à l'oreille que celle d'un 6.



Matériaux raffinés, finition au cordeau, écrans XXL haute résolution, tous les codes sont là pour offrir une ambiance à la fois très luxueuse et très "techno". L'aéro est maîtrisée et les bruits d'air ne viennent pas gâcher les sensations.

PHOTOS ARNAUD SAUNIER



L'i8 est déjà un spectacle à l'arrêt!
La cinématique des portes ajoute à son charme.

BMW i8 ROADSTER

157 050 € - Malus écologique : 0 € (46 g/km CO₂)



**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.

PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

“
C'est une auto impressionnante et très plaisante à conduire, mais elle est trop lourde pour être vraiment efficace.
”

L'avis du pilote



J'adore sa gueule, mais il faut assumer de rouler dans une auto comme celle-là, surtout dans cette couleur!

La puissance du système hybride est impressionnante : quand on écrase la pédale de droite, ça remue les tripes. Et cette douceur, ce silence à basse vitesse, quel régal ! Passer de sensations aussi opposées vous fait l'effet de montagnes russes, c'est génial ! La gestion du système hybride est parfaite, totalement transparente. Mais pour moi, ce n'est pas une sportive. C'est une GT très exclusive offrant un confort de roulage remarquable et un agrément de conduite de haut vol. Les performances sont là, mais du fait de sa technologie, l'i8 est très lourde [N.D.L.R. : 1660 kg]. Et le poids vous rappelle vite à l'ordre. Au freinage notamment, avec beaucoup d'inertie et la sensation d'un manque de mordant. La tendance au sous-virage est aussi prononcée, alors que le train arrière est rivé au sol.

“
C'est une auto remarquable, mais au bout du compte, je la trouve plus sensationnelle à regarder qu'à conduire.
”

L'avis de la journaliste



Cette i8, c'est un concentré de technologies maîtrisées pour que cela soit transparent pour le conducteur. Arriver à de telles performances – elle vous propulse à 100 km/h en 5 s – en ne consommant que 4,4 l/100 km, voire 2,2 l en mode Eco, et rien du tout en ville (sur une très courte distance) est remarquable. Même une fois la batterie vide, l'i8 se contente de 8,8 l/100 km, les performances étant moindres puisque le 3 cylindres fonctionne seul. Sa ligne spectaculaire, le fait de devoir se contorsionner pour s'installer et son habitacle de supercar contribuent aussi à l'émerveillement et aux sensations. C'est une auto plaisante, mais au risque de jouer les difficiles, je reste sur ma faim. BMW a fait ce qu'il fallait pour que la sonorité titille agréablement l'ouïe. Mais l'arrivée de la puissance est moins sidérante que dans une pure électrique et moins "naturelle" que dans une sportive thermique.

“
Évidemment, elle est chère, mais c'est le prix de l'exception et d'une technologie sidérante.
”

L'avis du taxi



Eh bien, moi qui n'aime pas la sonorité des 3 cylindres, je crois que je vais devoir changer d'avis. C'est sidérant de voir à quel point un petit moteur peut vous donner un sacré coup de pied aux fesses grâce à l'aide d'un moteur électrique. Cette i8 est aussi spectaculaire à l'intérieur qu'à l'extérieur ! Il se dégage de son habitacle un luxe inouï et un côté futuriste impressionnant mais pas compliqué pour autant. La position de conduite est idéale, l'ergonomie intuitive, les infos lisibles, l'insonorisation parfaite : je trouve facilement mes marques, même si l'encombrement reste très difficile à appréhender en ville. Mais c'est une invitation à voyager en première classe. La capote s'ouvre en un tournemain et l'aéro a été très étudiée. Résultat, même à 120-130 km/h, les bruits d'air sont peu présents à bord et il est parfaitement possible de tenir une conversation. En revanche, il faut voyager très léger, même à deux.

91 %
des Français pensent
que recharger un véhicule
électrique chez eux va peser
sur leur facture⁽¹⁾.

J'agis
avec
ENGIE

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

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

engie

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

(1) Enquête IFOP pour ENGIE réalisée du 25 au 27 juillet 2018 auprès d'un échantillon de 1 000 personnes représentatives de la population française.
(2) Offre Elec'Car 3 ans : bénéficiez de -50% sur le prix du kWh HTT pendant les heures creuses (définies par le gestionnaire du réseau de distribution) par rapport au prix du kWh HTT en heures pleines de l'offre Elec'Car 3 ans d'ENGIE. Offre de marché électricité indexée sur le tarif réglementé réservée aux clients particuliers propriétaires d'un véhicule électrique, et disposant d'un comptage heures pleines/heures creuses. Selon la situation du client, le passage d'un comptage simple à un comptage heures pleines/heures creuses peut entraîner la facturation de frais par le gestionnaire de réseau (voir catalogue des prestations). En souscrivant une offre à prix de marché, vous restez libre de revenir, à tout moment et sans frais, au tarif réglementé en électricité pour votre lieu de consommation, si vous en faites la demande.
(3) Électricité verte : pour tout nouveau contrat d'électricité souscrit par un client particulier, à l'exclusion de l'offre électricité Happ-e, ENGIE achète l'équivalent de la quantité d'électricité consommée par le client en Garantie(s) d'Origine émise(s) par des producteurs d'énergie renouvelable.

[DOSSIER]



Porsche
Cayenne
E-Hybrid
p. 60

VS

Land Rover
Range Rover
P400e
p. 60

Les SUV arrivent en force

Certes, ils plaisent beaucoup, mais l'arrivée de nouvelles normes antipollution risque de leur porter un coup. Leur parade ? S'associer à l'autre tendance forte du moment pour montrer patte blanche.

Dossier réalisé par Camille Pinet, Mélina Priam, Pascal Richard et Romain Vannier Photos F. Grout, Ch. Martin, D. Meunier, B. Rouffignac et A. Saunier

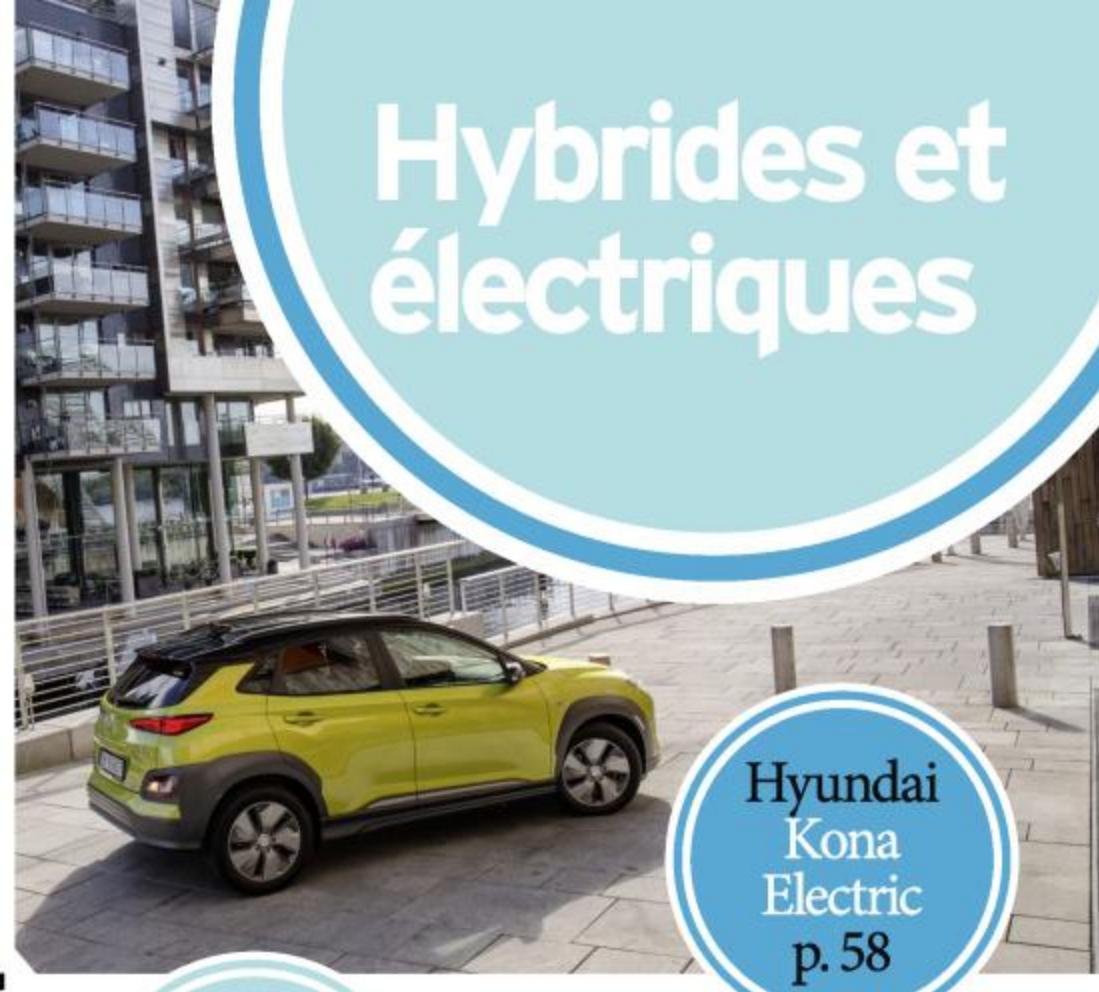


Mitsubishi
Outlander
PHEV
p. 68



Jaguar
I-Pace
p. 54

Hybrides et électriques



Hyundai
Kona
Electric
p. 58



Lexus
UX 250h
p. 64



Kia
Niro Hybride
Rechargeable
p. 66

VS

Kia
Niro Hybride
p. 66



&
Les françaises arrivent en force!
p. 69



Le son et l'image

En apparence aux antipodes de l'image que beaucoup se font d'une Jaguar, le SUV 100 % électrique du britannique bouscule les traditions, mais sans les renier.



Pour encore bon nombre d'entre nous, sans doute un brin rétrogrades ou nostalgiques, Jaguar, septuple vainqueur des 24 Heures du Mans, est un constructeur de berlines luxueuses, de roadsters pétaradants et de coupés ultra-performants.

Sauf qu'aujourd'hui, à l'instar d'un autre spécialiste de la voiture de sport, Porsche pour ne pas le citer, la firme britannique vend en premier lieu des SUV. Le dernier en date cultive même ce paradoxe entre mythe et réalité en s'appuyant sur une motorisation 100 % électrique, bien éloignée des mécaniques thermiques à six, huit, voire douze cylindres ayant participé à la renommée de la marque. S'il existe un lien de parenté entre cet I-Pace, mu-

tique et haut perché, et une tonitruante F-Type SVR, il est a priori bien caché.

Car à bord, le silence règne en maître, quelle que soit l'allure. Les bruits de roulement comme les turbulences aérodynamiques demeurent particulièrement bien maîtrisés.

Les valeurs relevées au sonomètre l'attestent: l'insonorisation de l'habitacle apparaît plus aboutie que celle d'une Tesla Model X.

Et devant tant d'efforts pour épargner à l'équipage les affres du monde extérieur, la possibilité d'amplifier le chuintement de la chaîne de traction à l'accélération, par le biais du système audio, paraît bien saugrenue. Jusqu'au premier virage! En l'absence d'un vrombissement familier, se fier au seul défilement du décor ne suffit

pas toujours à estimer sa vitesse. Or celle-ci peut être très élevée. Car l'I-Pace envoie vraiment du lourd! Au propre comme au figuré.

Bien qu'accusant plus de 2,2 tonnes sur la balance, cette "Jag" met à profit les 400 ch cumulés de ses deux moteurs synchrones (un par essieu), pour expédier le 0 à 100 km/h en 5,2 secondes et franchir la borne kilométrique depuis l'arrêt en 25,4 secondes. Et encore, ces chiffres ne restituent pas la singularité des sensations à l'accélération. Les 696 Nm de couple se tenant prêts à débouler à tout moment, aplatis la pédale de droite provoque invariablement l'écrasement du corps au fond du siège, à l'entame d'un dépassement ou comme au "décollage" au feu rouge. Ce que confirment les seulement 3,9 s exigées pour passer de 90 à 130 km/h. Le freinage, lui, inspire un peu moins l'euphorie. Non pas à cause des ➤



Ambiance luxueuse teintée d'une touche de sportivité et technologie à gogo : l'I-Pace multiplie les écrans tactiles. L'ergonomie en est bien pensée et la prise en main assez aisée.

distances d'arrêt, rassurantes au regard de la masse à stopper, mais en raison d'un toucher de pédale totalement artificiel.

Plus encore que ses performances, le comportement routier se montre réellement digne des standards de la marque au félin.

Pachydermique en dépit d'une structure constituée d'aluminium à 94 %, le poids s'avère heureusement idéalement réparti et s'assortit d'un

centre de gravité abaissé par l'implantation des 600 kg de batterie dans le plancher. L'agilité de ce bijou de la Couronne (il en a le prix !) s'avère ainsi bien supérieure à ce que suggère son apparence massive. Semblable à celui d'une F-Type, le train avant, qui dispose de triangles superposés, se montre incisif, tandis que l'arrière, dérivé de celui du F-Pace, enroule volontiers la courbe. Seule la direction, trop peu communicative, et l'amortissement, trahi par quelques mouvements de caisse indésirables, même lorsqu'il est

piloté en option, privent ce SUV du sans-faute. À l'équilibre naturel du châssis s'ajoute le pilotage individuel de chaque essieu par l'intermédiaire de son moteur. Les ingénieurs ne se sont pas privés pour donner à cette lourde intégrale l'attitude enjouée d'une propulsion. Il suffit d'inhiber l'ESP, partiellement déconnectable, pour s'en convaincre.

Mais à conduire l'I-Pace comme une Jaguar, les 90 kWh de sa batterie lithium-ion s'évanouissent bien avant d'avoir parcouru les



❶ L'I-Pace est un beau bébé, mais il est moins haut que la plupart des SUV. Son profil met en exergue ses porte-à-faux courts et son empattement long. Un choix qui permet une bonne intégration des batteries et privilégie l'habitabilité. ❷ À l'arrière, les passagers ne manquent pas d'espace, même si les plus grands seront moins à l'aise au niveau de la garde au toit. ❸ À droite, le traditionnel compte-tours a laissé sa place aux informations liées à la charge de la batterie et à l'autonomie.

Hybrides et électriques



JAGUAR I-PACE EV400 S 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	400 ch à 4250 tr/mn
Couple maxi	696 Nm à 0 tr/mn
Type	2 moteurs synchrones
Puissance fiscale	4 CV
Batterie/capacité	lithium-ion / 90 kWh
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	train épicycloïdal / 1

Châssis

Diamètre de braquage	12,7 m
Pneumatiques AV/AR	255/40 VR 22

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,68 / 2,01 / 1,56 / 2,99 m
Poids/tractable freiné	2231 / 750 kg

Performances

1000 m d.a.	25,4 s
0 à 100 km	5,2 s
90-130 km/h en Drive	3,9 s
Vitesse maxi	205 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/31/63 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149 / 146 cm
Volume de coffre	488 dm ³ (+27 à l'avant)

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	33,3 / 63,7 / 66,4 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	78380 €
Bonus (CO ₂)	6000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé*	89127 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

*Avec options et bonus inclus

Équipements de série

6 airbags, assistant de maintien de file, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto., lecture des panneaux, phares à LED, régul./limít. de vitesse, syst. multimédia avec écrans tactiles/6 prises USB/GPS...

Options

Affichage tête haute (605 €), amort. piloté (1 593 €), hayon électrique (504 €), sièges cuir (3 129 €)...

Consommations

Moyenne	24,6 kWh/100 km
Ville/Route/Autoroute	22,7 / 21,4 / 29,8 kWh/100 km
Autonomie	372 km
Temps de charge (80 %)	1 h 30 (50 kW) - 10 h (7 kW)

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

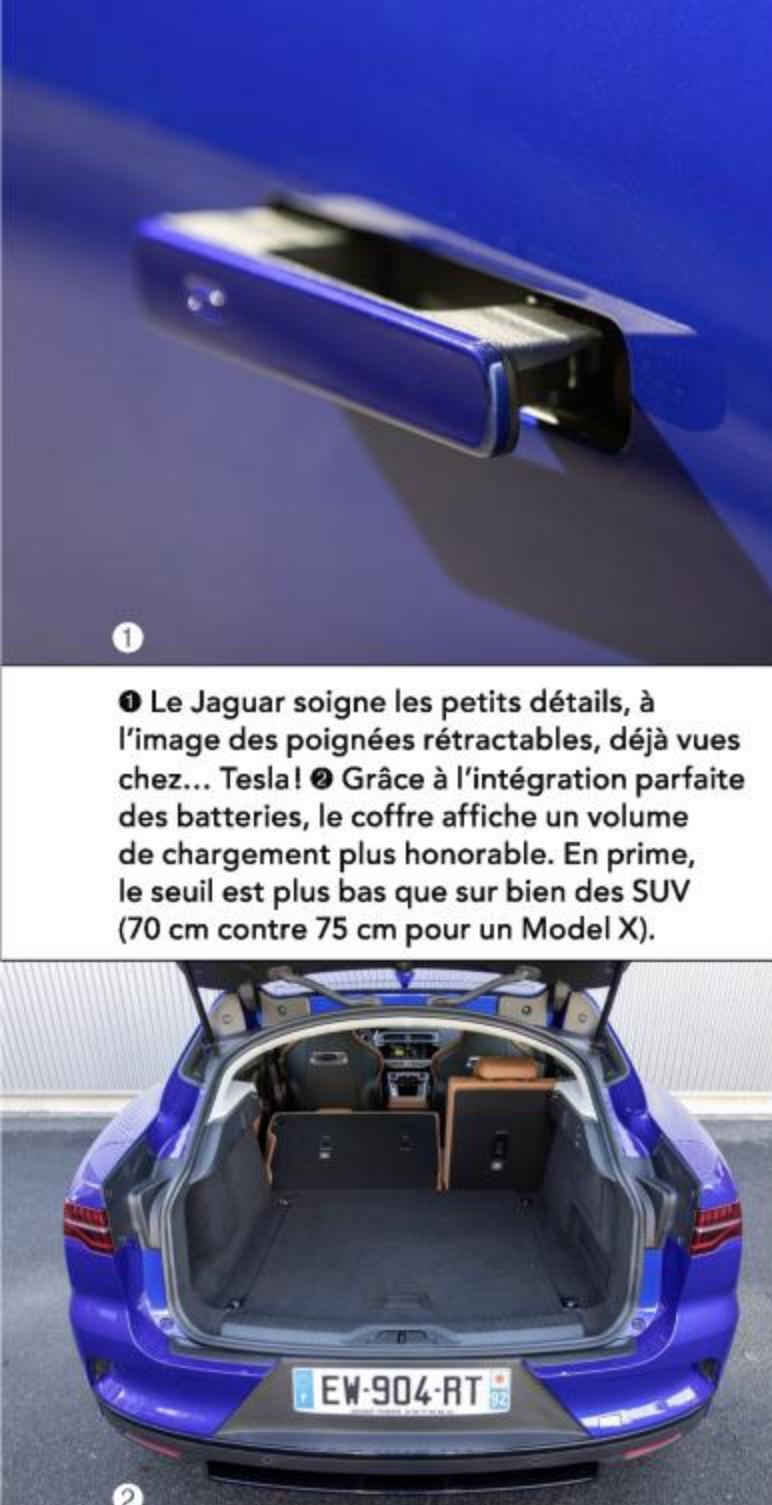
Autriche

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Vraie Jaguar à conduire, l'I-Pace n'usurpe pas son statut de SUV, grâce à son sens de l'accueil. Mais son autonomie réelle déçoit et le temps de charge de la batterie s'avère à la limite du rédhibitoire, sans oublier le prix.

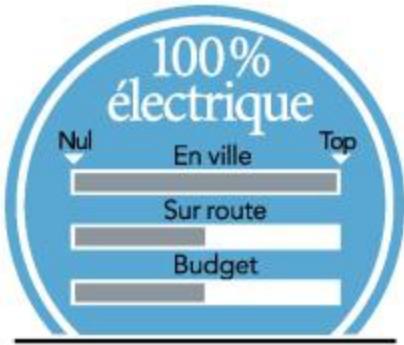
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1 Le Jaguar soigne les petits détails, à l'image des poignées rétractables, déjà vues chez... Tesla! 2 Grâce à l'intégration parfaite des batteries, le coffre affiche un volume de chargement plus honorable. En prime, le seuil est plus bas que sur bien des SUV (70 cm contre 75 cm pour un Model X).

À CONDUIRE L'I-PACE COMME UNE JAGUAR, LA BATTERIE S'ÉPUISE VITE ET L'AUTONOMIE NE TIENIT PAS LES PROMESSES ANNONCÉES ●●●





Petit mais endurant!

Le club des électriques offrant une autonomie digne d'un modèle essence est très fermé. Le Kona Electric a sa carte de membre, sans faire payer le ticket d'entrée au prix fort.

Malgré les progrès récents et continus réalisés, le premier handicap des voitures électriques reste, psychologiquement du moins, l'autonomie. Et, de la même façon que le budget carburant représente une part conséquente du coût d'une auto thermique sur l'ensemble de son "œuvre", ce qui coûte cher dans une électrique, ce sont... les batteries. Plus elles sont puissantes, plus l'autonomie est importante, et plus le prix grimpe. Résultat: jusqu'ici, les autos capables de parcourir plus de 400 km sans devoir être rechargées se comptent sur les doigts d'une main; et elles coûtent un bras (*voir les Jaguar i-Pace p. 54 et autres Tesla*), alors que les plus abordables – Zoe, Leaf, etc. – ont encore un fil à la patte trop court qui restreint leur usage à des

trajets de courte ou moyenne distance. Le groupe Kia-Hyundai entend changer tout cela.

Avec sa batterie de 64 kWh, le Kona Electric, petit SUV urbain bien sous tous rapports, se faufile en silence aussi bien en ville qu'il rallie Paris à Lyon.

Et cela, sans imposer un train de sénateur ni un stop-charge à Beaune, en restant plaisant à mener, le silence et le côté zen de la conduite d'une électrique n'étant pas désagréable. Malgré un poids conséquent, il est bien suspendu et pas trop pataud. Maniable en ville, il s'apprécie pour ses accélérations toniques et ne s'essouffle pas trop vite ensuite. Son autonomie digne d'une voiture essence supprime la contrainte de devoir ravitailler chaque jour et permet d'envisager un usage plus polyvalent.

Le Kona Electric reprend les grandes lignes de la version thermique. Il se distingue néanmoins à sa calandre pleine et à ses jantes spécifiques.



Hybrides et électriques



La présentation manque un peu d'originalité, mais l'ensemble présente bien et toutes les aides à la conduite en vogue sont au menu.



Le Kona dispose d'une fonction (contrôlée par le propriétaire) qui permet à un tiers de le débrancher une fois la charge terminée.

Attention quand même, il ne faut pas exiger de lui qu'il tienne sa vitesse maxi sur toute la distance. Sans quoi, cette dernière sera vite raccourcie. Ce n'est pas un scoop: comme avec une voiture thermique, mais de manière accentuée, la conduite influe sur l'autonomie. Ainsi, de 633 km à une vitesse stabilisée de 70 km/h, celle-ci dégringole à 277 km à 130 km/h. À bon entendeur... Parce que l'autre problème des voitures électriques est que plus la batterie est grosse, plus il faut de temps pour la recharger. Et là, le Kona n'a pas la solution à lui tout seul!

LE BILAN aj ★★★★☆

Certes, il est plus cher qu'un SUV urbain classique, mais il est bien équipé, promet un budget plus économique à l'usage et, avec 400 km d'autonomie, affiche le meilleur rapport prix/autonomie du marché. C'est sans doute la première voiture électrique qui peut s'envisager comme véhicule unique pour une petite famille.

EN CHIFFRES Moteur électrique synchrone à aimant permanent • 204 ch • 395 Nm • Batterie: lithium-ion - polymère • 64 kWh • Boîte: réducteur, 1 rapport

• Poids: 1 718 kg • 0 à 100 km: 7,4 s • V. max.: 173 km/h • Autonomie moyenne/ville/route/autoroute: 393/405/421/355 km • Temps de charge sur réseau domestique/Wallbox/borne rapide: 23h30/7h15 (80%)/54 mn (80%) • Dimensions L/l/h/empattement: 4,18/1,80/1,57/2,60 m • Longueur aux jambes AR: 23 cm • Coffre: 300 dm³ • Prix: 44 900 € • Bonus 6 000 € • Rejets de CO₂: 0 g/km.



HYBRID by MINI

MINI COUNTRYMAN HYBRIDE RECHARGEABLE.

À PARTIR DE 495€/MOIS SANS APPORT*.
ENTRETIEN ET PERTE FINANCIÈRE INCLUS**.



BUSINESS
DRIVE.

Dynamisez votre entreprise.

*MINI Countryman Cooper SE ALL4 Finition Business 224ch (136+88ch) BVA6 avec peinture métallisée. 36 loyers linéaires : 495 €/mois. Consommations en cycle mixte : 2,4 l/100km. Consommation électrique : 13,2 kWh/100km. CO₂ : 55 g/km. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km incluant l'Entretien et l'Assistance 24/24 et la Garantie Perte Financière. Offre réservée aux entreprises pour toute commande de MINI Countryman Cooper SE ALL4 dans les concessions participantes avant le 31/12/2018 sous réserve d'acceptation de votre dossier par Alphabet France Fleet Management SNC - 1 Avenue Edouard Belin - 92500 Rueil-Malmaison - au capital de 38 125 € - RCS Nanterre B 338 708 076. **Prestations souscrites auprès d'Alphabet France Fleet Management - N°ORIAS : 13009206. Vérifiable sur www.orias.fr. Certificat d'immatriculation non inclus. Le véhicule présenté comporte des équipements en option : MINI Countryman Cooper SE ALL4 Finition Business 224ch (136+88ch) BVA6 avec peinture métallisée. 36 loyers linéaires: 536,27 €/mois. Consommations en cycle mixte : 2,5 l/100km. Consommation électrique : 13,2 kWh/100km. CO₂ : 55 g/km. Montants TTC dont TVA 20 %.

Le silence leur va si bien

Dans la galaxie des hybrides rechargeables, ils sont au top ! Grâce à leurs moteurs électriques, ces deux SUV ostentatoires s'achètent une conscience. Mais chacun joue sa partition : l'un cultive l'opulence, l'autre sa sportivité.

Pour survivre, les SUV de luxe sont contraints de passer par la case hybride. Même dans leurs versions les moins puissantes, les Land Rover Range Rover et Porsche Cayenne conventionnels sont en effet frappés par des malus écologiques approchant les 10 000 € quand leurs versions électrifiées y échappent totalement. Ne croyez pas pour autant qu'en s'offrant une batterie et des moteurs électriques, ces deux fleurons sont devenus raisonnables. L'excès

reste leur marque de fabrique ; il suffit de lire leur fiche technique pour s'en convaincre...

SUR LA ROUTE

Difficile d'imaginer deux caractères plus différents que ces deux-là ! Le Range Rover s'affirme comme un véhicule de très grand luxe, surtout dans cette version longue. Si ses accélérations étonnantes contrastent avec son aspect hiératique, sa vocation est avant tout le confort. Sa suspension boîte les irrégularités et son gabarit a tôt fait de décourager les sportifs en herbe. Cela

n'interdit pas le plaisir de conduite et ce, dès les plus basses vitesses. Il inspire une sensation de force tranquille, unique dans la production contemporaine. Elle est d'autant plus appréciable en mode électrique, qui convient bien à sa philosophie.

Le Porsche Cayenne, lui, joue une partition plus classique.

Et... respectueuse de son blason : celle de la sportivité. Il parvient à faire oublier sa masse et semble se manier comme une petite GTI grâce à ➔



LE RANGE ROVER ET LE CAYENNE OFFRENT UNE AUTONOMIE SIMILAIRE EN MODE ÉLECTRIQUE : NOUS AVONS MESURÉ EN MOYENNE 30 KM POUR LE PREMIER ET 32 KM POUR LE SECOND ...

Hybrides et électriques



En termes de luxe, le Range Rover se compare aux blasons les plus prestigieux. Le Rolls-Royce Cullinan et le Bentley Bentayga n'ont qu'à bien se tenir.



L'ambiance est plus sportive à bord du Cayenne, mais moins exclusive. On regrette également l'ergonomie toujours aussi compliquée des commandes.



À côté du Range Rover, le Cayenne passerait presque pour une citadine. Il est pourtant aussi large, et peine à trouver sa place sur les petites routes.

ses quatre roues directrices, qui font merveille sur les petites routes. S'y ajoute le bruit du V6, beaucoup plus noble que celui du 4 cylindres anglais. Un vrai tour de force qui se paie cependant par un filtrage moyen des irrégularités et quelques défauts de fonctionnement du système hybride : il est toujours impossible de doser correctement le freinage et la boîte de vitesses "oublie" parfois de rétrograder à la décélération.

LA VIE À BORD

Il n'y a pas vraiment de débat entre l'habitacle du Porsche et celui du Range. Ce dernier représente toujours le sommet du luxe, et dans sa définition Autobiography, l'opulence est totale. La qualité des cuirs et des bois, l'espace disponible aux places arrière et la profusion des équipements de prestige le classent dans une catégorie à part. Il s'apprécie surtout à l'arrière, où ses sièges se plient à tous les caprices. En dépit de la sellerie cuir rouge intégrale de notre modèle d'essai, l'intérieur du Cayenne distille

une ambiance "grande série" plus marquée. Son ergonomie apparaît aussi plus complexe que celle du Range Rover, en raison de la profusion de commandes tactiles et de réglages disponibles. En revanche, l'allemand apparaît plus polyvalent grâce à sa cinquième place et son coffre plus logeable.

LE BUDGET

51 696 € : c'est la différence de tarif catalogue entre le Range Rover PHEV Autobiography et le Porsche Cayenne. Malgré l'énormité du

chiffre, il s'explique en partie par la profusion d'équipements livrés de série dans le Range, qui va jusqu'à proposer le système multimédia aux places arrière. Comme toujours, le Porsche cultive savamment son catalogue d'extras, dans lequel il faut piocher pour s'offrir les phares à LED, la sellerie cuir intégrale, les roues arrière directrices, la caméra de recul... Néanmoins, même en multipliant les options, le Cayenne reste moins coûteux.

Son avantage sur le Range se poursuit au chapitre consommation. Grâce à sa masse inférieure, il réclame 1,6 l/100 km de moins en moyenne. Dans les deux cas, on reste cependant surpris par la relative sobriété de ces deux mastodontes. Un témoignage des énormes progrès réalisés en matière de motorisation hybride.

VERDICTS

LA VIE À BORD: RANGE ROVER

SUR LA ROUTE: ÉGALITÉ

LE BUDGET: CAYENNE

ÉTONNANT DE CONSUMMER MOINS DE 10 LITRES AUX 100 KM AU VOLANT DE CES MASTODONTES ! ● ● ●





① À l'arrière du Range Rover Autobiography version longue, c'est la vie de pacha. Repose-pieds électriques, accoudoir télescopique, massages à gogo, on se demande ce qu'il reste aux super-limousines. ② Sur une prise secteur, il faut compter une bonne nuit, soit 9 heures pour recharger la batterie à bloc.



③ Plus proche du commun des mortels, le Cayenne offre la modularité traditionnelle que l'on attend d'un SUV: banquette coulissante et fractionnable, ainsi qu'une cinquième place. ④ Basée sur un V6 essence, la motorisation hybride distille encore un plaisir mécanique grâce aux vocalises du moteur thermique.



LAND ROVER RANGE ROVER P400e PHEV Autobiography / PORSCHE CAYENNE E-Hybrid EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	Land Rover Range Rover	Porsche Cayenne
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 300 ch à 5500 tr/mn + 116 ch électrique	■ 340 ch à 5300 tr/mn + 136 ch électrique
Couple maxi	■ 400 Nm à 1500 tr/mn + 275 Nm électrique	■ 450 Nm à 1340 tr/mn + 400 Nm électrique
Type	4 cylindres en ligne, essence	6 cylindres en V, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1997 cm ³ /17 CV	2995 cm ³ /20 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 13,5 m	■ 11,8 m
Pneumatiques AV/AR	255/55 R 20	255/55 VR 19 / 275/50 VR 19
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	5,20/1,99/1,84/3,12 m	4,92/1,99/1,71/2,90 m
Poids/tractable freiné	2815/2500 kg	2430/3500 kg
Performances		
1000 m d.a.	■ 28 s	■ 25 s
0 à 100 km/h	■ 7,3 s	■ 5 s
90-130 km/h en Drive	■ 6,1 s	■ 4,8 s
Vitesse maxi	■ 220 km/h*	■ 253 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/34/76 m	■ 10/30/64 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 39 cm	■ 30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 160/156 cm	■ 158/152 cm
Volume de coffre	■ 376 dm ³	■ 469 dm ³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 41,7/62,1/66,7 dB	■ 43,6/64/67,9 dB
LE BUDGET		
Prix	■ 144 000 €	■ 92 304 €
Malus écologique 2018 (CO ₂)	■ 0 € (73 g/km)	■ 0 € (72 g/km)
Prix du modèle essayé**	■ 152 317 €	■ 132 156 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

*Données constructeur. **Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags (8 sur le Cayenne), aides au freinage urgence/au démarrage en côte/au parking AV et AR, banquette rabattable, Bluetooth, clim auto bizona, contrôle de la pression des pneus, détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking auto, jantes alliage, hayon motorisé, régul./lim. de vitesse, rétros rabattables élec., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/wi-fi/prise USB...

Options

Range Rover: affichage tête haute (1 364 €), blocage diff. actif (725 €), pack Drive pro: régul. adaptatif, freinage d'urgence, Park Pro (1 594 €), peinture métal. (1 155 €), phares laser (1 234 €), sièges Executive (4 691 €), syst. audio Meridian Signature (5 036 €), toit contrasté (656 €)...

Porsche Cayenne: accès mains-libres (1 104 €), pack assistance à la conduite (3 096 €), phares matriciels à LED, (2 442 €), peinture métal. (1 068 €), roues AR directrices (2 064 €), sièges confort élec. (1 620 €), susp. pneum. (2 154 €), syst. audio Bose (1 362 €), toit ouvrant pano. (2 028 €)...

Consommations

Moy. batterie chargée/déchargée	■ 6,9/12,4 l/100 km	■ 5,3/9,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute batt. chargée	■ 0/12,3/8,3 l/100 km	■ 0/9,7/6,2 l/100 km
Autonomie élec./totale/réservoir	■ 30 km/755 km/90 l	■ 32 km/821 km/75 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Royaume-Uni

Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

LAND ROVER RANGE ROVER

Quitte à être déraisonnable jusqu'au bout, c'est avec le Range que nous repartirions. Les plaisirs qu'il distille s'apprécient à toutes les allures et son caractère luxueux est tout simplement hors normes. Les sportifs et ceux à qui il reste une once de raison feront quant à eux le choix du Cayenne sans sourciller.



Vertueux mais pas généreux

L'hybride, c'est LE domaine de Toyota et de Lexus. Alors, quand ce dernier se lance à son tour dans la bataille des SUV compacts, son UX est hybride, et uniquement hybride.

Il y a peu encore, lorsque Toyota lançait son C-HR, il prenait soin de laisser le choix aux acheteurs entre une version hybride et une essence. Lexus, marque premium du japonais, ne prend même plus cette peine aujourd'hui – du moins en France, car une version 4 cylindres turbo essence de 171 ch sera proposée sur certains marchés. C'est dire si l'hybride est devenu une religion chez Lexus. En outre, l'UX n'a rien moins comme mission que de croiser le fer avec le BMW X1, le fringant Audi Q3 ou le futur GLA de Mercedes. Autant dire qu'il doit descendre dans l'arène bien armé. Mais le parti pris de l'hybride est bel et bien un atout. Gage de discrétion, de souplesse et de douceur de conduite, cette motorisation promet quelques substantielles économies de carburant, surtout en ville. Lexus annonce une consommation

de 4,8 l/100 km en moyenne. Par sûr que ce chiffre se confirme sur autoroute lorsqu'il s'agit d'alimenter le 2.0 et que la batterie est vide, mais en ville, oui, grâce au coup de main des deux moteurs électriques de 109 ch. Maniable, l'UX évolue avec aisance, même si sa piètre visibilité, conséquence de sa poupe originale mais qui présente quelques inconvénients, est pénible au moment de manœuvrer. Heureusement, la caméra de recul est de série.

Sur route, il n'est pas maladroit. Assez précis, le comportement routier priviliege la sécurité et la sérénité de conduite, sans être dénué d'agilité pour autant.

L'UX profite même des derniers perfectionnements de la transmission pseudo-CVT. Ce n'est pas encore parfait et l'agrément n'est pas au niveau de celui



La présentation est plutôt plaisante, mais l'ergonomie est brouillonne, avec de nombreuses commandes dispersées un peu au hasard.



L'UX hérite de la transmission à train épicycloïdal qui n'est pas la plus plaisante du marché. Soulignons tout de même des progrès.

Le Lexus mise sur un style sportif et affiche un comportement routier assez agile.



d'une bonne boîte DSG ou BVA, mais elle a moins tendance à faire mouliner le moteur. Le confort de suspension est dans le ton, même si l'ensemble n'affiche pas un équilibre aussi pointu que celui des meilleurs. En revanche, à se concentrer sur sa spécificité hybride et, surtout, à jouer les jolis coeurs, l'UX sacrifie l'habitabilité sur l'autel du style : le conducteur aura besoin de temps pour se familiariser avec l'ergonomie, les passagers ont plutôt intérêt à aimer le contact (entre eux et avec le ciel de toit s'ils toisent plus de 1,75 m) et tout le monde devra voyager léger !

LE BILAN aj ★★★★☆

Pour réussir son entrée, le Lexus UX tente un double pari, et le plus risqué n'est pas celui que l'on croit. Si celui d'imposer l'hybride peut s'avérer payant, sacrifier l'habitabilité et les aspects fonctionnels attendus d'un véhicule familial peuvent se monnayer cher. D'autant qu'en matière de tarif, l'UX ne fait pas de cadeau.

ÉLECTRIQUE & TELLEMENT PLUS



4 roues motrices
Électrique jusqu'à 135 km/h^{*}
Autonomie électrique : 45 km^{*}
Émissions de CO₂ : 46 g/km^{*}
Capacité de traction : 1,5 tonne

MITSUBISHI **OUTLANDER PHEV** À PARTIR DE 399 €/MOIS⁽¹⁾

LLD sur 49 mois et 40 000 km | 1^{er} loyer majoré de 3 000 € | entretien inclus⁽²⁾

*Dépassez vos ambitions. **Sur circuit uniquement. ***Selon normes WLTP. (1) Exemple de Location Longue Durée (LLD) de 49 mois et 40 000 km avec Révisions Pièces d'Usure et Réparation Pneus⁽²⁾ pour le financement d'un MITSUBISHI OUTLANDER PHEV Invité. 1^{er} loyer majoré de 3 000 € TTC, suivi de 48 loyers mensuels de 399 € TTC. Modèle présenté : financement d'un Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable Instyle (peinture métallisée incluse) avec Révisions Pièces d'Usure et Réparation Pneus⁽²⁾. 1^{er} loyer majoré de 4 000 € TTC suivi de 48 loyers mensuels de 599 € TTC. Exemples hors assurances et prestations facultatives. (2) Contrat de prestation de services "Révisions et Pièces d'usure" et contrat d'assurance collective de dommages "Réparation Pneus" souscrits par CGI, tant pour son compte que celui de PRIORIS, auprès respectivement d'OPTEVEN SERVICES et d'OPTEVEN ASSURANCES. Contrats présentés par FINASSURANCE. PRIORIS et Finassurance, courtiers d'assurance, n° ORIAS respectif 07027257 et 07000574 (www.orias.fr). Offres réservées aux particuliers valables pour tout achat d'un MITSUBISHI OUTLANDER PHEV neuf commandé entre le 01/09/2018 et le 31/12/2018 chez tous les distributeurs participants. Sous réserve d'acceptation par PRIORIS, SAS au capital de 15 500 000 €, 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Baroeul, SIREN 489 581 769 - RCS Lille Métropole. Garantie et assistance Mitsubishi Motors : 5 ans ou 100 000 km, au 1^{er} des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. Tarifs Mitsubishi Motors maximums autorisés en vigueur en France métropolitaine au 01/08/18. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1 avenue du Fief 95067 Cergy-Pontoise Cedex.



Consommation normalisée
Outlander Hybride Rechargeable (l/100 km) : 2,0
Émissions CO₂ (g/km) : 46

Retrouvez-nous sur Facebook

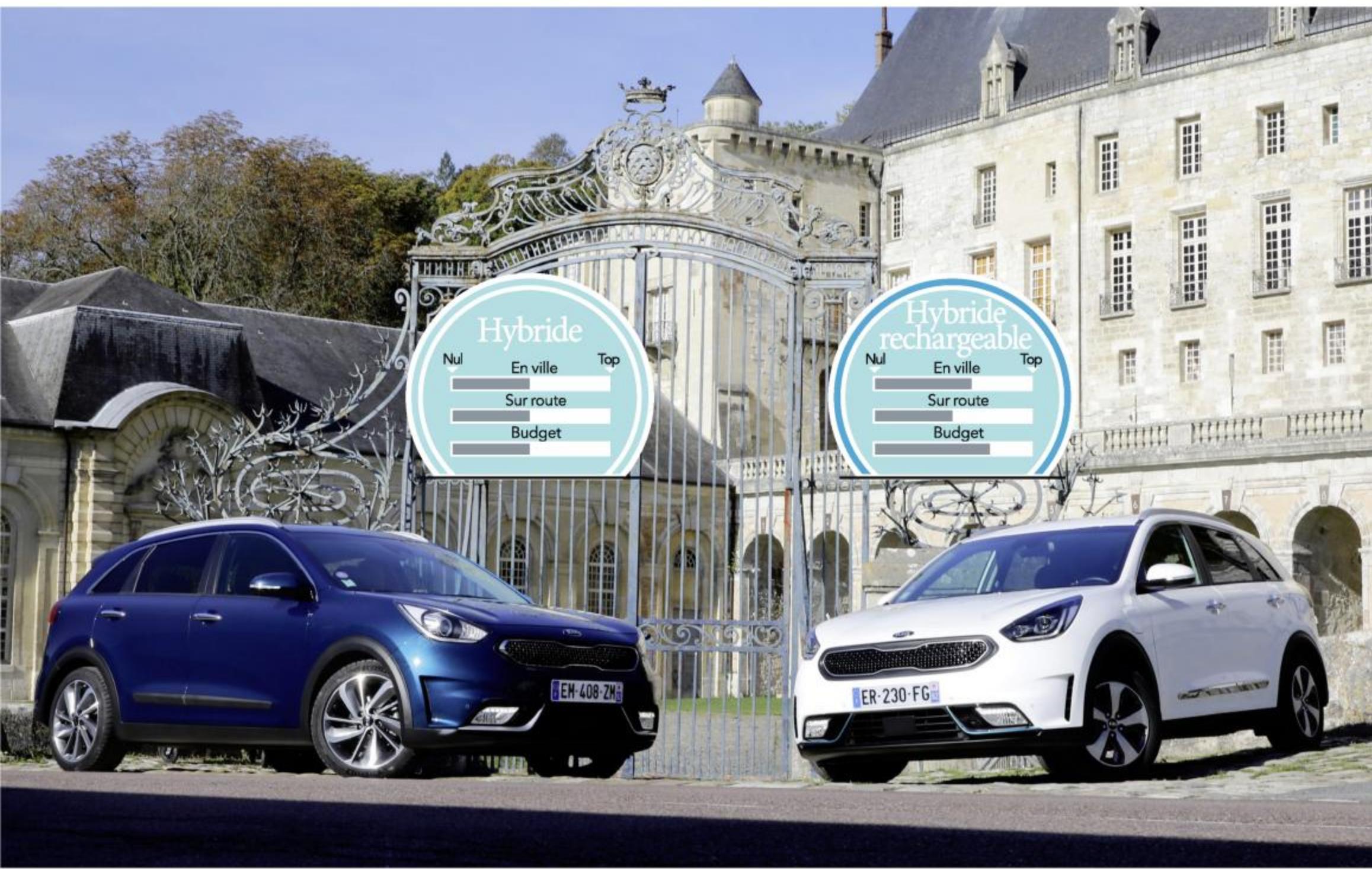
MMAF recommande MOTUL

www.mitsubishi-motors.fr



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition*



Juste une question d'argent

Niro hybride ou Niro hybride rechargeable ? Une simple histoire de batterie et de gros sous ? Honnêtement... oui !

Vous avez fait votre choix, ce sera un Kia Niro. Reste à savoir lequel. Sachant qu'en performances, nos deux jumeaux sont au coude à coude, qu'ils affichent des comportements routiers fort proches et distillent des agréments de conduite très similaires, c'est logiquement sur le terrain financier que tout va se jouer.

Commençons par le commencement, à savoir le prix de vente. À finition égale (Active), l'écart de tarif entre le Niro hybride et la version hybride rechargeable est de 7 100 €. Rappelons au passage que depuis janvier 2018, les versions hybrides rechargeables n'ont plus le droit au bonus écologique de 1 000 €. Bien moins coûteux, le Niro hybride "tout court" démarre donc

ce match avec un solide avantage. Cet avantage est d'autant plus solide que, d'après les chiffres de consommation que nous avons relevés à Monthéry, le Niro hybride rechargeable ne consomme en moyenne que 0,2 l/100 km de moins. À ce stade, vous vous dites que l'affaire est pliée !

Puisqu'il coûte la bagatelle de 7 100 € de plus, je vous laisse imaginer le nombre de kilomètres qu'il faut parcourir pour rentabiliser le rechargeable...

Allez, je vous aide : 2 398 649 km ! Même avec une garantie de 7 ans, ça fait beaucoup ! Mais est-ce aussi simple ? Toujours d'après nos essais, la version rechargeable, grâce à sa batterie plus généreuse, bénéficie en mode 100 % électrique

d'une autonomie de 35 km (43 km si vous ne faites que de la ville et 27 km sur autoroute). Cela change-t-il la donne ? Oui... et non ! Oui, si durant la semaine vous pouvez effectuer vos trajets courants en mode 100 % électrique et que le moteur thermique ne tourne que le week-end pour les balades en famille. Dans ce cas, vous pouvez vous laisser tenter. La rentabilité du surcoût de départ s'obtient plus rapidement puisque vous ne passez presque plus jamais par la case carburant. Vous utilisez votre Niro hybride comme une voiture électrique (*lire encadré*) tout en gardant la souplesse de l'hybride pour les "extras". En revanche, si vous utilisez votre Niro hybride rechargeable comme la version hybride "normale", l'affaire n'a, financièrement parlant, aucun intérêt.

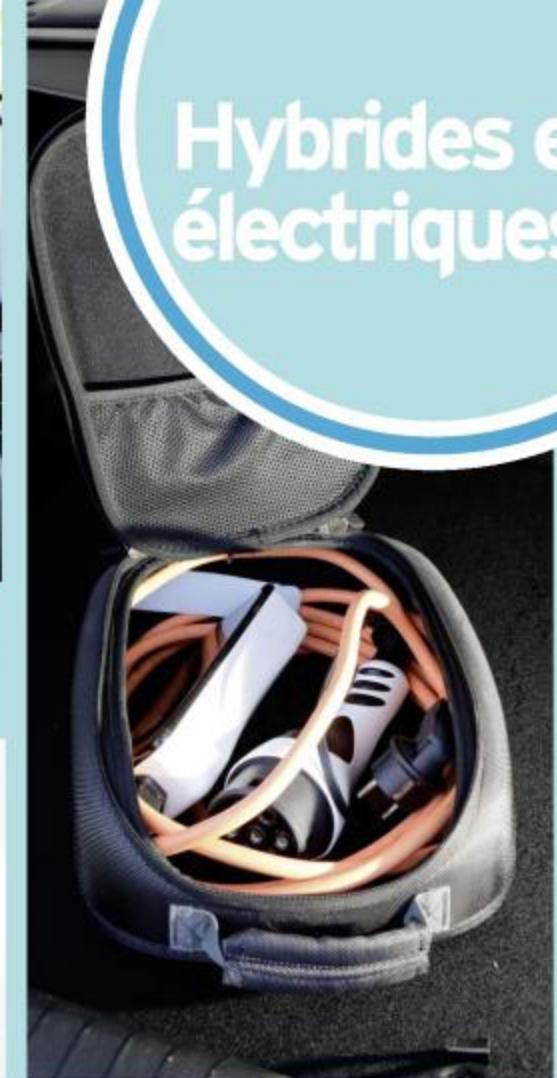
Hybrides et électriques



Sur la version hybride rechargeable, l'instrumentation vous informe parfaitement sur l'état de votre consommation. La recharge de la batterie sur une prise de 240 V et 32 A est complète en 2 heures 15.



Sur le Niro hybride "classique" aussi, l'instrumentation est complète. Dans les deux cas, le bloc thermique est un 1600 cm³ développant 105 ch.



EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

Niro Hybride

Niro Hybride Rechargeable

Moteur/Transmission		
Moteur thermique	105 ch à 5 700 tr/mn	105 ch à 5 700 tr/mn
Couple moteur thermique	147 Nm à 4 000 tr/mn	147 Nm à 4 000 tr/mn
Moteur électrique	32 kW	44,5 kW
Puissance cumulée	141 ch	141 ch
Couple cumulé	265 Nm	265 Nm
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6	double embrayage/6

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,36/1,81/1,54/2,70 m	4,36/1,81/1,54/2,70 m
Poids	1 444 kg	1 577 kg

Performances

1 000 m d.a.	32,7 s	31,8 s
0 à 100 km/h	10,8 s	10 s
90-130 km/h en Drive	11 s	10 s
Vitesse maxi	179 km/h	178 km/h

LE BUDGET

Prix	29 450 €	36 550 €
Malus écologique 2018 (CO ₂)	0 € (88 g/km)	0 € (29 g/km)
Garantie	7 ans ou 150 000 km illimité	7 ans ou 150 000 km illimité

Consommations

Moyenne	6 l/100 km	5,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,1/5,4/6,5 l/100 km	5,8/5,6/6,1 l/100 km
Autonomie	750 km	741 km

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

KIA NIRO HYBRIDE RECHARGEABLE...

... mais si, et seulement si, vous êtes en situation de pouvoir exploiter son potentiel électrique au maximum pour amortir l'important surcoût à l'achat. Pour cela, il faut être en mesure d'effectuer le maximum de trajets en 100% électrique. Compte tenu de l'autonomie, cela implique de circuler surtout en milieu urbain et de pouvoir recharger très régulièrement. Sans cela, le surcoût est démesuré.





Amélioration continue

Jouer les pionniers paie souvent. Au début du moins. Quand la concurrence débarque, il faut se mettre à niveau. Ce que fait l'Outlander PHEV millésime 2019... timidement, toutefois.

Il ne sont pas nombreux, les véhicules hybrides rechargeables qui peuvent se targuer d'avoir dépassé les 100 000 ventes ! Le Mitsubishi Outlander en tire une certaine fierté, comme de son titre de véhicule hybride rechargeable le plus vendu en Europe trois années de suite, de 2015 à 2017. Oui mais voilà, pas sûr qu'il le conserve. Il arrive un moment où les faiblesses, acceptables, du moins supportables, quand les acheteurs n'ont guère le choix, sont moins tolérées. Silencieux, doux à mener, souple et confortable, l'Outlander était déjà – et reste ! – comme dans un poisson dans l'eau en ville, malgré un gabarit qui laisserait plutôt penser à un éléphant dans un magasin de porcelaine. Mais avec un modeste 2 l 4 cylindres de 121 ch, il se transformait vite en ours mal léché sur les grands axes.

Malgré son gabarit imposant, l'Outlander s'apprécie en ville pour sa douceur et sa discrétion.



Sans faire de lui un pur-sang taillé pour taquiner le chrono, l'arrivée d'un nouveau 2,4 l de 135 ch est salutaire. D'autant qu'elle s'accompagne d'une augmentation de la puissance des moteurs électriques – un sur chaque essieu afin d'assurer la transmission 4x4 – qui passe de 82 à 95 ch à l'arrière. Au-delà des chevaux supplémentaires, le couple progresse aussi. Il permet à ce beau bébé d'avoir le souffle un peu moins court et de relancer un poil mieux.

Mais ne rêvez pas, ces progrès sont modestes, pour ne pas dire imperceptibles au volant.

Idem en ce qui concerne la tenue de route. Si Mitsubishi annonce avoir apporté des modifications au châssis, elles sont à la marge, à l'image des retouches de style, et l'Outlander affiche toujours un comportement

routier emprunté. Il n'aime rien moins qu'être mené de manière énergique. Non, son truc à lui, c'est de faire en sorte de mettre en sommeil son moteur thermique le plus souvent possible, et de se laisser glisser dans le trafic urbain avec une fluidité et une discrédition absolues. Un exercice qu'il parvient à maintenir pendant une petite quarantaine de kilomètres, au cours desquels il ne brûle pas un litre de sans-plomb. Au-delà, malheureusement, il redevient un peu plus gourmand, comme sur autoroute d'ailleurs.

LE BILAN aj ★★★★☆

Il faut saluer ses progrès et, surtout, sa remarquable douceur de conduite, son confort et son aisance en ville. Sur la route, l'Outlander conserve ses qualités, mais il se révèle pataud et ses performances sont modestes. Une humilité qui ne se retrouve pas forcément sur le prix de vente pour qui veut profiter de l'équipement complet d'une version haut de gamme.



Malgré la présence d'un mode Sport, l'Outlander n'apprécie guère les conduites sportives.



14 chevaux de plus, ce n'est pas du luxe pour animer le lourd SUV. Mais gare à la consommation lorsque le moteur thermique fonctionne seul.

Les françaises arrivent en force !

Précurseur de l'électrique abordable, Renault veut aller plus loin avec le K-ZE et mettra le Captur au régime hybride. Après une pause dans ce domaine, PSA lance une grande offensive hybride rechargeable et électrique, avec, en première ligne, ses SUV stars.



LAURENT NIVALLE



WILLIAM CROZES



CITROËN



PEUGEOT

DS 3 CROSSBACK E-Tense

Si jusqu'ici, les voitures électriques de PSA n'ont pas rencontré un vif succès, la situation devrait changer, avec l'arrivée, au second semestre 2019, de la version électrique du petit SUV DS. Sous le capot, le moteur électrique de 100 kW (136 ch) est alimenté par une batterie de 50 kWh qui assurerait une autonomie de 320 km. Fort, paraît-il, de l'expérience acquise en Formule E et d'un couple de 260 Nm, le DS 3 Crossback E-Tense promet de ne pas traîner (0 à 100 km/h en 8,7 s), tout en régénérant jusqu'à 20 % d'énergie en ville. À moins de faire comme les pilotes de Formule E et d'avoir plusieurs voitures à disposition, il faudra cinq heures de patience pour recharger sur une borne de 11 kW, mais juste trente minutes (80 %) sur un chargeur public de 100 kW.

RENAULT K-ZE

Fort du succès de la Zoe, Renault veut vraiment démocratiser la voiture électrique. Le K-ZE, petit SUV du gabarit d'une Twingo, sera lancé l'an prochain en Chine. Destiné à une utilisation urbaine, il ne battra pas de record d'autonomie (250 km), mais Renault promet une recharge facile, grâce à un double système compatible avec les infrastructures publiques et les prises domestiques. Pour l'instant, la Régie dit vouloir le réserver aux marchés émergents (Chine, Inde...), mais selon son succès, il pourrait débouler en Europe.



ANTHONY BERNIER

CITROËN C5 AIRCROSS Hybrid

Le troisième larron des SUV PSA, qui débarque tout juste en Europe, sera le dernier servi. D'ailleurs, c'est encore sous la forme du C5 Aircross Hybrid Concept qu'il a été présenté au Mondial. Mais le modèle de série, commercialisé en 2020, sera très proche et bénéficiera du même ensemble hybride-essence et des mêmes fonctionnalités que le DS 7 Crossback E-Tense 4x4 et que le 3008 GT Hybrid4. Si, dans l'immédiat, Citroën semble prendre un peu de retard, cela ne l'empêche pas de prévoir que sa gamme sera électrifiée à 80 % en 2023 et à 100 % en 2025.

PEUGEOT 3008 GT Hybrid4

Cousin du DS 7 Crossback, le 3008 Hybrid4 disposera bien de la même technologie, mais plus tard (automne 2019). Associée à la livrée GT, il aura droit à une version spécifique de l'i-Cockpit, qui intégrera un powermètre à la place du compte-tours, une seconde jauge pour indiquer la charge de batterie et l'affichage du mode de conduite, choisi parmi quatre au choix : Sport, Hybride, 4WD ou Zéro Emission. En 2020, le 3008 sera aussi décliné en Hybrid deux roues motrices avec un seul moteur électrique à l'avant.

RENAULT CAPTUR Hybride Rechargeable

Si Renault a longtemps boudé la technologie hybride, préférant mettre l'accent sur le tout-électrique, la marque semble décidée à franchir le pas. Ainsi, en 2020, le futur Captur sera décliné en version hybride rechargeable, tout comme la Mégane. La prochaine Clio aura aussi une déclinaison hybride, mais non rechargeable.

RETOUR AU SPORT

Mise à la retraite en 2012, la Corsa GSi revient aux affaires. Au programme : moteur turbo de 150 ch, châssis affûté, style discret mais musclé... Suffisant pour offrir le grand frisson ?

Par Charles Thouluc Photos Christian Martin

GONFLÉ À BLOC!

Opel ne (re)part pas d'une feuille blanche avec le 1.4 turbo. Ce 4 cylindres officie déjà sous le capot de la Corsa "classique" en version 100 ch et œuvre sur l'Adam S avec une puissance identique à celle développée ici, soit 150 ch.

Souple à bas régime et bien secondé par la boîte à 6 rapports, agréable, il est plaisant, mais réalise des accélérations linéaires et peu sensationnelles. Autre regret : sa sonorité trop discrète pour une petite sportive. Elle manque de caractère à haut régime.

L'avis de Charles Thouluc



Sympa mais peu sensationnelle ! Le moteur manque de caractère et le châssis ne laisse guère de liberté.



DES GÈNES D'OPC

La GSi hérite du châssis et du système de freinage de feu la Corsa OPC, version plus sportive arrêtée pour cause de nouvelles normes d'homologation trop sévères pour le 1.6 turbo de 207 ch. La GSi offre ainsi un grand potentiel. Même poussée dans ses retranchements, elle reste progressive dans ses réactions et prend peu de roulis.

Précisons néanmoins que notre version était équipée de jantes 18 pouces (300 €).

Avec en prime d'excellents pneus, la motricité à l'accélération et l'adhérence en courbe sont difficiles à prendre en défaut.

Revers de la médaille : les suspensions manquent de douceur.



SPORTIVE CHIC

À bord aussi, les références sportives sont discrètes. Le volant à méplat et les sièges sport (2050 €) donnent le ton, mais la GSi met aussi l'accent sur le confort moderne. Elle dispose de tous les équipements en vogue pour agrémenter les voyages : clim auto, aide au parking avec caméra de recul, GPS, phares au Xénon... Et les inserts en plastique laqué et les touches de chrome satiné sur la planche de bord apportent la touche chic. La finition n'impressionne pas, mais elle reste correcte.



TOUT EN DISCRÉTION

Pour se distinguer, la GSi muscle ses lignes sans tomber dans la provocation. Ici, pas d'aileton "pelle à tarte" mais un becquet dans le prolongement de la ligne de toit. À cela s'ajoutent des entrées d'air légèrement élargies, une calandre en nid-d'abeilles, un capot ajouré, des bas de caisse, des étriers de freins rouges... Suffisant pour ne pas la confondre avec une autre Corsa sans se faire remarquer pour autant, mais trop sage pour faire tourner les têtes à son passage.



OPEL CORSA 1.4 Turbo GSi EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	220 Nm à 2 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 398 cm ³ / 8 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	215/40 R 18

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,03 / 1,75 / 1,48 / 2,51 m
Poids / tractable freiné	1 214 / 1 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	8,9 s
Vitesse maxi	207 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	280 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	20 700 €
Malus (CO ₂)	1 873 € (147 g/km) *
Prix du modèle essayé**	26 433 €
Garantie	2 ans (km illimités)

*Avec jantes de 18 pouces. 860 € (138 g/km) avec 17 pouces.

**Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, ABS, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR avec caméra de recul, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, Isofix, jantes alu 17 pouces, phares Xénon (avec éclairage d'intersection), régul./lim. de vitesse, rétros électriques, système multimédia avec écran tactile/GPS/radio MP3/lecteur CD/prises USB/compatibilité Apple CarPlay et Android auto, volant cuir multifonction réglable en haut. et prof.

Options

AFIL + lecture des panneaux + alerte anticollision (500 €), jantes 18 pouces (300 €), peinture brillante ou métal (220 € à 520 €), sièges sport cuir + volant chauffants (2050 €), wi-fi 4G (490 €)

Consommations

Mixte	6 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	7,7 / 5,1 l/100 km
Réservoir	45 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

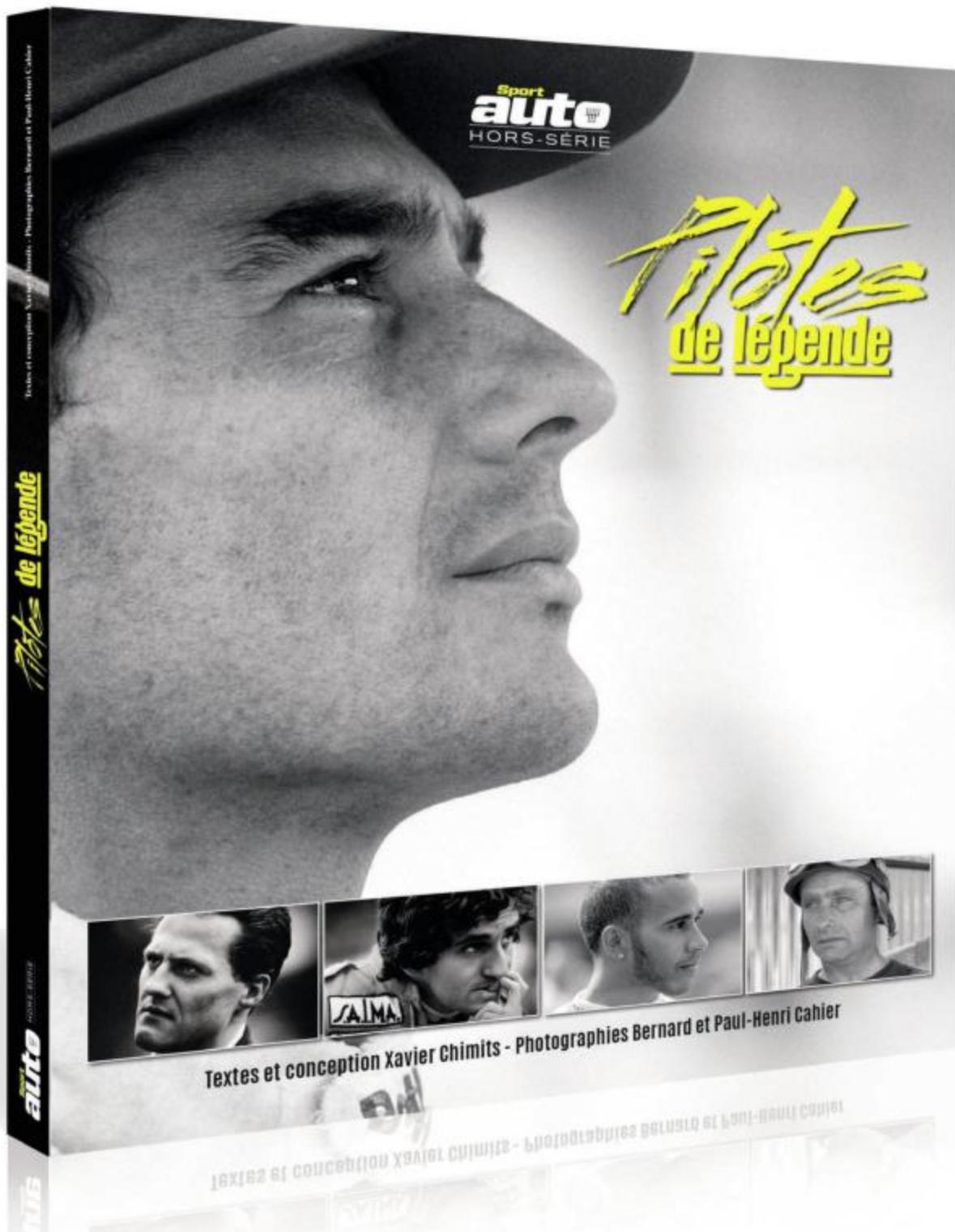
LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'OPC remerciée, Opel calme le jeu avec une GSi facile à conduire, agréable et dotée d'équipements modernes. Sa présentation spécifique, mais pas agressive, permet de la distinguer au premier coup d'œil sans passer pour un frimeur. Mais le manque de confort, accentué par les jantes de 18 pouces, dégrade l'agrément.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Pilotes de légende



Avec cette œuvre inédite, découvrez les portraits uniques de 72 pilotes légendaires de la F1 à travers des photos d'archives exceptionnelles de Bernard et Paul-Henri Cahier.

Pendant sept décennies, ces hommes intrépides ont défilé devant les objectifs des Cahier père & fils, de Nino Farina, premier champion du monde en 1950, à Lewis Hamilton. Classés en fonction de leur personnalité : les acrobates, les durs, les tenaces, les romantiques.... ce hors-série raconte ceux qui ont écrit l'histoire de la F1 afin de leur rendre hommage. C'est pourquoi, il porte le titre Pilotes de légende.



EN VENTE ACTUELLEMENT

Biographie

SITE DE PRODUCTION

ZUFFENHAUSEN

(Allemagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2017, il s'est vendu plus de 1 100 Porsche 911 en France, ce qui représente 20 % des ventes de la marque dans l'Hexagone. Un résultat en progression par rapport à celui de 2016.

MOTORISATIONS

NOMBREUSES POSSIBILITÉS ATMOSPHERIQUES OU TURBOCOMPRESSÉES, MAIS TOUJOURS OBTENUES AU DÉPART D'UN 6 CYLINDRES À PLAT ALIMENTÉ PAR ESSENCE ET REFROIDI PAR EAU. PUissance MINIMALE : 350 CH AVEC UN MOTEUR DE 3,4 LITRES. PUissance MAXIMALE... : À LA CARTE !

MODÈLE LE PLUS VENDU

911 Carrera 4 GTS

Sa seconde vie
en occasion

Tous les modèles sont recommandables, sans exception. Notre préférée ? Une 911 Carrera 2S 3.8 400 ch boîte méca. Si, derrière la passion, se cache une ambition spéculative, il faut se tourner vers les séries spéciales et/ou limitées.



**Né en 2011
Fin de carrière 2018**

Porsche 911

Par Stany Meurer

AU BOUT DU PARCOURS, QUAND IL AURA GOÛTÉ À TOUTES LES GT DISPONIBLES, DE LA PLUS ÉPICÉE À LA PLUS EXOTIQUE, ET QU'IL N'EN RESTE PLUS QU'UNE À CHOISIR, L'AMATEUR SE TOURNE PRATIQUEMENT TOUJOURS VERS UNE 911...

Avec un regard de bétien, il serait possible de penser que la 911 n'évolue jamais. Rien n'est plus faux. La première révolution technique sur ce modèle a eu lieu en 1988, avec l'avènement de la 964 (code interne) dont la plate-forme était inédite à 85 %... tout en conservant, il est vrai, une silhouette proche de l'originale. La deuxième eut lieu près de 10 ans en 1997, lorsqu'en devenant 996, la 911 troqua son six cylindres à

plat refroidi par air, pour un moteur d'implantation identique mais refroidi par eau. Quant à la troisième, elle est l'apanage de la série actuelle, alias 991, qui représente une étape majeure dans son développement se traduisant par un empattement plus long, des voies élargies et une construction hybride acier/aluminium, destinée à réduire drastiquement son poids. L'histoire retiendra d'elle encore qu'elle fut la première

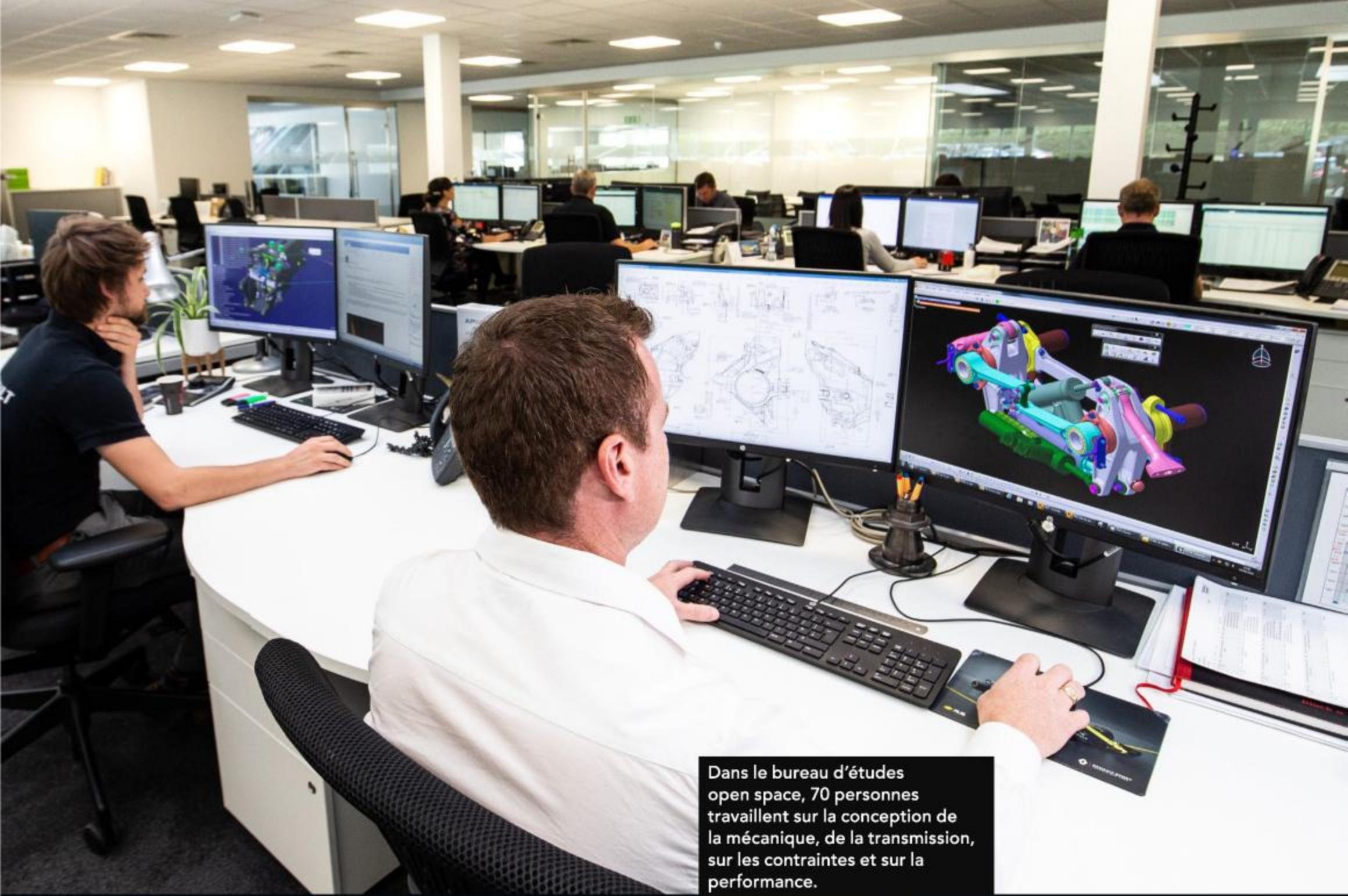
911 à recevoir une boîte de vitesses manuelle à 7 rapports et, surtout, que son châssis pardonnait (enfin, diront les mauvaises langues) beaucoup de fautes de conduite. Pour l'anecdote, le passionné de la marque, qui connaît les codes internes de chaque génération par cœur, s'amusera à vous conter que la 991 ne prenait pas la succession de la 990 mais de la 997 qui succédait à la 996, elle-même prenant la suite de la 993... ■

Voyage au centre de **RENAULT**

Confrontée à une fin de saison délicate, l'équipe française tient à montrer qu'elle se donne les moyens de jouer les premiers rôles, à terme. D'où une visite organisée à son centre névralgique anglais d'Enstone.

Par François Dauré





Dans le bureau d'études open space, 70 personnes travaillent sur la conception de la mécanique, de la transmission, sur les contraintes et sur la performance.

Nombreuses sont les paupières lourdes dans notre petit groupe en ce frais matin d'octobre, mais elles s'ouvrent sur un franc soleil. Au moins, ce retour à Roissy n'a rien d'une histoire d'eau. Et, une fois n'est pas coutume, le ciel bleu nous accompagne jusqu'à Londres. Heathrow. Ses terminaux interminables. Ses bus en retard d'une heure. Plombé, en plus, par un tsunami automobile autour de Londres, notre "pèlerinage" va se faire à la cadence Grand Prix au centre technique d'Enstone (90 km à l'ouest d'Heathrow). Entrée en scène de Marcin Budkowski, ci-devant directeur de l'usine d'Enstone. Recruté par Renault Sport F1, il y a juste un an, l'ex-directeur technique de la FIA pour la F1 avait déclenché une violente tempête dans le microcosme du paddock. Sa position précédente lui ayant offert l'accès à tous les secrets de conception de chaque équipe, d'aucuns redoutaient qu'il en fasse profiter son nouvel employeur. La direction de Renault a donc retardé sa prise de fonction au mois d'avril cette année. Aujourd'hui, sourire séducteur aux lèvres, Marcin Budkowski fait en sorte de balayer la théorie du complot: "La Formule 1 est un monde où la technique évolue tellement vite! Je n'avais pas tout vu chez nos concurrents, mais même ce que j'ai pu observer à l'époque est déjà dépassé." Argument recevable, mais quand



Le "7 post rig". Le vendredi d'un Grand Prix, les données du circuit, enregistrées lors des essais libres, sont reproduites sur ce banc d'essai pour valider les réglages de suspensions.

50 millions d'euros ont été investis pour rénover ce royaume du high-tech.

même... Premier arrêt dans notre périple enstonien, le "7 post rig". Sur une estrade, les roues posées sur quatre plots, solidement arrimée en sept points, une RS16 attend que René Torcato, le maître de céans, déclenche le mécanisme. L'ingénieur argentin (une des 22 nationalités qui œuvrent à l'usine) décrit le principe de ce banc d'essai : *"Les données de chaque circuit sont enregistrées et ici nous reproduisons les aspérités du tracé et les chocs qu'encaissent les voitures pendant un tour. Y compris les passages sur les vibreurs."* Et en avant les secousses ! La RS16 tressaute en tout sens. Le but est d'analyser le comportement du châssis et des suspensions, ce qui va valider ou pas les réglages.

Ateliers, escaliers, couloirs, bureaux... D'un bâtiment à l'autre, l'excursion se poursuit sur un rythme soutenu.

Une constante dans nos pérégrinations, la propreté clinique de chaque site, de chaque poste de travail. Notamment sur l'atelier de préparation final des Formule 1 de l'équipe. Passage dans la soufflerie. L'aérodynamique. Le domaine qui prédomine dans la conception des F1 modernes. Steve Fenwick, ingénieur, explique son fonctionnement : *"La maquette sur les rouleaux est à 60% de la taille normale. Une maquette à l'échelle 1 nécessiterait un nouveau bâtiment impliquant un investissement colossal."* D'autant que la tendance actuelle, prônée par la FIA, vise plutôt à réduire l'utilisation des souffleries, voire à leur disparition. Cela parce →



① Coques et fonds plats des F1 sont usinés dans cet atelier opérationnel depuis début 2018, avec les machines Breton à cinq axes verticaux. ② Brillant ingénieur polonais, 41 ans, polyglotte, Marcin Budkowski est officiellement directeur d'Enstone depuis avril 2018. ③ Régulièrement testé en simulateur, le volant des F1 comporte une vingtaine de boutons de commandes et un écran LCD.





Dans l'atelier composites, plus de 50 personnes travaillent sur l'élaboration des pièces, surtout en fibre de carbone.



① L'usinage digital prend une place grandissante dans la fabrication des pièces en métaux légers (titane, Inconel). ② La batterie des super ordinateurs dédiés à la CFD permet de simuler les flux aérodynamiques autour et dans la coque de la F1.

Alain Prost et Cyril Abiteboul : "Progression moteur en priorité"

Rencontrés à l'ouverture du Mondial de l'Auto, le conseiller spécial et le directeur de Renault Sport F1 abordent sur les axes à suivre pour mener l'équipe vers le sommet. Extraits.

Alain Prost : "Nous ne nous sommes pas assez rapprochés de Ferrari et de Mercedes cette saison. La quatrième place du classement constructeur, c'est bien, mais l'écart de performance reste trop grand. La période, avec les modifications de règlement pour 2019 et 2021, n'est pas propice pour nous au moment où nous construisons encore l'équipe. Mais l'an prochain, le développement moteur sera très important... Nous n'aurons plus l'étalon Red Bull en châssis, mais nous ne serons plus perturbés médiatiquement par eux."



Cyril Abiteboul : "Il faut continuer à regarder le moyen et le long terme. Nous avons investi 50 millions d'euros dans la rénovation d'Enstone et nous devons encore recruter une cinquantaine de personnes. Cela prend du temps pour bien faire fonctionner tous ces gens ensemble. Les objectifs seront de jouer des podiums en 2019, des victoires en 2020 et les titres en 2021. Nous comptons beaucoup sur le règlement 2021 pour y arriver, avec une partie de l'équipe dédiée à ces nouveautés dès l'an prochain. Pour l'immédiat, l'enjeu numéro un de 2019 sera le moteur. Il n'est plus possible d'avoir un handicap dans ce domaine."

que les centres de CFD (Computational Fluids Dynamics, mécanique des fluides digitale), également désignés comme souffleries virtuelles, ont fleuri dans tous les teams. La batterie de mega ordinateurs dernier cri d'Enstone, dédiée à ces recherches et développements, compte parmi les plus puissantes de la F1 actuelle. Le virtuel s'étend en tous domaines d'ailleurs. Le plus connu : celui des simulateurs de pilotage. Comme le détaille Antoine Brissat, le jeune ingénieur spécialiste : "Le but est avant tout de tester en virtuel sur chaque circuit l'impact des nouvelles pièces, en suspensions et en aéro. Le simulateur peut aussi aider nos pilotes à se familiariser avec les tracés, mais ce n'est pas l'objectif premier." Un autre site, dont s'enorgueillit Renault Sport F1, est la toute récente unité Breton. Elle accueille deux machines du même nom, d'usinage à haute vitesse et à précision de l'ordre du micron. Ian Pearce, responsable de l'unité, précise : "Cela a impliqué un investissement de 3 millions d'euros, mais ces machines permettent de gagner environ 30 % de temps sur la fabrication d'un châssis, qui durait normalement cinq semaines." Enfin, après un passage dans le bureau d'étude, dans une atmosphère... studieuse et presque feutrée, l'itinéraire nous amène à la salle de contrôle, Ops Room en dialecte local. Là où, lors des week-ends de Grands Prix, s'affairent et

cogitent les cellules grises les plus éminentes d'Enstone. Ingénieurs et stratégies disposent de six écrans 75 pouces et 48 moniteurs 24 pouces, branchés sur les images du circuit et sur la télémétrie des RS18. "Ils sont en contact radio avec le team sur place, explique Chris Dyer, responsable de la performance, et ils peuvent à tout moment influer sur les options stratégiques de l'équipe grâce à leur vision globale de la situation."

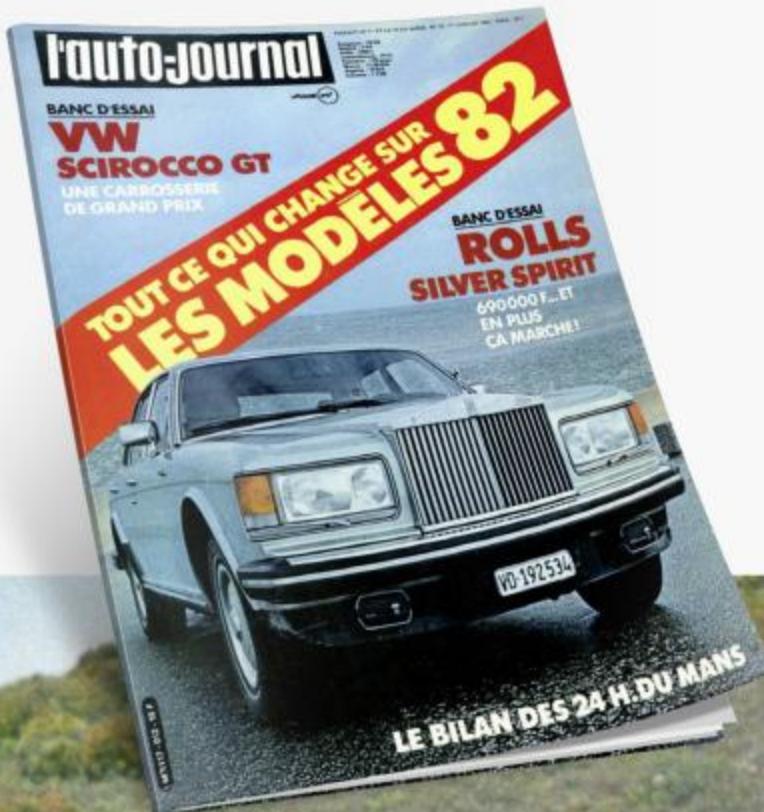
Une organisation parfaitement millimétrée et cadastrée, à tel point qu'il est permis de se demander aujourd'hui si le pilote garde une part quelconque dans les décisions de course.

Au-delà des 680 collaborateurs de l'usine d'Enstone et des 300 de Viry-Châtillon œuvrant sur les moteurs, Nico Hülkenberg et Carlos Sainz représentent un géant industriel qui investit environ 300 millions d'euros par an pour eux et leurs deux monoplaces. Alors oui, Renault se donne des moyens impressionnantes pour tenir les objectifs fixés par Carlos Ghosn : lutter pour les victoires et les titres à l'horizon 2021-2022. "Rome ne s'est pas faite en un jour", aussi est-il urgent d'attendre que toutes les améliorations des ressources d'Enstone, humaines et techniques, fonctionnent à plein régime pour savoir si, vraiment, Renault peut reconquérir un titre mondial. ■

La soufflerie. Face à un flux d'air limité à 50 m/s, la maquette à 60% permet d'étudier l'appui, le tangage, le roulis, le comportement des pneus...



L'objectif de titre mondial pour 2021 est ambitieux mais nécessaire.



*C'était en
juillet 1981
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES

L/I/h:
5,27 / 1,88 / 1,48 m

Poids: 2228 kg

Puissance:
200 ch DIN

1000 m d.a.: 33 s

V. max.:
184,9 km/h

Consommation
à 90 km/h:
14,85 l/100 km

Durant un essai réalisé par le "père" Costa, les pires tortures sont infligées à chaque voiture. La prestigieuse lady Silver Spirit, visiblement brutalisée, n'échappe pas à la règle!

LA ROLLS-ROYCE SILVER SPIRIT À L'ESSAI

La sortie d'une Rolls-Royce reste un événement. Ainsi, après la plus "démocratique" Silver Shadow, premier modèle à avoir été fabriqué en grande série, Rolls lance sa remplaçante en 1981. Baptisée Silver Spirit, la "meilleure voiture au monde" tient-elle ses promesses ?

Par André Costa (1981) / Thomas Riaud (2018)

Extraits...

■ "Plusieurs marques se disputent le titre de « voiture de rêve ». Les BMW sont faites pour les rêves météoriques, les Mercedes autorisent leurs propriétaires à ceindre une sorte d'auréole à trois branches, le rêve Ferrari est réservé aux nostalgiques de la splendeur déchue, mais chez Rolls-Royce, les 3000 voitures qui sortent chaque année des ateliers de Crewe constituent le plus beau trousseau de clés des songes qu'on puisse imaginer."

■ "On ne s'étonnera pas de ne voir figurer nulle part dans cette étude une précision concernant la puissance réelle. Rolls-Royce se refuse traditionnellement à fournir la moindre information à ce propos."

■ "Sous le grand capot garni de la traditionnelle calandre, se dissimule toujours ce qu'on peut nommer sans scrupule un énorme V8. Sa cylindrée atteint 6 750 cm³, ce qui semble correspondre en France à une puissance administrative de 54 CV."

■ "Notons que, sur la carte grise suisse dont était munie notre voiture d'essai, une puissance DIN de 200 ch était portée, sans indication de régime. Même en tenant compte de la puissance consommée par les divers auxiliaires et des performances réalisées ainsi que du poids et du maître-couple du véhicule, cette puissance apparaît bien faible."



Cuir épais, boiseries précieuses et chromes étincelants composent cet univers "cosy", digne d'un salon d'ambassade...



La Silver Spirit succède à la Silver Shadow qui avait également été montrée pour la première fois à Paris, en l'an de grâce 1965.



↑ Ses qualités

TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE

Saine de l'avant, légère et précise de l'arrière, elle donne la réplique aussi péremptoirement que tout autre excellente voiture pesant une tonne de moins.

BON FREINAGE

Le freinage est extrêmement puissant à froid, mais aussi d'une résistance à l'échauffement hors du commun.

DIRECTION DOUCE ET PRÉCISE

Il faut tresser des lauriers à la direction assistée. Directe – trois tours et demi entre butées –, elle est à la fois très douce, d'une grande précision et le volant de 39 cm de diamètre permet d'apprécier une mobilité que bien des voitures "normales" pourraient lui envier.

↓ Ses défauts

TROIS VITESSES SEULEMENT

Je dirai qu'une transmission trois vitesses, quel que soit son degré de mise au point, ne peut prétendre rivaliser avec les quatre vitesses de la boîte automatique Mercedes.

PAS DE CONTRÔLE ABS AU FREINAGE

La Silver Spirit devrait être munie de série du dispositif ABS empêchant automatiquement le blocage des roues au freinage.

COMMANDES DE PROJECTEURS ET D'ESSUIE-GLACE AU TABLEAU

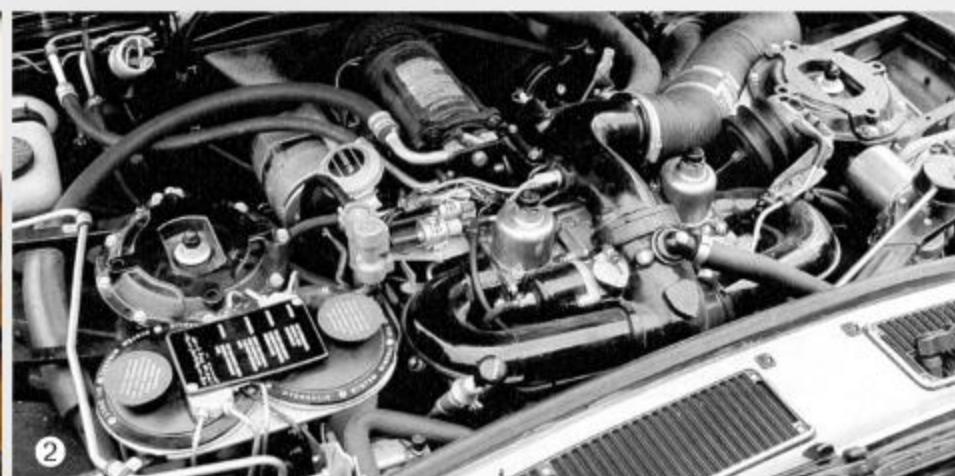
On aimerait trouver une commande des essuie-glaces plus proche des mains du conducteur, tout comme la commande des projecteurs d'ailleurs.



① La ligne anguleuse de la Silver Spirit s'inscrit bien dans son époque, mais elle n'a pas les galbes et le charme de sa devancière, la Shadow. ② À l'avant comme à l'arrière, on voyage en "classe Pullman", dans un niveau de confort à peine croyable ③ La Silver Spirit promet que le trajet sera doux aux occupants arrière, qui disposent de repose-pieds...



“ On notera en haut de notre courbe de consommation stabilisée le chiffre coquet de 37,4 litres aux 100 km à 184 km/h. ”



① La finition, exemplaire, s'invite jusque dans la boîte à gants éclairée, qui abrite un petit miroir.
② La Silver Spirit reçoit, comme d'habitude, un V8 "six trois-quarts", à la "puissance suffisante"... que l'on estime à 200 ch DIN. ③ L'opulente Silver Spirit reçoit, comme une Porsche, le démarreur à gauche! ④ Le moindre détail est soigné, à l'image de ces beaux cendriers généreusement chromés.
⑤ À l'instar des sièges, les contre-portes s'habillent, elles aussi, d'un cuir de grande qualité.



Extraits...

■ "Amenée comme une vulgaire R5 sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la Silver Spirit s'est prêtée de bonne grâce à nos tortures profanes. Ainsi, elle nous a gratifiés d'une vitesse de pointe de 184,95 km/h, le revêtement par endroits cahoteux de l'anneau étant absorbé dans des conditions d'aisance exceptionnelles."

■ "La mécanique est exceptionnellement silencieuse à toutes les vitesses et le couple important procure une sensation d'aisance extrêmement agréable pour l'esprit. C'est seulement au-dessus de 150 km/h que le rétroviseur extérieur gauche commence à produire des vibrations gênantes."

■ "Au fil des kilomètres, la Silver Spirit m'a inspiré peu à peu une telle confiance que j'ai fini par m'offrir occasionnellement une ou deux séances de rodéo, tant il est vrai que la bonne volonté avec laquelle ce mastodonte accepte d'être maltraité est impressionnante."

■ "Au cours d'une petite "conversation" tenue avec une Audi 100 prestement menée sur une petite route du Massif central, la grosse limousine a joué les danseuses sans sourciller."

■ "Si l'on sait qu'une Rolls bien soignée peut être conservée vingt ans durant et qu'au bout de ce laps de temps, sa valeur résiduelle ne sera pas négligeable, on finit par se dire qu'à condition de disposer du capital indispensable à la transaction, l'investissement est moins insensé qu'il n'y paraît."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

En presque quarante ans, on mesure à quel point on a changé d'époque ! Il semble loin, le temps où le Salon de Paris comptait suffisamment pour que Rolls-Royce – aujourd’hui absent – daigne y présenter une nouveauté. Et si Rolls produit toujours des limousines, la marque fonde désormais ses espoirs à travers un... SUV, le Cullinan. En fait, la seule chose inchangée est la glotonnerie fiscale de l’État français, qui taxait déjà cette Silver Spirit à hauteur de 54 CV fiscaux...

Les Raisonnables de fin d'année

L'Auto-Journal vous propose une sélection de montres phares des horlogers prestigieux aussi bien que celles des petites marques prêtes à jouer dans la cour des grands. Rondes, automatiques ou à quartz, de plongée ou simplement pour donner l'heure avec style, ces garde-temps offrent des tarifs praticables selon les budgets de chacun.

Réalisation et stylisme Thibault Cocardon Photos Yann Lefebvre et Pilou



1/ **TISSOT – Heritage Visodate** : mouvement automatique fabrication suisse, boîtier acier 40 mm de diamètre, réserve de marche de 38 heures, étanche 30 m - 520 € - 01 42 56 18 53 / www.tissotwatches.com

2/ **TUDOR – Black Bay Fifty-Eight** : mouvement automatique manufacture calibre MT5402 certifié COSC, boîtier acier 39 mm de diamètre, étanche 200 m - 3 060 € - www.tudorwatch.com/fr

3/ **MICHEL HERBELIN – Newport Classique** : mouvement quartz suisse, boîtier acier 38 mm de diamètre, étanche 50 m - 490 € - www.michel-herbelin.com ou 03 81 68 67 67

4/ **BELL & ROSS – BR V2-94 R.S.18** : mouvement automatique calibre BR-CAL.301, boîtier acier poli satiné 41 mm de diamètre, étanche 100 m - 4 900 € - www.bellross.com/fr/



Les sportives

1/MARCH LAB – Agenda Private : mouvement calibre automatique miyota 9122, boîtier acier 38 mm de diamètre, étanche 100 m - 1 545 € - www.march-lab.com

2/HAMILTON – American Classic Intra-Matic Auto Chrono : mouvement H-31 à remontage automatique, boîtier acier 40 mm de diamètre, réserve de marche de 60 heures, étanche 100 m - 1 995 € - www.hamiltonwatch.com

3/FRÉDÉRIQUE CONSTANT – Vintage Rally Healey Chronographe Automatique : mouvement chronographe automatique, boîtier acier 42 mm de diamètre, réserve de marche de 46 heures, étanche 50 m - 2 595 € - (existe en plaqué or rose : 2 895 €) - www.frederiqueconstant.com

4/MURAT PARIS : mouvement quartz Time Module VX9N, boîtier acier, étanche 50 m - 189 € - www.murat-paris.com



Les classiques

1/SWATCH – Côtes Blues : mouvement quartz, boîtier acier poli 41 mm de diamètre, étanche 30 m - 105 € - http://shop.swatch.com/fr_fr

2/SEIKO – Présage réserve de marche : mouvement automatique, boîtier acier 40,5 mm de diamètre, étanche 50 m - 539 € - www.seiko.fr ou 03 81 54 24 00

3/MIDO – Multifort Chronometer One : mouvement à remontage automatique, calibre 80.821 avec spiral en silicium, certifié chronomètre (COSC), boîtier acier 42 mm de diamètre, réserve de marche de 80 heures, étanche 100 m - 1 090 € - www.midowatches.com

4/LIP – Himalaya 40 mm réserve de marche 42 heures : mouvement automatique analogique Miyota 9132, boîtier en acier poli 40 mm de diamètre, réserve de marche de 42 heures, étanche 50 m - 639 € - www.lip.fr



1/FOSSIL – Q Exporist HR : montre connectée, fonctions : suivi du rythme cardiaque, GPS, étanchéité, notifications, personnalisation du cadran, contrôle de la musique, bracelet interchangeable. Compatible Bluetooth Smart/4.1 faible consommation, Wi-Fi 208.11 b/g/n. Autonomie de la batterie une journée complète, boîtier acier 45 mm, étanche à la baignade - 279 € - www.fossil.com/fr ou 01 84 88 93 15

2/PIERRE LANNIER – Collection Dune : montre chronographe, mouvement Miyota JS25, boîtier acier 43 mm de diamètre, étanche 50 m - 179 € - www.pierre-lannier.fr

3/JUNGHANS – Meister Mécanique : mouvement à remontage manuel, boîtier acier 37,7 mm de diamètre, étanche 30 m - 1 170 € - www.junghans.de/fr.html ou 03 84 27 21 39

4/ANONIMO – Epurato : mouvement automatique, boîtier acier 42 mm de diamètre, étanche 50 m - 2 190 € - www.anonimo.com

5/RALFTECH – WRV Automatique 1977 California : mouvement mécanique automatique RTA002, boîtier acier 43,8 mm de diamètre, étanche 200 m - 2 500 € - www.ralftech.com



1/ KLOKERS – Klok 08 : mouvement quartz anti-horaire, boîtier acier 39 mm de diamètre, étanche - 428 € - www.klokers.com/fr/

2/ BRISTON – Clubmaster Iconic : mouvement automatique avec roulement à billes, manufacturé Seiko, boîtier acier poli 40 mm de diamètre, réserve de marche de 41 heures, étanche 50 m - 440 € - www.briston-watches.com/fr

3/ RÉSERVOIR – Longbridge British Racing : mouvement automatique, boîtier acier 39 mm de diamètre, étanche 50 m, fabrication Suisse - 3 750 € - www.reservoir-watch.com

4/ FESTINA – F16975/2 : mouvement automatique Miyota, boîtier acier 42 mm de diamètre, étanche 30 m - 249 € - www.festina.com

Abonnez-vous à l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

Recevez directement chez vous
1 jeudi sur 2 :



L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

- + 5 Guides dans l'année
 - + EN CADEAU
Le sac de voyage
(valeur : 23 €)
- = 40%
de réduction !



+ la version numérique offerte !

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



Sac de voyage

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

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

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€*. (909804)

Je recevrai le sac de voyage en cadeau

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

L'AUTO-JOURNAL 1 AN :

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 75€ au lieu de 101,59€ (909812)

-26%

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

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

IBAN :

BIC :

Vous autorisez EMAS, société 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.

Je choisis mon mode de règlement :

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

Expire Fin : Cryptogramme

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél : Mobile :

Date de naissance :

Email :

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

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... EN LANCIA

"J'ai acheté ma Lancia Delta 1.6 MultiJet 120 Platino à la concession Fiat de Caen en juin 2010, neuve, et je totalise actuellement 144 000 km. Le bilan : que du bonheur ! Sur le plan mécanique, aucune intervention hors révisions et niveau équipements, rien à envier aux voitures actuelles : commande vocale pour le GPS, téléphone, radio, assistance au stationnement, banquette avec assises et dossier réglables en longueur et profondeur. Pourtant, c'est une auto dénigrée par beaucoup, journalistes compris. Niveau consommation, je viens de faire 800 km à 100 km/h de moyenne, avec 52 litres ! Seul (petit) problème : obligé de graisser les rails du toit ouvrant deux fois par an... Et comme la marque n'existe plus, je compte la garder le plus longtemps possible."

William Portelli

J.- F. Pigeard nous parle de sa Mercedes € 350 CGI Coupé

ACHETÉE D'OCCASION (MODÈLE 2012) AU PRINTEMPS 2016



"Ce véhicule est propulsé par un 6 cylindres de 3,5 l développant 306 ch. L'association avec une BVA 7 procure un très grand plaisir de conduite. J'apprécie la souplesse de ce 6 cylindres et son silence ! Et la consommation demeure très basse : 7,8 l/100 km lors de mon dernier plein. Ma voiture possède des vitres surteintées qui, malgré la polémique concernant la sécurité, stoppent un pourcentage beaucoup plus élevé que des vitres teintées ordinaires de rayons UV nocifs. Le coffre offre une capacité de 450 dm³ : plus que correct pour un coupé."

Tristan Millaud nous parle de sa
Ford Fiesta 1.25 82 ch Trend

"C'est une voiture que je recommande vivement ! Je ne regrette pas d'avoir choisi cette Fiesta."



"Jeune permis, j'ai la chance d'être l'heureux propriétaire de cette Fiesta. Je ne regrette pas d'avoir choisi un modèle essence, effectuant essentiellement de petits trajets urbains. Ce moteur est plutôt plaisant, mais il ne faut pas hésiter à jouer de la boîte de vitesses pour le relancer. La commande de cette dernière est par ailleurs très agréable. L'équipement de cette finition cœur de gamme Trend est tout à fait suffisant : il comprend notamment la climatisation manuelle, l'aide aux démarriages en côte et les commandes de la radio au volant. De

plus, c'est une voiture confortable avec des sièges qui maintiennent bien le dos. Mesurant 1,91 m, j'arrive à trouver une position de conduite agréable et je ne me sens pas à l'étroit, ce qui est loin d'être le cas dans d'autres voitures. Le coffre est suffisamment logeable pour accueillir une grosse valise cabine. Je n'ai rencontré aucune panne en un an. Je pourrais toutefois lui faire deux reproches : l'habitabilité arrière un peu juste et la visibilité de trois quarts arrière quasi nulle à cause des gros montants. Mais c'est une voiture que je recommande vivement !"

ACHETÉE D'OCCASION (MODÈLE 2013, 52000 km AU COMPTEUR) EN AVRIL 2015 ; 11 000 km PARCOURS, CONSO. MOYENNE : 6,4 l/100 km. SON ENTRETIEN : grosse révision à 53000 km (255 €), petite révision à 61000 km (120 €).



aj L'avis de Brice Perrin

Cette Fiesta est une excellente citadine : très bon rapport prix/équipement, niveau de confort correct, moteur (conçu avec Yamaha) discret et plaisant... même s'il n'a pas le charme et les performances du plus récent 1.0 EcoBoost.

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



Dacia Duster

ANTHONY BERNIER

Privé de crochet d'attelage, le Duster?

Je possède un Duster dCi 110 4x4 première génération. Celui-ci est équipé d'un crochet de remorquage. J'habite en montagne et ce véhicule y est particulièrement prisé et répandu. En configurant sur le site officiel le nouveau Duster 4x4 dCi 115, il m'est répondu que la pose d'un crochet de remorquage est incompatible avec le 4x4. Incroyable pour un véhicule de travail et de traction (boîte courte). Pouvez-vous me confirmer ce fait? J.-C.D.

Il est vrai que le site du constructeur ne permet pas de configurer un Duster BluedCi 115 4x4 avec un crochet d'attelage. Mais soyez rassuré, cela reste possible dans les faits. L'ajout d'un réservoir d'adBlue n'empêche pas cette combinaison. En revanche, il s'agit d'un nouveau pack et le configurateur mérite une mise à jour.

Quelles perfs pour la Polo TSI 150?

Connaît-on les performances, notamment le 0 à 100 km/h, les consommations et l'écotaxe de la prochaine Volkswagen Polo TSI 150 ch ? M.P.

Comme l'ensemble des marques, le groupe Volkswagen doit répondre à une forte demande sur les petits moteurs essence. Pour le bloc 1.5 TSI, priorité a été donnée aux modèles de catégorie supérieure à la Polo, à savoir Volkswagen T-Roc, Golf et même Tiguan ou encore Seat Ateca ou Leon. Nous n'avons pas encore réalisé de mesures sur la Polo, annoncée pour le dernier trimestre 2018, mais qui n'est pas à l'abri d'un nouveau retard. À titre de comparaison, un T-Roc TSI 150, certes plus lourd, consomme en moyenne 7,2 l/100 km et couvre le 0 à 100 km/h en 9,6 s. Sa puissance fiscale est de 6 CV et ses rejets de CO₂ de 120 g/km, soit un malus de 50 €. Plus légère, une Polo devrait faire mieux sur tous les exercices.

Volkswagen Polo



TIBO

YANN LEFFEBRE



BVA8 de BMW

Pourquoi le nombre de vitesses augmente-t-il sur les boîtes automatiques?

Je viens d'acheter une Renault Mégane Estate dCi 105 ch EDC, et j'en suis ravi, surtout dans les embouteillages parisiens! Toutefois, je me demande pourquoi les boîtes auto ont 7, 8 voire 9 rapports, alors qu'une boîte manuelle en possède 6 au plus. A.P.

Plusieurs raisons! Autant il est agréable de jouer avec le levier de vitesses d'une bonne boîte manuelle, autant la multiplication des rapports peut s'avérer contre-productive sans apporter un réel gain en termes d'agrément comme de consommation. Les transmissions automatiques gèrent très bien cela et ont intérêt à multiplier les rapports intermédiaires tout en conservant une démultiplication finale favorable à la conso, notamment sur autoroute. Ceci sans rendre plus complexe la conduite. Toutefois, il existe des boîtes manuelles à 7 vitesses sur les Porsche 911 et Chevrolet Corvette.

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

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

PEUGEOT 508

Si pour vous, le plaisir de conduire et la vie de famille doivent pouvoir se conjuguer, alors la Peugeot 508 a de sérieuses chances de vous plaire !

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

L'arrivée de la nouvelle 508 va-t-elle relancer une catégorie un peu tombée en désuétude, à savoir celle des berlines familiales ? Victimes, comme beaucoup, de la mode des SUV, ces dernières n'ont pourtant pas dit leur dernier mot. En effet, en matière d'esprit pratique, voire d'habitabilité, les nouveaux venus leur ont fait du tort pour tout

ce qui touche au confort et au plaisir de conduite. Pourtant, sur ces deux points, la nouvelle 508 fait étalage de son talent. Agréable et confortable sur tous les terrains, la grande Peugeot n'est sans doute pas la plus familiale des familiales mais elle est sait néanmoins prendre soin de ses passagers... tout en faisant plaisir à son conducteur.

Sur le plan technique, on trouve pour l'heure trois blocs diesel et deux essence. Ces derniers seront enrichis l'année prochaine par un troisième bloc essence de 130 ch. Côté finitions, la gamme s'articule autour de quatre déclinaisons. Reste maintenant à trouver la combinaison qui mettra le plus en valeur cette séduisante berline.

La 508 fait du plaisir de conduite sa priorité. Ce parti pris ne concerne pas que les versions les mieux motorisées. Aussi, même au volant des variantes les plus modestes, le conducteur y trouvera son compte.



LA GAMME

Moteurs/Prix	Active	Allure	GT Line	GT	Malus écologique
Diesel	BlueHDi 130 ch	32 300 €	35 100 €	-	0 €
	BlueHDi 130 ch EAT8	34 100 €	36 900 €	-	0 €
	BlueHDi 160 ch EAT8	-	38 800 €	41 200 €	0 €
	BlueHDi 180 ch EAT8	-	-	43 300 €	90 €
Ess	PureTech 180 ch EAT8	34 600 €	37 600 €	40 000 €	73 €
	PureTech 225 ch EAT8	-	-	-	300 €



1

➊ En matière de suspension, le compromis confort/efficacité trouvé par Peugeot est, comme souvent, irréprochable. ➋ L'i-Cockpit s'est bien sûr invité à bord. La finition est d'un bon niveau.



2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Pour l'heure, seule la version diesel de 130 ch est disponible avec une boîte manuelle. Cette dernière compte six rapports et même si on ne peut pas lui reprocher grand-chose, on lui préférera la boîte automatique.

HEART AUTOMATIQUE

Avec la 508, Peugeot "met le paquet" sur la

transmission automatique puisque la quasi-totalité de la gamme est d'office proposée avec la boîte EAT à huit rapports. Très douce, cette dernière se montre efficace lors de la montée des rapports mais est un peu paresseuse pour ce qui est de les redescendre ! En clair, le rétrogradage intervient un peu tard à notre goût. Sur le plan financier, la boîte EAT8 implique, sur la version BlueHDI 130 ch, un surcoût de 1 800 €.

L/I/h/empattement: 4,75/1,86/1,40/2,79 m

MOTEURS DIESEL

Puissance maxi (ch à tr/mn)

➌ BlueHDI 130 ch

Couple maxi (Nm à tr/mn)

130 à 3750

➌ BlueHDI 160 ch

Performances

Vitesse maxi (km/h)

203 (198)

➌ BlueHDI 180 ch

Accélération 0-100 km/h (s)

300 à 1750

160 à 3750

Reprise 90-130 en 4^e (s)

10,9 (11,4)

400 à 2000

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

9,4 (9,9 en Drive)

9,2 en Drive

180 à 3750

➌ BlueHDI 180 ch

MOTEURS ESSENCE

Puissance maxi (ch à tr/mn)

PureTech 180 ch *

Couple maxi (Nm à tr/mn)

180 à 6000

➌ PureTech 225 ch

Performances

Vitesse maxi (km/h)

250 à 1750

225 à 5500

Accélération 0-100 km/h (s)

229

300 à 1900

Reprise 90-130 en 4^e (s)

7,9

250*

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

NC

8,5

5,4

4,7 en Drive

8

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

LES MOTEURS

DIESEL

➌ BlueHDI 130 ch

La 508 hérite bien sûr du nouveau 1 500 cm³ diesel apparu il y a quelques mois, sur la 308. À défaut d'être très vindicatif, ce bloc fait preuve de douceur et de sobriété, deux vertus qui ne sont pas dénuées de charme !

➌ BlueHDI 160 ch

Ce nouveau bloc est une évolution de l'ancien 2 l BlueHDI de 150 ch. Assez puissant et doté d'une valeur de couple généreuse (400 Nm), ce bloc ne manque pas de d'atouts. Côté chrono, il ne signe pas d'exploits mais il est plaisant sur tous les terrains et sa consommation sait se faire oublier.

➌ BlueHDI 180 ch

Un peu plus de puissance, mais pas un 1 Nm de plus côté couple. Du coup, on ne peut pas dire que l'agrément de conduite fasse un bond en avant très significatif. Une attitude que la consommation a le bon goût de singler.

ESSENCE

PureTech 180 ch

Ce 1 600 cm³ affiche une puissance honorable mais sa valeur de couple est un poil juste. Reste que l'agilité du châssis préserve un réel plaisir de conduite.

➌ PureTech 225 ch

Avec un tel niveau de puissance, on s'attendait à ce que ce bloc fasse preuve d'un peu plus de tempérament. En fait, il s'avère très – trop ! – linéaire et ne délivre pas ce petit brin de folie qui se serait marié à merveille avec le châssis. Reste "qu'en l'état", la 508 est ici une très plaisante compagne de voyage.

→

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, alerte de risque de collision, alerte de franchissement de ligne, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ensemble audio avec écran tactile de 8 pouces + connexion Bluetooth, freinage d'urgence autonome, frein de stationnement électrique + aide au démarrage en côte, radar de stationnement AR, reconnaissance des panneaux, régulateur-limiteur de vitesse, sélecteur de modes de conduite, sièges AV réglables en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Active	Allure	GT Line	GT
Accès à bord et démarrage sans clé	400 €	série	série	série
GPS	1 300 €	série	série	série
Hayon motorisé	-	♥ 450 €	♥ 450 €	série
Projecteurs Full LED	-	1 350 €	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	400 €	400 €	série	série
Sièges électriques et massants	-	1 300 € (1)	800 €	série
Sellerie mixte cuir/Alcantara	-	-	-	série
Surtapis avant et arrière	-	série	série	série
Vitres AR + lunette surteintées	-	série	série	série
Toit ouvrant panoramique	-	♥ 1 300 €	♥ 1 300 €	♥ 1 300 €

(1) implique l'option Pack cuir

LES FINITIONS

ACTIVE

En entrée de gamme, la 508 propose une dotation d'équipements corrects, et même un peu plus, mais sa présentation est un peu tristounette : chrome distribué avec un peu plus de parcimonie, sellerie un peu moins chic, écran tactile de 8 pouces contre 10 pour les autres versions... Reste que l'essentiel est là, notamment au niveau des aides à la conduite. Côté moteurs, on trouve le PureTech 180 ch et le BlueHDI 130 ch.

♥ ALLURE

Facturée entre 2 800 € (pour les diesels) et 3 000 € (pour les essence) de plus que la finition précédente, l'Allure apporte de nombreux petits plus, à commencer par le GPS, l'accès à bord sans clé, et une présentation un peu plus chaleureuse comprenant notamment des vitres arrière surteintées, une sortie d'échappement chromée, et une sellerie mixte tissu/simili cuir. Côté moteurs, l'offre s'enrichit avec l'arrivée du BlueHDI 160 ch.

♥ GT LINE

La 508 prend des allures plus sportives avec l'arrivée de jantes de 18 pouces (16 ou 17 pour Active, 17 pour Allure), d'une calandre spécifique tandis qu'à l'intérieur, on trouve un ciel de toit noir, un pédalier et un repose-pieds en alu et des seuils de portes en alu. La planche de bord, pour sa part, reçoit des surpiquûres. Les phares full LED et le régulateur de vitesse adaptatif font également leur apparition. Sous le capot, on note la disparition du BlueHDI 130 ch et l'entrée en lice du BlueHDI 180 ch. Sur le plan financier, passer de la finition Allure à la finition GT Line implique une rallonge de 2 400 €.

♥ GT

La finition la plus huppée de la gamme impose un effort financier conséquent puisque l'écart avec la finition GT Line est de 4 300 €. Rien ne manque à l'appel et la présentation est vraiment très soignée. Deux blocs peuvent bénéficier de cette exécution : le PureTech 225 ch et le BlueHDI 180 ch.



① L'instrumentation numérique fait partie de la dotation de série, quel que soit le niveau de finition. ② L'accès aux places arrière n'est pas très aisés et l'habitabilité est somme toute modeste, notamment au niveau de l'espace aux jambes (25 cm). ③ À partir de la finition Allure, l'écran tactile passe de 8 à 10 pouces et devient forcément plus confortable à utiliser. ④ Le levier qui pilote la boîte automatique n'est pas un modèle d'ergonomie. ⑤ À l'instar des places arrière, le coffre (488 dm³) n'est pas, pour une familiale, très généreux.





Petite révolution chez Peugeot, la 508 reçoit un hayon. Dans la catégorie des familiales, c'est une première! À noter que ce dernier est motorisé en série à partir de la finition GT Line.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ AIDES À LA CONDUITE

(DE 400 À 1 400 €)

Dans ce domaine, la 508 est assez bien pourvue (voir tableau) mais elle peut aller encore un peu plus loin avec, sur les versions Active, Allure et GT Line, un régulateur de vitesse adaptatif (avec fonction Stop/Go pour les modèles équipés d'une boîte de vitesses automatique). Ce régulateur de vitesse est associé à l'aide au maintien dans la voie (Lane Positioning Assist), pour les versions automatiques. Toujours dans le domaine des aides à la conduite, la 508 propose un système de vision de nuit (Night Vision) qui, grâce à une caméra à infrarouge, détecte la présence de piétons ou d'animaux au-delà de la portée des projecteurs. Cette option est disponible à partir de la finition Allure au prix de 1 400 €

CONSEILLÉ PAR L'AJ

♥ AIDE AU STATIONNEMENT

(DE 500 À 600 €)

Elle est belle, la 508, mais au moment d'entamer un créneau, on s'aperçoit qu'elle cumule deux handicaps: primo, elle ne possède pas l'ombre d'une protection de carrosserie. Les flancs mais aussi les boucliers sont donc particulièrement exposés. Secundo, la rétrovision est loin d'être idéale. Du coup, pour exécuter sereinement les manœuvres de stationnement, on est assez preneur d'un

petit coup de main! En série, on dispose d'un radar arrière qui est complété à partir de la finition Allure par une caméra (arrière + environnement arrière) et un radar avant (option, 500 € sur Active). Toujours en option, Peugeot propose un système de stationnement semi-automatique associé à une caméra à 360°. Cet ensemble est facturé 600 € à partir de la finition Allure.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

SELLERIE/GARNITURE

(DE 200 À 2 300 €)

Sur ce chapitre on trouve des sièges avant chauffants facturés en option 200 € sur Active, Allure et GT Line (série sur GT). Par ailleurs, Peugeot propose un Pack sièges semi-électriques qui comprend les sièges avant chauffants et l'assise inclinable électriquement (+ du réglage lombaire). Ce pack est facturé 450 € et 500 € sur Allure. À noter que sur Active, seul le siège conducteur est concerné. Les sièges avant à réglages électriques chauffants et massants sont pour leur part disponibles moyennant 1 300 € sur Allure et 800 € sur GT Line (série sur GT). Côté garnissage, la sellerie cuir (+ sièges chauffants) est facturée 1 400 € sur Allure. Sur GT Line, la sellerie cuir Nappa noir (+ sièges électriques massants) vous coûtera 2 100 € (800 € sur GT). Comptez 200 € de plus si vous optez pour du cuir Nappa rouge.

CONSEILLÉ PAR L'AJ
(sièges électriques et massants)

NOTRE CHOIX BlueHDI 160 EAT8 GT Line

41 200 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Si le plaisir de conduire est au centre de vos préoccupations, au même titre que le confort d'ailleurs, alors la 508 va vous plaire. Bien sûr, il faudra faire votre deuil de quelques centimètres côté habitabilité mais sans excès. Côté moteurs, le BlueHDI 160 ch est un bon compromis prix/prestations tandis que pour la finition on peut légitimement hésiter entre la GT Line et l'Allure, un peu moins sexy mais guère moins bien équipée et surtout facturée 2 400 € de moins...

LES TEINTES

Peintures opaques gratuites



Gris Hurricane



Blanc Banquise

Peintures métallisées 720 €



Gris Artense



Gris Platinum



Gris Amazonite



Noir Perla Nera



Bleu Célèbes



Dark Blue

Peintures spéciales 920 €



Rouge Ultimate



Blanc Nacré

LES JANTES



Jantes alliage en série sur Active



Jantes alliage en série sur Active (PureTech 180)



Jantes alliage en série sur Allure



Jantes alliage en série sur GT Line



Jantes alliage en série sur GT



Jantes alliage en option (570 €)

VOLVO XC90

Le gros SUV de Volvo a fait peau neuve en 2015 ; avec cette deuxième génération, il gagne en qualité perçue. Le niveau technologique fait, lui, un bond en avant.

Par Pascal Serres

La deuxième génération de Volvo XC90 est une incontestable réussite sur le plan esthétique. À l'intérieur, les changements sont, là aussi, très visibles avec une nouvelle planche de bord agréable et sobre. L'habitabilité du SUV est un modèle du genre. C'est d'autant plus vrai sur la version hybride qui, contrairement à la concurrence, peut être proposée en version 7 places. Tous les passagers seront bien lotis et voyageront dans de très bonnes conditions, même si, logiquement, c'est un peu moins le cas pour la troisième rangée de sièges. La tenue de route et les suspensions (pneumatiques en option) assurent une parfaite filtration des irrégularités de la route sans gâcher le plaisir de conduite. Toutes les motorisations affichent un très bon niveau de fiabilité et les soucis sont rares, même pour les premiers modèles.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Ess. T6	310/320	9,5	Seul et unique bloc essence pour le XC90, le T6 fait le job, non sans talent.
Hybride T8 Twin Engine	320 ch + 87 ch élec.	3,3 ⁽¹⁾	Une version hybride assez chère mais agréable sur tous les terrains.
Diesel D4	190	8	Ce petit diesel est un peu juste pour rouler, surtout en charge. Son intérêt : un prix attractif.
D5	225/235	8,9	Un très bon bloc polyvalent et qui sait rester relativement sobre au regard de ses performances.

(1) Avec batteries pleines, 9,3 l/100 km avec les batteries vides.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 53 000 €
Hybride : à partir de 59 800 €
Diesel : à partir de 36 900 €
Génération : actuelle (2 ^e)
Commercialisation : depuis 2015
Restylage : aucun
Carrosserie : SUV
Modèles en circulation : 15 000





Tenue de route et suspensions efficaces contribuent à un confort de haut vol.

NOTRE CHOIX

D5 2.0 235 AWD MOMENTUM de 2016

1^{er} prix prospecté : **36 990 €**
122 269 km

MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES			
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	235 ch à 4 000 tr/mn		
Couple maxi	480 Nm à 1 750 tr/mn		
Type	4 cylindres en ligne diesel		
Cylindrée/puissance fiscale	1 969 cm ³ /13 CV		
Transmission	intégrale		
Boîte/nombre de rapports	automatique/8		
Châssis			
Diamètre de braquage	11,8 m		
Pneumatiques	235/55 R 19		
Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,95/2,01/1,78/2,98 m		
Poids/tractable freiné	1 997/2 700 kg		
Performances			
1 000 m d. a.	30,6 s		
0 à 100 km	9,2 s		
90 à 130 km/h (en D)	8,2 s		
Vitesse maxi	202 km/h		
Freinage à 90/130 km/h	31/61 m		
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	34 cm		
Largeur aux coudes AV/AR	155/153 cm		
Volume de coffre	de 314 (7 pl.) à 721 (5 pl.) dm ³		
LE BUDGET			
Assurance*: 950 €	Carte grise**: 432,90 €		
Consommations			
Moyenne	8,9 l/100 km		
Ville/Route/Autoroute	9,9/8,6/8,3 l/100 km		
Autonomie/Réservoir	798 km/71 l		
Coût de l'entretien			
Amortisseurs AV	250 €	Kit de distribution chaîne	
Amortisseurs AR	280 €	Embrayage	BVA
Disques AV	300 €	FAP	500 €
Disques AR	180 €	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	130 €	Feu AV	1 300 €
Plaquettes AR	110 €	Feu AR	190 €
Filtre à air	35 €	Bouclier AV	550 €
Filtre à huile	19 €	Bouclier AR	500 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LES PANNS

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Sur les D5, problèmes récurrents de la canalisation d'entrée d'air du turbo, pouvant empêcher le fonctionnement du moteur. La durite est à remplacer.

AUTRES DÉFAILLANCES

FREINS

Usure prématuée des plaquettes de frein avant et des disques, qui peuvent même être à remplacer aux alentours des 20 000 km !

ÉLECTRONIQUE

De nombreuses mises à jour pour corriger certains défauts : divers

affichages injustifiés de message d'erreur ; imprécision de la localisation ; dysfonctionnement du récepteur des capteurs de pression des pneus (remplacement parfois nécessaire) ; système de freinage d'urgence qui avertit intempestivement d'un danger ; dysfonctionnement du compteur numérique.

LES RAPPELS

MAJEURS

AIRBAGS (NOVEMBRE 2017)

Risque de mauvais déploiement des airbags rideaux (vis de fixation défectueuses qui peuvent se briser) sur les XC90 de 2017.

CEINTURES DE SÉCURITÉ (AOÛT 2017)

Sur les XC90 construits entre le 23 septembre 2016 et le 8 novembre 2016, un sertissage défectueux du générateur de gaz des prétensionneurs de ceintures de sécurité de la troisième rangée de sièges pourrait entraîner la dégradation du prétensionneur. Ainsi, en cas de déclenchement, ce dernier pourrait alors propulser des morceaux de métal dans l'habitacle.

AIRBAGS (JANVIER 2017)

En raison d'un problème avec les gonfleurs d'airbag, les coussins gonflables peuvent ne pas se déployer en cas d'accident, ce qui augmente le risque de blessures pour les occupants (XC90 de l'année modèle 2017).

CEINTURES DE SÉCURITÉ (JANVIER 2017)

Sur les XC90 construits en 2015 et 2016 : risque de mauvaise fixation de la boucle de ceinture du passager avant. En cas d'accident, la boucle peut se séparer du fermoir de la ceinture.

AIRBAGS (DÉCEMBRE 2015)

Sur les XC90 fabriqués entre le 27 janvier et le 10 juillet 2015 : risque de mauvais déploiement des airbags de tête de la troisième rangée de sièges (défaut de fabrication au niveau du pilier D de la carrosserie).

& MINEURS

CLIMATISATION (SEPTEMBRE 2016)

Sur certains XC90 depuis le début de production, il y a un risque de fuite au niveau du tuyau d'évacuation du système de climatisation (montage incorrect).

LE BILAN FIABILITÉ

Le XC90 fait plutôt bonne figure en matière de fiabilité et les gros soucis sont assez rares. Et, en dehors de quelques incidents mécaniques, c'est surtout l'électronique qui est à l'origine des pannes.



Aramisauto^{com}

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

Jusqu'à -30%*

Satisfait ou 100% remboursé
15 jours ou 1 000 km**

Zéro frais d'entretien
12 mois ou 15 000 km***



29 AGENCES EN FRANCE |



ARAMISAUTO.COM

* Sur les véhicules neufs : remise par rapport au prix catalogue constructeur. Aramisauto propose des véhicules neufs en mandat.

** Au premier des deux termes échus. *** Sur les véhicules d'occasion reconditionnés en usine, au premier des deux termes échus.
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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Standard Edition	14	3 473	63 200
Surcoût Edizione Speciale : Standard Edition + 4 300 €			
Surcoût Competizione : Standard Edition + 9 300 €			

4C SPYDER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Surcoût : coupé + 9 600 €			

ALPINE

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

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage AMR Coupé	NC	10 500	128 062
V8 Vantage AMR Roadster	NC	10 500	140 163
V12 Vantage AMR Coupé	NC	10 500	195 625
V12 Vantage AMR Roadster	NC	10 500	207 726
DB11 V8 Coupé	NC	185 546	
DB11 V12 Coupé	NC	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
14	4 460	35 770
4	0	20 410
5	0	21 770

1.4 TDI Ultra 90 ch

2.0 TDI 122 ch	6	0	33 410
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 480
2.0 TDI 190 ch S tronic	10	0	40 770
2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic	10	0	40 970

1.6 TDI 116 ch

3.0 TDI 218 ch Design Quattro S tronic	12	0	50 980
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	540	54 560
Surcoût Design : "base" + 4 150 €			
Surcoût S line : Design + 3 600 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €			

1.6 TDI Ambiente : "base"

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

100 [LE PRIX DU NEUF]

NOUVELLE SÉRIE 2 ACTIVE TOURER						
216i Première Auto.	5	410	25 950			
218i Première Auto.	7	410	29 250			
220i Première DKG	10	173	34 500			
225xe Performance Première	5	0	40 000			
216d Première	6	0	30 600			
218d Première	7	0	32 700			
220d Première Auto.	10	0	37 500			
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						
316i 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 Z4						
sDrive20i	NC	NC	48 650			
sDrive30i	NC	NC	54 700			
M40i	NC	NC	67 650			
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €						
Surcoût M Sport : Sport + 2 100 €						
Surcoût First Edition : M40i + 9 450 €						
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 €						
SÉRIE 4 CABRIOLET						
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €						
NOUVEAU Z4						
sDrive20i	NC	NC	48 650			
sDrive30i	NC	NC	54 700			
M40i	NC	NC	67 650			
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €						
Surcoût M Sport : Sport + 2 100 €						
Surcoût First Edition : M40i + 9 450 €						
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 Lounge : 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</td			

NOUVELLE TIPO 5 PORTES				
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €				
NOUVELLE TIPO STATION WAGON				
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €				
124 SPIDER				
1.4 MultiAir 140 ch	8	2 010	26 290	
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €				
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €				
ABARTH 124 SPIDER				
1.4 Turbo 170 ch	9	2 010	34 500	
Surcoût Turismo : "base" + 3 000 €				
Surcoût GT : Turismo + 3 400 €				
QUBO				
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	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	23 050	
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	1 373	25 750	
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	0	27 000	
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	60	29 250	
2.0 TDCi 180 ch Titanium PowerShift 4x4	10	4 050	37 200	

Surcoût Titanium : Trend + 3 650 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 900 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 250 €				
MONDEO				
Hybrid 187 ch 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 180 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				
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	3 660	48 550	
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €				
EDGE				
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	2 153	46 300	
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift	12	2 153	49 800	
Surcoût ST-Line : Titanium + 3 400 €				
Surcoût Vignale : Sport + 3 300 €				
NOUVELLE MUSTANG FASTBACK				
2.3 EcoBoost	19	10 500	39 900	
GT	36	10 500	47 900	
Bullitt	37	10 500	54 900	
NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 000 €				
TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	50	13 840	
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	14 840	
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	0	15 460	
Surcoût Trend : Ambiente + 750 €				
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €				
Surcoût Titanium : Sport + 0 €				
NOUVEAU TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	253	22 190	
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	90	23 830	
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	25 270	
Surcoût Trend : Ambiente + 1 880 €				
Surcoût Titanium : Trend + 1 920 €				
NOUVEAU GRAND TOURNEO CONNECT				
Surcoût : "court" + 600 €				
HONDA				
GARAGE DU CLOS				
91 LINAS	01 69 80 72 80			
2 avenue Ettore Bugatti				
91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00			

XJ			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto.	NC	10 500	94 800
XJR 575 Auto.	NC	10 500	14 210
3.0 D 300 ch Luxe Auto.	NC	2 153	85 270
Surcoût Luxe Premium : Luxe + 4 780 €			
Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 6 730 € à + 7 490 €			
Surcoût Autobiography : Portfolio + 22 570 € à + 22 660 €			
JEEP			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.0 GSE T3 120 ch Sport	7	615	19 400
1.3 GSE T4 150 ch Longitude Auto.	8	1 260	25 660
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
GRAND CHEROKEE			
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	10 500	70 400
SRT Auto.	39	10 500	86 400
Trackhawk	70	10 500	120 000
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	10 290	58 400
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 500 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
KIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO			
1.0 67 Motion	4	0	11 000
1.2 84 Design	4	0	15 100
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût Design : Active + 1 000 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €			
Surcoût X Line : GT Line + 300 €			
RIO			
1.2 84 ch Motion	4	0	13 690
1.0 T-GDI 100 ch Active	5	0	16 490
1.0 T-GDI 120 ch Design	5	0	18 690
Surcoût Active : Motion + 1 700 €			
Surcoût Design : Active + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 000 €			
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 CRD 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			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
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			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Surcoût : berline + 1 500 €			
SORENTO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
2.2 CRDI 200 ch GT Line Auto.	12	4 890	48 200
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €			
STINGER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
2.0 T-GDI 240 ch GT Line Pack Premium	16	10 500	50 400
GT	27	10 500	60 800
2.2 CRDI 200 ch GT Line	11	1 873	45 400
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €			
LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC	10 500	180 000
Huracán LP 610-4	NC	10 500	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	10 500	223 740
Aventador LP 700-4	NC	10 500	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	10 500	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	NC	10 500	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	NC	10 500	432 960
Urus 4.0 650 ch	NC	NC	205 715
LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	5 113	45 150
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC	7 073	63 650
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	113	40 800
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	2 773	53 200
Surcoût SE : Pure + 3 900 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 600 €			
Surcoût HSE : SE Dynamic + 3 850 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE Dynamic + 2 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €			
EVOQUE CABRIOLET			
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	10 500	58 850
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9	2 153	49 550
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	2 153	57 850
Surcoût SE Dynamic : Pure + 5 100 €			
Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 5 850 €			
DISCOVERY			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
2.0 Si4 300 ch S	NC	10 500	55 500
3.0 Si6 340 ch SE	NC	10 500	62 700
2.0 TD4 180 ch S	NC	4 673	52 800
2.0 SD4 240 ch S	NC	5 810	56 700
3.0 TD6 258 ch SE	NC	10 500	61 700
Surcoût SE : S + 3 000 €			
Surcoût HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €			
DISCOVERY SPORT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	9 660	41 800
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	10 500	53 500
2.0 eD4 150 ch Pure	8	73	34 700
2.0 TD4 180 ch Pure	10	540	39 400
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	6 053	51 900
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Surcoût HSE : SE + 5 600 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 200 €			
NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
P250 Auto.	NC	7 073	57 500
P380 Auto.	NC	10 500	68 300
D180 Auto.	NC	1 260	57 500
D240 Auto.	NC	2 940	61 700
D300 Auto.	NC	5 573	67 600
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Surcoût R-Dynamic : S + 3 800 €		</	

43 AMG 4Matic Auto.	29	□	10 500	73 200
63 AMG S Auto.	NC	□	10 500	110 200
220 d Avantgarde Line Auto.	10	□	53	48 700
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	□	773	54 700
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 2 100 €				

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût: coupé + 7 800 €

SLC				
180	8	□	410	36 100
200	10	□	1 260	41 000
300 Auto.	14	□	540	48 900
43 AMG Auto.	25	□	8 460	66 000
250 d Auto.	11	□	0	45 200

Surcoût Executive: "base" + 4 700 €

Surcoût Sportline : Executive + 3 000 €

Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €

GLC				
250 4Matic Auto.	12	□	2 610	46 450
300 Executive 4Matic Auto.	15	□	4 673	56 950
43 AMG 4Matic Auto.	25	□	10 500	68 550
63 AMG 4Matic Auto.	NC	□	10 500	99 600
63 AMG S 4Matic Auto.	NC	□	10 500	108 500
350 e Executive 4Matic	10	□	0	58 350
220 d 4Matic Auto.	9	□	253	48 600
250 d 4Matic Auto.	11	□	253	49 950
350 d Executive 4Matic Auto.	16	□	3 853	58 300

Surcoût Executive: "base" + 5 100 €

Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €

Surcoût Fascination : Sportline + 3 800 €

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

Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €

Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €

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

Surcoût Executive: "base" + 4 600 €

Surcoût Sportline : Executive + 2 150 €

Surcoût Fascination : Sportline + 7 250 €

CLASSE E BREAK				
Surcoût: berline + 2 800 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d 4Matic Auto.	11	□	773	64 200

CLASSE E COUPÉ				
200 Executive Auto.	10	□	953	54 650
300 Executive Auto.	15	□	2 300	59 400
220 d Executive Auto.	10	□	0	56 500

Surcoût Sportline : Executive + 6 300 €

Surcoût Fascination : Sportline + 6 400 €

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût: coupé + 6 400 €				
NOUVEAU CLS COUPÉ				
450 Executive 4Matic Auto.	NC	□	8 460	76 100
350 d Launch Edition 4Matic Auto.	NC	□	2 010	88 500
400 d Executive 4Matic Auto.	NC	□	2 010	82 900

Surcoût AMG Line: Executive + 9 200 €

CLASSE S				
450 Executive 4Matic Auto.	25	□	3 853	103 850
560 Fascination 4Matic Auto.	36	□	10 500	126 550
63 AMG 4Matic+ Limousine Auto.	53	□	10 500	187 750
65 AMG Limousine Auto.	57	□	10 500	239 750
650 Maybach Auto.	36	□	10 500	216 950
350 d Executive Auto.	17	□	613	93 250
400 d Executive 4Matic Auto.	22	□	1 873	100 450

Surcoût Fascination: Executive + 9 000 €

Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €

NOUVELLE CLASSE S COUPÉ				
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.**AMG GT****GT****GT S**

GT C				
GT R	47	□	10 500	159 600

AMG GT ROADSTER

Surcoût: coupé + 12 700 €				

<tbl_r cells="5" ix="

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			
1.2 PureTech 110 ch Access	5	0	20 650
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 500
1.6 THP 225 ch GT Auto.	13	473	34 650
GTi by Peugeot Sport	16	953	38 700
1.6 BlueHDI 100 ch Access	5	0	22 800
1.5 BlueHDI 130 Active	6	0	26 500
2.0 BlueHDI 150 ch Allure	7	0	30 150
2.0 BlueHDI 180 ch GT Auto.	9	0	35 950
Surcoût Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €			
Surcoût Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			
NOUVELLE 308 SW			
Surcoût : berline + 850 € à + 950 €			
3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 400
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	253	34 450
1.5 BlueHDI 130 ch Active		0	31 100
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	10	90	41 050
Surcoût Active : Access + 2 100 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €			
5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 200
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	33 800
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	10	90	43 050
Surcoût Active : Access + 4 000 €			
Surcoût Allure : Active + 2 050 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €			
NOUVELLE 508			
1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	73	34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	353	46 000
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	32 300
2.0 BlueHDI 150 Allure Auto.	9	0	38 800
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	9	73	43 300
Surcoût Allure : Active + 3 000 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 4 300 €			
Surcoût First Edition : GT + 2 350 € + 2 750 €			
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			
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			
2.0	19	5 810	57 080
S	24	10 290	69 830
GTS	25	10 500	80 870
911 COUPÉ (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	269 175
911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Surcoût : coupé + 13 200 €			
PANAMERA			
3.0	22	6 553	93 407
4S	33	10 500	118 007
Turbo	46	10 500	159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	0	169 062
NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			
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						
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						
RRC Vivez votre mobilité	RRG Paris Ventes de véhicules Neufs et Occasions					
Tel : 01 86 65 49 45						
www.renaultparis.fr						
CITROËN (5 PORTES)						
Surcoût : 3 portes + 500 €						
NOUVELLE FABIA						
1.0 MPI 60 ch Active	NC	NC	12 990			
1.0 MPI 75 ch Active	NC	NC	13 690			
1.0 TSI 95 ch Clever	NC	NC	16 490			
1.0 TSI 110 ch Celver	NC	NC	16 940			
Surcoût Clever : Active + 1 190 €						
Surcoût Monte-Carlo : Clever + 990 €						
Surcoût Style : Monte-Carlo + 500 €						
NOUVELLE FABIA COMBI (BREAK)						
Surcoût : berline + 600 €						
RAPID SPACEBACK (5 PORTES)						
1.0 TSI 95 ch Clever	NC	NC	20 490			
1.0 TSI 110 ch Clever	NC	NC	21 290			
Surcoût Monte-Carlo : Clever + 1 000 €						
NOUVEAU KAROO						
1.0 TSI 116 ch Access	6	0	22 490			
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	NC	73	27 980			
1.6 TDI 116 ch Access	6	50	25 490			
2.0 TDI 150 ch Ambition	NC	NC	30 580			
Surcoût Ambition : Access + 3 100 €						
Surcoût Style : Ambition + 3 300 €						
OCTAVIA						
1.0 TSI 115 ch Active	6	0	20 890			
1.5 TSI 150 ch Clever	7	0	26 390			
2.0 TSI 190 ch Style DSG	NC	NC	31 090			
RS 245	NC	NC	33 890			
1.6 TDI 116 ch Active	5	0	23 490			
2.0 TDI 150 ch Clever	7	0	28 390			
2.0 TDI 184 ch RS DSG	10	253	34 990			
Surcoût Clever : Active + 3 600 €						
Surcoût Style : Active + 5 500 €						
Surcoût Laurin & Klement : Style + 4 600 €						
OCTAVIA COMBI (BREAK)						
Surcoût : berline + 1 100 €						
OCTAVIA SCOUT (BREAK)						
2.0 TSI 190 ch DSG	NC	NC	33 450			
2.0 TDI 150 ch DSG	NC	NC	34 150			
2.0 TDI 184 ch DSG	10	473	35 090			
SUPERB						
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	NC	NC	30 050			
2.0 TSI 272 ch Sportline 4x4 DSG	NC	NC	44 050			
2.0 TDI 150 ch Active	7	0	30 350			
2.0 TDI 190 ch Style DSG	NC	NC	40 050			
Surcoût Ambition : Active + 2 800 €						
Surcoût Style : Ambition + 3 600 €						
Surcoût Sportline : Style + 1 500 €						
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 900 €						
SUPERB COMBI (BREAK)						
Surcoût : berline + 1 100 €						
KODIAQ						
1.5 TSI ACT 150 ch Active	NC	NC	26 050			
2.0 TSI 190 ch Scout DSG 4x4	NC	NC	39 300			
2.0 TDI 150 Active 4x4	8	1 490	32 550			
2.0 TDI 190 Ambition DSG 4x4	11	2 453	38 650			
Surcoût Ambition : Active + 3 300 €						
Surcoût Scout : Ambition + 3 550 €						
Surcoût Sportline : Scout + 1 400 €						
Surcoût Style : Scout + 600 €						
Surcoût Laurin & Klement : Style + 4 090 €						
SMART						

KORANDO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
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 Aileron	21	10 500	44 990
Surcoût S Club Aileron : S Aileron + 5 000 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Premium Eyesight Lineartronic	8	4 050	31 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	10 500	44 990
2.0D 147 ch	8	2 010	31 990
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 VT 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 WT JK	6	3 113	13 860
Surcoût JLX : JK + 1 750 €			
VITARA			
1.6 WT 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	82 800
100D	1	6 000	105 700
P100D	1	6 000	142 800
MODEL X			
75D	1	6 000	90 700
100D	1	6 000	110 300
P100D	1	6 000	152 300
TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT-i 72 ch x	4	0	11 190
Surcoût x-play : x + 1 850 €			
Surcoût x-cite : x-play + 1 000 €			

AYGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 400 €			
YARIS (5 PORTES)			
1.5 VT-i 110 ch France	6	0	17 000
100h France	5	0	19 650
GOLF VII (3 PORTES)			
1.0 TSI 85 ch Trendline	5	0	19 420
1.0 TSI 115 ch Trendline	NC	NC	22 400
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	26 310
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	30 270
GTI Performance	14	2 010	37 120
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	25 450
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 540
GOLF VII (5 PORTES)			
Surcoût Connect : Trendline + 1 770 €			
Surcoût Confortline : Trendline + 2 220 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 490 €			
GOLF VII SW (BREAK)			
e-Golf	4	6 000	40 040
Surcoût berline 3 p. + 850 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 950 €			
AURIS (5 PORTES)			
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 TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût berline 5 p + 1 100 €			
PRIUS +			
136h Active	4	0	33 000
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €			
RAV4			
Hybride Tendance	9	0	34 600
Surcoût Dynamic Edition : Tendance + 1 300 €			
Surcoût Black Edition : Dynamic Edition + 2 300 €			
Surcoût Lounge : Dynamic Edition + 1 400 €			
Surcoût Collection : Lounge + 4 900 €			
NOUVEAU LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	10 500	37 400
Surcoût Life : Le Cap + 1 500 €			
Surcoût Légende : Life + 3 100 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			
NOUVEAU LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcoût 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €			
GT86			
2.0 200 ch	12	9 050	32 490
VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 700
1.0 75 ch Move up!	4	0	13 590
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	14 230
GTI	6	0	16 860
Surcoût Move up! : Take up! + 2 500 €			
Surcoût Connect : Move up! + 0 €			
Surcoût High up! : Move up! + 1 930 €			
UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	6 000	28 000
Surcoût 3 portes + 500 €			
CROSS UP!			
1.0 TSI 90	5	0	16 830
POLO			
1.0 65 ch Trendline	4	0	14 780
1.0 TSI 95 ch Trendline	5	0	16 100
1.0 TSI 115 ch Copper Line	6	0	21 150
GTI DSG	11	540	29 090
1.6 TDI 80 Trendline	4	0	18 490
1.6 TDI 95 Confortline	5	0	21 230
Surcoût Confortline : Trendline + 2 280 €			
Surcoût Connect : Confortline + 150 €			
Surcoût High up! : Trendline + 1 930 €			
PASSAT			
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	NC	NC	31 980
2.0 TDI 150 ch Confortline	7</		

Sport auto *Classiques*

LE MAGAZINE DES BELLES VOITURES DE COLLECTION

PHOTOS EXCLUSIVES
REPORTAGES INÉDITS



TRIMESTRIEL SPORT AUTO CLASSIQUES N°10



SPÉCIAL 120 ANS DE RENAULT
ALPINE A110, RS GORDINI, RS TURBO...

12 sportives qui ont marqué l'histoire

LA RIVALITÉ

Match retour entre la **BMW Z1** et la **Porsche 944 S2**

SPORT

Il y a 30 ans, Arton Senna devenait champion du monde...

Par Jean-Louis Moncet

À RETROUVER **CHAQUE TRIMESTRE !**



Retrouvez-nous sur Instagram, Facebook et Twitter pour une info en continu.



LES MEILLEURES OCCASIONS,
SONT CELLES QUE NOUS VOUS RÉSERVONS !

PLUS DE 70 VÉHICULES :

- ✓ DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT
- ✓ TARIFS EXCEPTIONNELS
- ✓ REPRISE MINIMUM DE 1 000 €


*Voir conditions en concession

Véhicule	Mise en circulation	Kilométrage	Valeur neuve*	Prix d'occasion
Captur dCi 90 Energy eco ² Business	23/11/2016	21 200	21 600 €	13 240 €
Captur dCi 90 Energy eco ² Business	25/01/2017	25 865	21 800 €	13 940 €
Clio dCi 75 Energy Busines	24/01/2017	17 999	18 800 €	11 480 €
Clio dCi 90 Energy eco ² 82g Business	06/03/2017	8 126	19 900 €	12 480 €
Espace dCi 160 Energy Twin Turbo Intens EDC	14/12/2016	6 834	44 600 €	29 480 €
Grand Scénic dCi 110 Energy EDC Business	18/05/2017	8 585	32 200 €	22 480 €
Kadjar dCi 110 Energy eco ² Business	15/11/2016	25 127	28 600 €	17 990 €
Kadjar dCi 130 Energy Intens	27/03/2017	7 548	32 400 €	21 480 €
Koleos dCi 175 4x4 Energy Intens	29/09/2017	10	39 400 €	29 990 €
Mégane IV Berline dCi 110 Energy Business	13/02/2017	24 029	26 000 €	15 980 €
Mégane IV Berline dCi 130 Energy Intens	21/03/2017	18 292	29 000 €	18 490 €
Scenic dCi 110 Energy Business	30/03/2017	4 190	29 200 €	19 940 €
Scenic dCi 130 Energy Intens	18/08/2017	4 001	32 700 €	23 480 €
Scenic dCi 160 Energy EDC Intens	18/01/2017	28 886	35 600 €	23 480 €
Talisman Tce 150 Energy EDC Intens	28/02/2017	12 150	35 200 €	21 790 €

Et plein d'autres ... !

VENTES
PRIVÉES

9 & 10 NOV

RENAULT COLIN MONTROUGE
59 av. Aristide Briand - Montrouge
01 46 12 88 40

www.groupecolin.com

*Offre valable uniquement chez Renault Colin Montrouge dans la limite des stocks disponibles. Valeur neuve du véhicule indicative hors option à sa date de 1ère mise en circulation.



La 8^{ème} dimension
ne s'imagine pas,
elle se vit.

Avec les phares Matrix LED,
laissez la lumière guider votre vision.
Nouvelle Audi Q8. Bienvenue dans la 8^{ème} dimension.



Volkswagen Group France S.A - RCS Saïssons B32 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Gamme nouvelle Audi Q8. Emissions CO₂ NEDC corrélaté (min - max) : 172 - 179 g/km. Consommations NEDC corrélaté (min - max) : 6,5 - 6,8 /100km. « Tarif » Audi Q8 au 26/07/2018. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse (données d'homologation WLTP converties en valeurs NEDC). Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

Bienvenue
dans la

8^{ÈME}
DIMENSION
NOUVELLE
AUDI Q8.

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

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

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

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com

NOUVEAU RANGE ROVER VELAR

PARFOIS, LES MOTS SONT INUTILES



ABOVE & BEYOND



**À PARTIR DE 769 €/MOIS⁽¹⁾ SANS APPORT
ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS***
LLD SUR 37 MOIS ET 30 000 KM MAXIMUM

Aucun mot n'est assez fort pour décrire le design avant-gardiste du nouveau Range Rover Velar.

Venez le découvrir chez votre concessionnaire :

LAND ROVER CHENNEVIÈRES - GROUPE ÉLYSÉE
102, route de la Libération
94430 CHENNEVIÈRES-SUR-MARNE
01 45 93 05 55

landrover.fr/chennevieres



ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons

⁽¹⁾ Exemple pour un Range Rover Velar D180 BVA au tarif constructeur du 13/04/2018 en location longue durée sur 37 mois et 30 000 km maximum, soit 37 loyers mensuels de **769 € TTC**. Offre non cumulable, réservée aux particuliers valable jusqu'au 30/11/2018 dans le réseau Land Rover participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Land Rover Financial Services, nom commercial de LEASYS France, SAS – 6 rue Nicolas Copernic ZA Trappes-Elancourt 78190 Trappes – 413 360 181 RCS Versailles. Courtier en assurances n°ORIAS : 08045147. * La prestation d'assistance garantie est mise en œuvre par Europ Assistance, entreprise régie par le code des assurances.

Modèle présenté : Range Rover Velar R-Dynamic D180 avec options à **998 €/mois sans apport**.

Les informations, notamment les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommations présentes sur cette annonce sont données à titre indicatif, et s'appliquent aux véhicules en stock disponibles à la vente dans le réseau de concessionnaires Jaguar en France. Ces données sont de plus susceptibles d'évoluer, suite à d'éventuels changements d'homologation.

Consommations mixtes (l/100 km) : 5,4 à 9,4. Émissions de CO₂ (g/km) : 142 à 214.
RCS 662 010 834.

PARCE QUE LA SÉCURITÉ EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

MAÎTRISEZ L'HIVER ADHÉREZ AUX PRIX BAS

HIVER & TOUTES SAISONS

6 000 RÉFÉRENCES EN STOCK

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

6 000 CENTRES DE MONTAGE
& MONTAGE À DOMICILE



*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878 - Crédit Photo : Fotolia.

Besoin d'aide ? Des conseillers à votre écoute au

0 892 460 900 Service 0,40 € / min
+ prix d'appel

allopneus.com
VENTE ET MONTAGE DE PNEUS

NOUVELLE VENTE EXCEPTIONNELLE DE 8 BREAKS VOLVO V90 CROSS COUNTRY



**IMMATRICULÉS NEUFS ZÉRO KM AVEC 10 000 EUROS D'AVANTAGE CLIENT*
ET REPRISE DE VOTRE VÉHICULE CONDITIONS ARGUS** + 3000 EUROS**

V90 CROSS COUNTRY D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8 PRO

GRIS OSMIUM MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5948274

PRIX CATALOGUE 65 200 €

PRIX DE VENTE 55 200 €

V90 CROSS COUNTRY D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8 PRO

ARGENT BRILLANT MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5952297

PRIX CATALOGUE 64 900 €

PRIX DE VENTE 54 900 €

V90 CROSS COUNTRY D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8 PRO

ARGENT BRILLANT MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5610178

PRIX CATALOGUE 66 700 €

PRIX DE VENTE 56 700 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 PRO

NOIR ONYX MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5980220

PRIX CATALOGUE 69 200 €

PRIX DE VENTE 59 200 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 PRO

GRIS OSMIUM MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5980235

PRIX CATALOGUE 69 200 €

PRIX DE VENTE 59 200 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 PRO

GRIS SAVILE MÉTAL / CUIR NAPPA BEIGE + OPTIONS - REF 5964770

PRIX CATALOGUE 69 200 €

PRIX DE VENTE 59 200 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 LUXE

ARGENT BRILLANT MÉTAL / CUIR NAPPA VENTILÉ ANTHRACITE + OPT. - REF 5358733

PRIX CATALOGUE 77 843 €

PRIX DE VENTE 67 843 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 LUXE

ARGENT ÉLECTRIQUE MÉTAL / CUIR NAPPA VENTILÉ AMBRE + OPT. - REF 5358752

PRIX CATALOGUE 79 300 €

PRIX DE VENTE 69 300 €

*Sous conditions de reprise. **Cote Argus minorée des frais de remise en état.

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE
78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY
SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTE-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

01 44 30 82 30
01 46 43 14 40
01 56 47 06 60
01 39 17 12 00
01 39 20 17 17
01 30 50 67 00
01 34 79 92 92

PRIOD
56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS

ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

© VICTORI PARIS

Tous les plaisirs de l'automobile
l'auto-journal

BESOIN D'UN GUIDE ?

PLUS DE
220 PAGES !

NOUVEAUTÉS 2019
L'Auto-Journal lève le voile
sur 48 nouveaux modèles

NOS TESTS
Retrouvez tous nos essais
sur les voitures du marché

PRIX ET ÉQUIPEMENTS
Obtenez tous les informations pour
bien choisir votre nouveau modèle



6€
,50

En vente actuellement



Suivez-nous sur Instagram, Facebook et Twitter pour une info en continu.

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS CHEZ AUTOJM

NOUVEAU ET DÉJÀ À PRIX REMISÉ CHEZ AUTOJM !

Jusqu'à
-25%*
DE REMISE



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

CITROËN BERLINGO 2018

GAMME A PARTIR DE **176€/MOIS****

ARRIVAGE IMMINENT !
20 VÉHICULES
DISPONIBLES RAPIDEMENT

Pour connaitre toutes nos disponibilités, contactez-nous au 03 81 36 30 30 ou à info@autojm.fr.



PEUGEOT RIFTER

Dès 201€/MOIS**



VW NOUVEAU TIGUAN

Dès 281€/MOIS**



CITROËN C3 AIRCROSS

Dès 146€/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
f



RCS Belfort 420 464 950 - Photos non contractuelles - * Remise maximum constatée au 17/10/2018 ** Tarif au 11/10/2018. 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.

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1020

du 8 novembre 2018



CLÉMENT CHOULOT

Face-à-face : Peugeot 508 vs Alfa Giulia

Plus que tous les autres, ces deux-là se sont fixé comme objectif de ramener au bercail les amateurs de conduite tentés par les SUV. Quelle est celle qui mène au mieux sa mission ?



F. GROUT



UWE FISCHER

VOITURES DE SOCIÉTÉ

Peut-on sortir du diesel ?

L'entrée en vigueur prochaine des nouvelles réglementations antipollution redistribue les cartes entre essence et diesel. Même les pros délaisse le mazout. Mais est-ce réellement justifié ?

1^{er} essai : BMW Série 8 Coupé

Après des années d'absence, la Série 8 fait son retour sous les traits d'un affolant coupé. Après avoir joué les stars en statique au Mondial, elle s'est laissé conduire de manière plus sportive sur le circuit d'Estoril.

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)

A collaboré à ce numéro: Danielle Molson

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion: Christophe Ruet

Abonnements: Catherine Grimaud (directrice marketing direct), Agnès Tran (chef de produit)

Ventes au numéro: Christophe Chantrel (directeur des ventes), Philippe Merrien (responsable marché)

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54), Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)

Trafic: 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

Vous allez être fier de votre occasion.



Renault OCCASIONS

Pour 1€⁽¹⁾,
3 ANS d'entretien⁽²⁾ + 3 ANS de garantie⁽³⁾

Renault OCCASIONS c'est en étant exigeant qu'on reste n° 1.*

1^{ER} RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS.*

*Source Argus® juin 2018 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2017. (1)Pour 1€ en plus du montant d'achat du véhicule. Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2018 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession. (2)Entretien de 36 mois ou 60 000 km, au 1^{er} des 2 termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 329 892 368 RCS Bobigny. (3)Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac SA, établissement de crédit et intermédiaire d'assurances au capital de 560 956 000 € - siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny - N° ORIAS : 07 004 966 - www.orias.fr, auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles, société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126. MMA IARD, société anonyme au capital de 537 052 368 € - RCS Le Mans 440 048 882. Sièges sociaux : 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon 72030 Le Mans Cedex 9 - entreprises régies par le code des assurances. Dénommées ensemble MMA, assureur de la garantie mécanique.

GAMME HYBRIDE LEXUS

L'ALTERNATIVE HYBRIDE PREMIUM



Consommations (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) en conditions mixtes : CT 200h de 4,1 à 4,4 et de 93 à 101 / IS 300h de 4,6 à 4,8 et de 104 à 109 / RC 300h de 4,8 à 5,3 et de 109 à 120 / NX 300h de 5,5 à 5,9 et de 127 à 135 / RX 450h de 5,8 à 5,9 et 132 à 134. 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](#).

Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : LC 500h Hybride de 6,4 à 6,5 et de 152 à 155. Valeurs corrélatées NEDC provisoires en attente d'homologation définitive, 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](#).

Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : LS 500h de 6,2 à 7,1 et de 141 à 161 (D à E). Valeurs conventionnelles selon procédure d'homologation européenne NEDC (Pour les véhicules produits avant juin 2018).

*Vivez l'exceptionnel.

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING®