

N°1020

(15 modèles dévoilés !)

SPÉCIAL SUV

LES NOUVELLES TENDANCES

2019 2021



M 01117 - 1020 - F: 3,90 €

BEL: 4 € - ESP: 4 €
 GR: 4 € - DOM: 4 €
 DOM: 5 €
 ITA: 4 € - LUX: 4 €
 PORT CONT: 4 €
 CAN: 6 \$CAN
 MAR: 45 DH
 TOM S: 600 CFP
 TOM A: 1000 CFP
 CH: 6 FS - TUN: 8 DTU



DOSSIER VOITURES DE SOCIÉTÉ

FAUT-IL PASSER À L'ESSENCE ?

Dans le monde de l'entreprise aussi, le diesel est remis en question. En partant du coût au kilomètre, l'essence a-t-elle sa chance ?

ESSAI

BMW SÉRIE 8 COUPÉ

Grande bourgeoise ou vraie sportive ?

LES EXPERTS

ALPINE A110

Nos spécialistes succombent...



FACE-À-FACE

PEUGEOT 508 / ALFA GIULIA

Une Peugeot enfin aussi excitante qu'une Alfa ?

Nº 18

**Muscliez
vos sensations**

#TheSwiftList



Way of Life!

*Un style de vie !



NOUVELLE SUZUKI SWIFT SPORT : Et vous, que feriez-vous ?

À PARTIR DE 17 900 €⁽¹⁾, PRIME À LA CONVERSION DÉDUITE**

La nouvelle Swift Sport a été conçue pour vivre au quotidien les sensations du sport automobile. Elle combine à la fois le caractère polyvalent de la Swift et les lignes plus audacieuses d'un véhicule hautes performances. Voilà de quoi réjouir les connaisseurs.

Réservez votre essai sur www.suzuki.fr

(1) Modèle présenté : Nouvelle Suzuki Swift Sport 1.4 Boosterjet : 17 900 €, remise de 1 800 € déduite et d'une prime à la conversion de 1 000 € ** + peinture Champion Yellow incluse. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une Nouvelle Swift Sport neuve du 15/09/2018 au 31/12/2018, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participants. Tarifs TTC clés en main au 01/10/2018. Consommation mixte CEE Nouvelle Swift Sport (l/100 km) : 5,6. Émissions CO₂ (NEDC-WLTP) : 125 - 135 g/km. ** 1 000 € de prime à la conversion déduite pour la mise au rebut de votre véhicule particulier diesel immatriculé pour la première fois avant 2001, ou essence immatriculé avant 1997, selon dispositions fixées par le Code de l'Énergie.

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



Tout était mieux avant. Jusqu'au nouveau California Origins.



Retrouvez le plaisir original du voyage.

Digne héritier du Combi, le California Origins a été exclusivement développé pour la France. Alliant confort moderne et nostalgie, il vous fait revivre l'esprit des années 1960, notamment grâce à des éléments de design rétro et une couleur bi-ton. À l'intérieur, quatre couchages, une kitchenette et de nombreux équipements pratiques et technologiques perpétuent cette nouvelle façon de voyager, créée par Volkswagen Véhicules Utilitaires il y a plus de 70 ans.



Volkswagen

Consommation moyenne de carburant pour diesel (en l/100 km) : cycle mixte 7,4 ; émissions de CO₂ (en g/km) : mixte 193. Le camping doit s'effectuer dans les emplacements prévus à cet effet. Volkswagen Group France SA – 11 avenue de Bourronne Villers-Cotterêts – RCS SOISSONS 832 277 370. Volkswagen Véhicules Utilitaires recommande Castrol EDGE Professional.

N° 1020

SOMMAIRE

Du 8 au 21 novembre 2018



Peugeot 508 1.6 PureTech 225 ch/Alfa Romeo Giulia 2.0 TB 200 ch/P. 44

Le London Cab électrique à Paris/P. 78



Rallye Sébastien Ogier/P. 84

Alpine A110/P. 70



BMW Série 8/P. 38

Découvrir

8 SUV: les nouvelles tendances
Ville: **Volkswagen T-Cross, Renault Captur II, DS 3 Crossback e-tense...**
Style: **Citroën C5 Sporty Cross, Skoda Kodiaq GT, DS 4 Crossback II, Renault Arkana, Volkswagen T-Roc Cabriolet...**
Technologie: **BMW X7, Mercedes GLB, Land Rover Range Rover Evoque II...**

Comprendre

28 **Tesla** sort du tunnel

Conduire

38 **BMW Série 8** M850i
44 **Peugeot 508** 1.6 PureTech 225 ch/Alfa Romeo Giulia 2.0 TB 200 ch
52 **Ford Ka+** 1.2 Active
55 Voitures de société: le match essence-diesel
Volkswagen T-Roc, Renault Mégane, Mercedes Classe A, BMW X2, DS 7 Crossback, Audi Q5
66 **Mazda CX-3** 2.0 Sky-Activ-G
70 Les Experts: **Alpine A110** Légende
72 **Porsche Panamera** GTS
77 Dernier essai: **Mercedes Classe B**

Vibrer

78 **Le taxi anglais électrique** bientôt à Paris!
84 **Rallye Sébastien Ogier**
86 Rétro: **Austin Princess** 2200 HLS

Partager

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

S'offrir

92 Configurateur: **Citroën Berlingo**
96 Occasion: **Opel Astra**
99 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves
107 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

Encart Abonnement broché au centre sur la diffusion vente au numéro France uniquement. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec le *Guide L'Auto-Journal* n° 40.

Volkswagen T-Cross/P. 8



Porsche Panamera/P. 72



DS 7 Crossback/P. 62



Opel Astra/P. 96



reddot award 2018
winner



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

**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 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 30/11/2018 pour toute commande d'une SEAT Arona Style 1.0 EcoTSI 95 ch passée avant le 30/11/2018 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 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr) - RCS Soissons 832 277 370.

Modèle présenté : SEAT Arona FR 1.0 EcoTSI 115 ch avec options à 24495 € 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°2018.3.4 du 20/06/2018 [mis à jour au 05/10/2018].
SEAT Arona FR 1.0 EcoTSI 115 ch : consommations mixtes (l/100 km) : 5. Émissions de CO₂ (g/km) : 105.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 98 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

À BAS LES HAUSSES?

Le prix des carburants en France atteint actuellement des sommets, je ne vous apprends rien. Au point que cela suscite une pétition en ligne à succès, un projet de manifestation et des réactions politiques embarrassées. Ce n'est pas une première. À chaque période d'essence chère, l'automobiliste-contribuable-citoyen se tourne avec plus ou moins de réussite vers les pouvoirs publics, qui empochent la majeure partie de notre addition à la pompe. Les circonstances, cependant, rendent cet épisode singulier. Bien loin de tenter d'amortir la flambée du cours du pétrole, notre fiscalité l'aggrave. Et c'est voulu. Pas seulement, nous dit-on, pour faire rentrer plus

d'argent dans les caisses de l'État. Mais parce que c'est un levier efficace pour nous faire collectivement changer notre relation aux carburants fossiles, casser notre addiction, nous inciter à des comportements plus vertueux. Pour la planète, s'entend. On s'attendrait presque à trouver un autocollant *"L'essence tue!"* en gros caractères sur chaque pompe à carburant. Alors, à supposer que cette "incitation" écologique soit sincère, nous voilà face à un dilemme douloureux. Comme citoyen responsable, comment ne pas adhérer à la volonté de réduire notre empreinte carbone, quitte à ce que l'on nous force la main ? Pour maintenir notre pouvoir d'achat, il suffirait de consommer moins. Voiture un peu moins grosse, moins puissante, hybride peut-être ? L'avenir de la planète et des futures générations vaut ce sacrifice, sans doute. Mais comme automobiliste, impossible d'échapper à ce sentiment de ras-le-bol, cette lassitude d'un empilement toujours plus punitif de taxes, sans compter les 80 km/h et les amendes qui vont avec. Vient un moment où trop, c'est trop. L'automobiliste, vache à lait fiscale ? C'est peut-être un poncif hors d'âge. Mais c'est surtout une réalité, qui nuit gravement à l'acceptation d'une nouvelle mesure à visée écologique. Et si, pour une fois, on cherchait sérieusement à répartir équitablement l'effort ? Dans le combat pour la réduction des gaz à effet de serre, le bâtiment, l'industrie, l'agriculture, le transport routier semblent bénéficier d'une mansuétude qui nous est refusée. Étrange démocratie que celle où l'on doit menacer de bloquer les routes et porter des bonnets rouges pour être respecté et écouté.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Fidèle abonné, je ne suis pas du tout d'accord avec votre interprétation, telle qu'exposée dans votre dernier édito, de la décision européenne qui obligera les constructeurs à vendre plus de voitures électriques. Simple vacancier dans les Alpes depuis de nombreuses années, j'ai pu constater le recul des glaciers alpins et les effets du réchauffement climatique. Votre rôle devrait se limiter à l'information, et non à prendre parti pour les constructeurs de véhicules polluants, qui contribuent à la dégradation du climat.

Jean-Marc Lefebvre

Nous sommes d'accord sur le constat environnemental. Pas nécessairement sur les coupables à blâmer. Les constructeurs sont-ils vraiment les pollueurs que vous dénoncez ? Révisons Coluche : *"Il suffirait que les gens ne les achètent plus pour que ça ne se vendre pas!"* En d'autres termes, les constructeurs produisent pour des clients, pas pour faire plaisir au législateur. Si les clients décident en masse d'acheter des voitures électriques ou des trottinettes, les constructeurs s'adapteront.

J'ai tout particulièrement apprécié votre éditorial, titré *"Le point Jimny"*, auquel je souscris totalement. Malheureusement, le nouveau Jimny sera à l'automobile ce que Robert de Niro est au film *Brazil* : un gentil rebelle dont la mort est inexorablement programmée, car il finit dévoré par l'administration, cf. le malus écolo de plus de 2000 € pour 2019.

Jean-Claude Dupas

Sans doute, le sympathique petit 4x4 de Suzuki ne va pas bouleverser le marché, même si son démarrage commercial a surpris son constructeur. Cependant, malgré le handicap du malus, savoir qu'une telle proposition fraîche et décalée existe, alimente un espoir de liberté et d'alternative au toujours plus gros et toujours plus complexe.

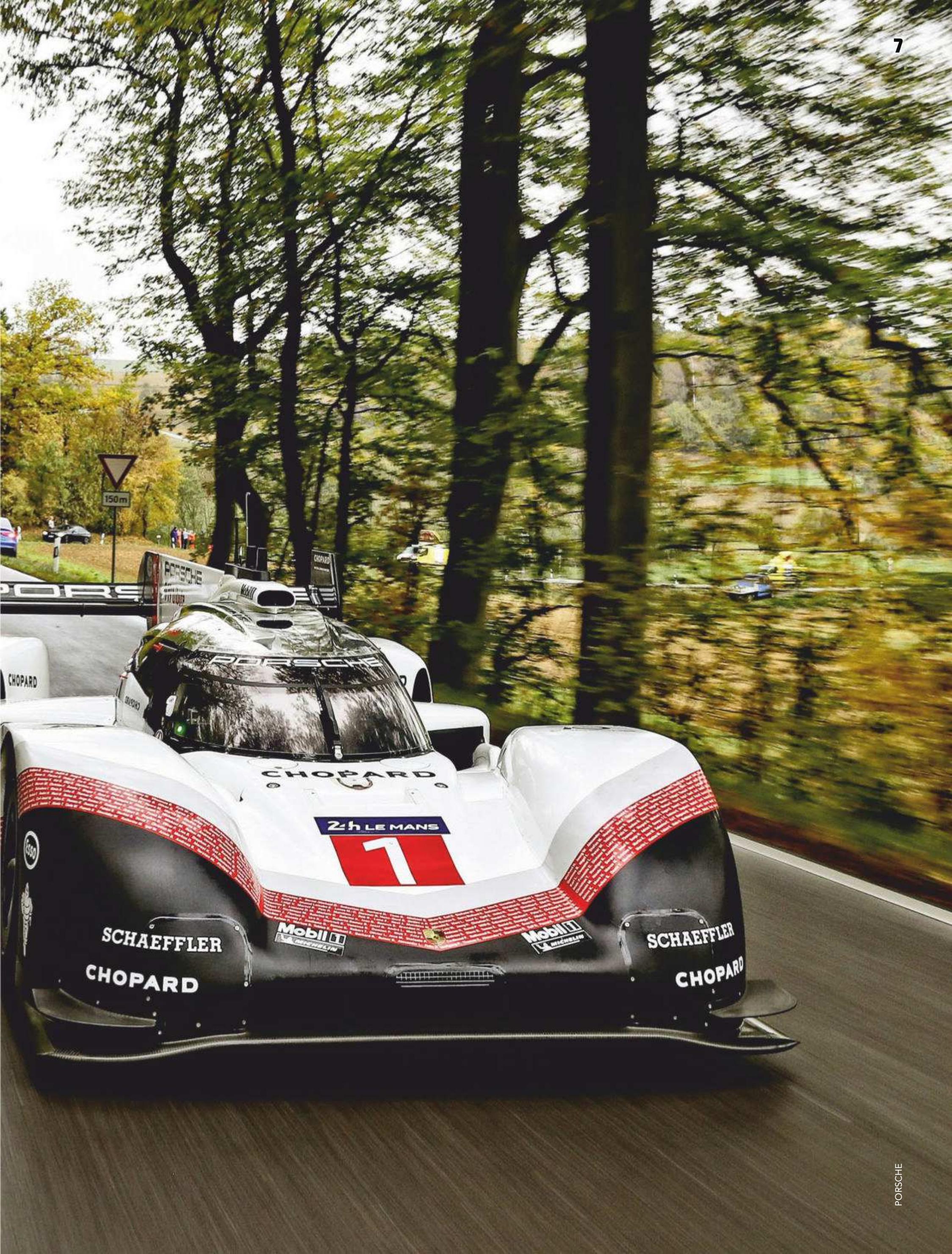
ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



ÉCHAPPÉES BELLES

La mode est décidément aux voitures de compétition sur route ouverte ! Après la F1 en road trip aux États-Unis (voir *L'AJ* n° 1019), voici que les autorités allemandes ont autorisé deux exemplaires de Porsche 919 Hybrid à relier par la route les 25 kilomètres qui séparent le centre de R&D de Weissach du musée de Zuffenhausen.

Le convoi mené par Mark Webber et Marc Lieb comptait notamment le surpuissant modèle Evo, qui a pulvérisé les records du tour à Spa et sur le Nürburgring. Apercevoir ces deux modèles sur les routes boisées puis dans les rues de la banlieue de Stuttgart laissera de beaux souvenirs aux habitants de la région...



SUV

Les nouvelles tendances

LE RAYON DES SUV NE CESSE DE S'AGRANDIR. AUX CÔTÉS DES NOUVEAUTÉS CLASSIQUES (T-CROSS, CAPTUR...), LES CONSTRUCTEURS PROPOSERONT DE L'EXOTIQUE (ARKANA, KODIAQ GT...), VOIRE DU FANTAISISTE (T-ROC CABRIOLET...)



DEMI-PORTION

Le nouveau Volkswagen T-Cross multiplie les aspects pratiques, contrairement au T-Roc qui mise beaucoup sur le style. Il est aussi plus petit. Un peu comme un Tiguan qui aurait rétréci au lavage. **Par Guy L'Hospital**

Dans une catégorie pour le moins encombrée, trustée par les modèles des constructeurs français, Volkswagen arrive comme Zorro. Sans se presser, mais sans stresser. Le constructeur allemand ne cherche nullement à réinventer le genre, misant sur une partition très classique, sans doute celle qu'il maîtrise le mieux.

Pas de peinture biton, tout juste quelques stickers sur la version de lancement First Edition ou, plus tard, un programme de personnalisation proposé via un pack Design (voir encadré p. 10) qui permettra de singu-

lariser la planche de bord, les contre-portes ou encore les jantes. Mais la plaisanterie s'arrête là. Le T-Cross reste propre sur lui. Dessiné à la règle. Certains y verront une grosse Polo, d'autres un mini Tiguan... mais pas un T-Roc, qui capitalise essentiellement sur le style. Dans tous les cas, les proportions, la hauteur des flancs, le large bandeau arrière qui relie les deux feux LED en font un gros "petit" SUV. Il mesure 4,11 m, soit peu ou prou la longueur d'un Citroën C3 Aircross. Ce n'est pas la seule similitude entre les deux SUV urbains. À l'intérieur, occupants et bagages profitent des mêmes services.



VOLKSWAGEN T-CROSS



LES INFOS CLÉS

À partir de 19 200 €

Commercialisation :
mars 2019

Sa cible :
Citroën C3 Aircross



CITROËN

SON RIVAL

Citroën C3 Aircross

Apparu sur le marché courant 2017, le C3 Aircross s'est positionné comme un aventurier familial en adoptant une modularité intérieure digne du monospace qu'il était dans une vie antérieure (il a remplacé le C3 Picasso).



Pour l'info-divertissement, le T-Cross peut recevoir un écran de 6 ou 8 pouces selon les versions. Celui-ci est tactile et prédictif.



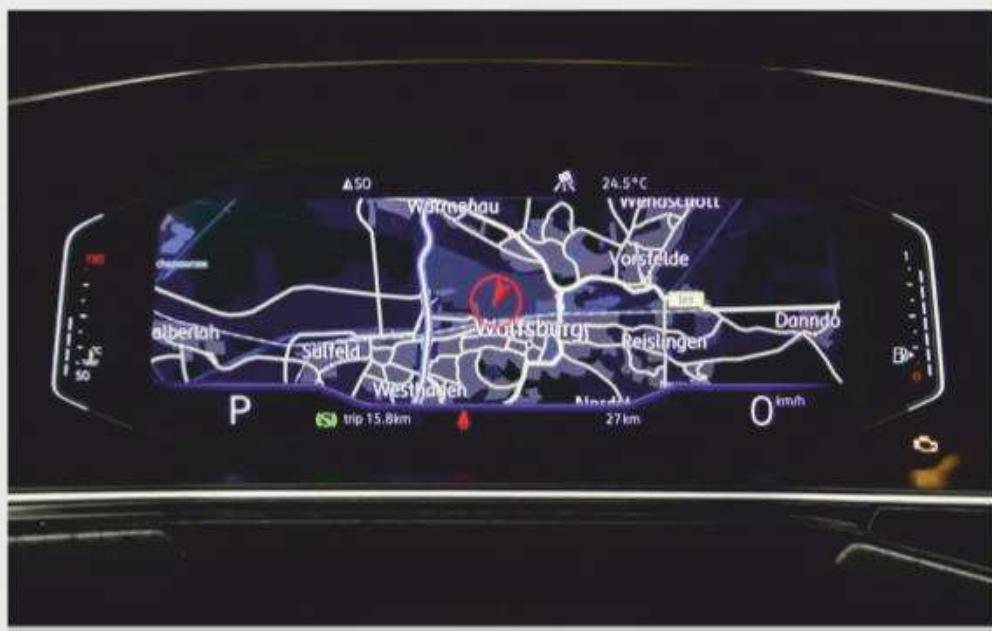
La qualité des matériaux, comme celle de la sellerie, laisse à désirer. Mais l'assemblage est parfaitement réalisé.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



PACK DESIGN De la couleur!

Privé de peinture biton, l'intérieur du T-Cross sera personnalisable grâce au pack Design qui offre quelques touches de chrome et rappels de la teinte extérieure sur la planche de bord, la console centrale et même les jantes. Reste à savoir si la filiale française retiendra l'ensemble des éléments pour former le pack.



Grâce à une banquette arrière qui coulisse sur 15 cm (comme sur un C3 Aircross ou un Renault Captur), le coffre passe, selon le constructeur, de 385 dm³ à 455 dm³. Quelle "versatility" ! Ce faux-ami, une fois traduit de l'anglais, ne permet pas de qualifier le caractère ombrageux du T-Cross, mais bien sa modularité élaborée. Et si le T-Cross ne fait que copier les français sur ce point, il le fait bien. Le dossier de siège passager (à partir du second niveau en France) se replie pour permettre de transporter de longs objets et les rangements, fermés ou non, sont nombreux, pratiques et souvent logeables.

Si le petit SUV ne manque pas de souplesse, il réclame des choix

Attention, si vous souhaitez privilégier la capacité de chargement en avançant au maximum la banquette, alors il ne sera guère aisément de s'installer à l'arrière, voire impossible d'y glisser les jambes. Devant, malgré une sellerie

Sur les versions les plus huppées, le T-Cross peut recevoir une instrumentation numérique et personnalisable permettant d'afficher la navigation à l'écran.



RENAULT
La vie, avec passion

ÇA SURPREND TOUJOURS
DE POUVOIR ESTIMER
LA VALEUR DE SA VOITURE
AUSSI FACILEMENT.

ESTIMEZ VOTRE VÉHICULE SUR
RENAULT.FR

- Rapide et gratuit
- 100 % en ligne
- Toutes marques



ET PROFITEZ DE NOS OFFRES EXCEPTIONNELLES :

jusqu'à 5 500 € en plus de la valeur de votre véhicule pour l'achat
d'un véhicule de la gamme Renault.*

*Exemple pour toute commande d'un Renault Espace neuf. 5 500 € ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule roulant. Nous calculons cette valeur sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. RDV en ligne sur notre site cote.renault.fr pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. L'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. Voir conditions générales disponibles sur notre site cote.renault.fr. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, pour l'achat d'un Renault Espace neuf du 01/11/2018 au 31/12/2018.

Renault recommande

renault.fr

tissu assez bas de gamme et un flagrant manque de souplesse par rapport à certains de ses rivaux, le T-Cross dispose de bons maintiens latéraux au niveau des dossiers. Le volant se règle dans les deux plans et le nombre de touches qu'il intègre montre que le SUV cache quelques arguments en matière d'équipements. Dès le premier niveau, T-Cross, les principales aides à la conduite sont intégrées. En option ou sur les finitions plus huppées (Lounge, R-Line ou encore Carat), d'autres assistances font leur apparition. Comme le régulateur de vitesse adaptatif, l'alerte anticollision, l'assistance au stationnement, les projecteurs full LED et, bien sûr, la fameuse instrumentation numérique Info Display. Celle-ci permet de personnaliser les infos de bord et même de reproduire la carte de navigation. L'écran central multimédia existe en deux tailles (6 et 8 pouces). Tactile et prédictif, il permet de piloter l'ensemble des fonctions et applications à la manière d'une simple tablette tactile.

Les modules qui composent la planche de bord venant des autres modèles du groupe, les surprises sont minces, mais tout ceci fonctionne parfaitement. La finition n'est pas extraordinaire pour une Volkswagen. Les matériaux moussés sont rares, insérés aux seuls endroits où les occupants posent leurs coudes. Tout le reste est raide comme la justice, mais plutôt bien assemblé. Disons que, dans sa catégorie, le T-Cross se positionne juste au-dessus du niveau de flottaison.

Sous le capot, pénurie de moteurs essence oblige, le constructeur annonce pour l'instant un seul bloc, le 1.0 TSI, proposé en 95 (BVM) et 115 ch (BVM et DSG). Le 1.6 TDI 95 (BVM) est l'unique représentant de la famille diesel. Plus tard, le T-Cross recevra le 1.5 TSI 150 en BVM comme en DSG et, sans doute, quelques évolutions à la sauce mild hybrid.

Les tarifs débutent à partir de 19 200 €, mais les commandes ne seront ouvertes que début mars 2019. Toutefois, il est d'ores et déjà possible de réserver la série limitée First Edition (792 unités), facturée 26 300 €.



L'avis de **Guy L'Hospital** Autant le T-Roc reste un achat coup de cœur, basé sur le style et l'ambiance intérieure, autant le T-Cross joue la carte de l'achat raisonné. Le problème, c'est que dans cette catégorie, il n'est pas le seul.



MARTIN MEINERS

Le T-Cross adopte la calandre des récents SUV de Volkswagen. Il peut également disposer de la technologie full LED.



MARTIN MEINERS





YANN LEFEBVRE

Reculée au maximum, la banquette offre un espace correct pour les passagers arrière. En revanche, si elle est avancée à fond, il devient difficile de loger les jambes.



MARTIN MEINERS

Sous le capot, le T-Cross reçoit trois moteurs : deux essence 1.0 TSI (95 et 115 ch), un diesel 1.6 TDI 115 ch. Un troisième bloc essence 1.5 TSI 150 ch arrivera plus tard. La boîte DSG est au catalogue.



Comme beaucoup de constructeurs actuellement, Volkswagen relie ses feux à LED par un large bandeau. Toutefois, celui-ci ne s'allume pas, il s'agit simplement de réflecteurs disponibles dès l'entrée de gamme.

YANN LEFEBVRE



RENAULT CAPTUR II

→ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **18 000 €*** | Commercialisation: **début 2020**

*Estimation



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



SKODA

Skoda Vision X

Skoda étoffera sa gamme avec un SUV reprenant les traits du concept Vision X (en photo) présenté à Genève en mars. Il reposera sur la plate-forme MQB A0, comme le VW T-Cross (voir p. 8), mais affichera des dimensions légèrement plus grandes (environ 4,25 m de longueur) le rapprochant d'un T-Roc.



ILLUS. J.-F. HUBERT

Peugeot 2008 II

Cette deuxième mouture grandira pour atteindre 4,30 m de longueur (contre 4,16 m aujourd'hui). La nouvelle plate-forme CMP/e-CMP lui permettra d'être proposé en 100% thermique et en 100% électrique, en adoptant la même technologie que le DS 3 Crossback E-Tense (voir ci-contre). À bord, les compteurs numériques feront leur apparition.



NISSAN

Nissan Juke II

Il adoptera les mêmes technologies (moteurs hybride et hybride rechargeable) que le futur Renault Captur, mais dans un style plus original, s'inspirant des lignes du concept Gripz (photo) présenté à Francfort 2015. Il sera par ailleurs disponible avant le SUV français.

PAR LA FORCE DES CHOSES

Après la Clio V, prévue pour le printemps, Renault présentera en 2019 son nouveau Captur, plus grand et surtout doté d'une technologie hybride inédite pour le constructeur.

Du Captur que vous connaissez, et qui a fait un carton aussi bien sur les routes françaises qu'europeennes, il ne restera que l'ambiance colorée. En effet, le nouveau venu changera de plate-forme en adoptant celle de la future Clio V (printemps 2019), baptisée CMF/B High Definition. Le premier changement induit par cette nouvelle base est l'accroissement des cotes de l'auto, qui devrait dépasser les 4,20 m de longueur. L'empattement grimpera à 2,65 m (contre 2,61 m aujourd'hui) pour offrir plus d'espace à bord. Cet habitacle sera repensé afin de dispenser plus de modernité au travers d'un nouveau système multimédia baptisé Alliance Connected Cloud, ainsi que d'une instrumentation qui pourra être 100% numérique. À noter également que la qualité, qui s'est déjà améliorée depuis le restylage, se bonifiera encore.

Le changement le plus notable – mais le moins visible – de cette nouvelle plate-forme sera la possibilité de disposer de deux versions hybrides, l'une normale, baptisée e-Tech, l'autre rechargeable, appelée e-Tech Plug-in. Les deux systèmes reposent sur la même architecture: un moteur essence 1,6 l atmo d'origine Nissan associé à une boîte de vitesses sans embrayage mais intégrant un moteur électrique (lui aussi fourni par Nissan). Le tout est

épaulé par un deuxième moteur électrique servant d'alterno-démarreur pour le bloc thermique. La différence se fait sur la capacité de la batterie: celle de la version hybride simple affiche 1,2 kWh et offre une autonomie limitée en tout électrique; celle de la version rechargeable dispose de 9,8 kWh pour 50 km d'autonomie.



DS 3 Crossback E-Tense

Contrairement au Renault Captur, DS proposera une version 100% électrique de son SUV urbain à l'automne 2019. Ainsi, aux côtés des versions thermiques (dont on comptera bientôt un nouveau diesel de 150 ch), le DS 3 Crossback E-Tense disposera d'un moteur de 100 kW (136 ch) alimenté par une batterie de 50 kWh pour une autonomie de 300 km (cycle WLTP). Sur une borne de 100 kW, il faudra 30 minutes pour obtenir 80% de la charge.



DS AUTOMOBILES

Cette Cox, je donnerais n'importe quoi pour la remettre sur pied. Elle me suit depuis que je suis né, c'est quand même fou... D'ailleurs, je ne crois pas avoir de souvenir plus ancien de mon enfance. C'est une petite Cox de 1956, compresseur Judson, 1 192 cm³: largement de quoi passer de bons moments. Elle m'a accompagnée pendant une vingtaine d'années, et à ce moment-là, je m'en servais tous les week-ends! Je pouvais faire ce que je voulais, et me suis fait plaisir! Malheureusement, elle est immobilisée depuis novembre 2002, à cause de deux gros trois trucs qui ne tournaient plus très rond. Les carburateurs encrassés, notamment, et les deux soupapes des réservoirs. Mais bon, ça, à la limite... C'est surtout les plaquettes de frein qui sont défaillantes. Là, je vous raconte pas les réparations! C'est au-delà de mon savoir-faire, et je ne sais pas ça le problème: à force de rencontrer des passionnés, j'imagine que des personnes qui aiment faire le boulot proprement, j'en connais un ou deux... C'est qu'il y a des personnes qui ne trouvent pas comme ça. Enfin, quand je parle de pièces, je parle des vraies pièces d'origine, pas des copies par n'importe quoi. Faut faire attention avec les pièces d'adaptation. Moi je rigole pas avec ça! Quand je l'ai récupérée, je l'ai démontée, et je l'ai remontée. J'ai été occupé du démontage et du remontage tout seul, alors maintenant, ma Cox, je la connais sur le bout des doigts. Je me rappelle, j'avais réinstallé tout le moteur à ce moment-là. Et puis tout ce qui est moteur, le moteur, même aussi. Franchement, c'est pas compliqué, mais je l'explique deux fois! Par contre, c'est un peu compliqué, mais je l'explique deux fois! Par contre, là je regrette, parce qu'il a fait un peu de travail, mais le même que l'original... bref, franchement, si quelqu'un qui sait s'y prendre plutôt que de faire soin, elle appartenait à mes grands-parents. La bête à bon dieu, on l'appelait "la Cox", faisait tenir le volant sur les routes de l'école, le lundi matin, je racontais à ma mère que ma mère n'en menait pas large. Alors, je me permis pour de vrai. Pour conduire la petite Cox. Bon, ça fait son charme. Pour passer la route à la vitesse, il faut le vouloir. Il faut aimer être en contact direct avec la route. On va pas se mentir, elle a ses moments de caprices. En s'arrêtant en plein milieu de la route, par exemple. Juste comme ça. Surtout qu'en 1956, il n'y avait pas de jauge d'essence. Remarquez, ça a ses avantages: le coup de la panne, je m'en suis servi un paquet de fois. Je ne peux pas dire que ça m'ait vraiment aidé à conclure un jour, mais c'était drôle, après coup! Enfin bon, si ça continue, je ne peux y passer la nuit, hein! Je vous jure, ma Cox, une fois qu'on me lance dessus, on m'arrête plus.

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.



ET SI...

La grande tendance est de mettre le SUV à toutes les sauces, surtout à celle des coupés. Et si le tout nouveau C5 Aircross succombait à cette mode pour satisfaire la clientèle asiatique ? Par Florian Chopin

Renault a surpris son monde, dans le courant de l'été, en dévoilant son premier SUV-coupé sous la forme d'un concept très abouti, du moins dans sa partie extérieure. Et si l'Arkana (voir p. 18) faisait des émules ? Citroën, qui entend, comme beaucoup d'autres constructeurs, séduire la clientèle chinoise, pourrait fort bien emboîter le pas à son homologue et offrir une nouvelle carrosserie à son récent C5 Aircross. Selon nos informations, on ne s'interdit rien en interne, et l'idée d'un "Sporty Cross" fait son chemin. Aussi, il n'est pas impossible que le SUV compact de la gamme, déjà disponible en Chine depuis un an, reçoive l'appui d'une inédite

déclinaison coupé. La recette est simple : abaisser le pavillon de l'engin, histoire de proposer une silhouette plus dynamique. L'assiette serait également revue légèrement à la baisse, tout comme la longueur générale. Le côté familial du C5 Aircross en prendrait forcément un coup, avec un espace, notamment à l'arrière, réduit. Mais, avec ce modèle, Citroën ne viserait pas une clientèle traditionnelle qui affectionne les places arrière, mais tenterait de séduire les plus jeunes qui entendent montrer, au travers de leur voiture, leur réussite.

Toutefois, rien n'interdirait à Citroën de commercialiser, dans un second temps, ce C5 "Sporty Cross" en Europe avec une gamme de moteurs puissants et un équipement complet.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Citroën C5 Aircross



CITROËN

À partir du récent C5 Aircross, Citroën envisagerait de proposer une déclinaison plus dynamique baptisée C5 Sporty Cross, qui pourrait séduire le marché chinois.



CITROËN C5 SPORTY CROSS



LES INFOS CLÉS

À partir de 28 000 €*

Commercialisation : 2022

Sa cible :
Renault Arkana

*Estimation



SKODA KODIAQ GT



LES INFOS CLÉS

À partir de 35 000 €* | Commercialisation : 2019 (Chine)

*Estimation



FRIANDISE CHINOISE

Le Kodiaq GT n'est pas une offre édulcorée de la tonitruante version RS (240 ch) présentée au récent Mondial de l'Auto. Il s'agit du tout premier SUV-coupé de Skoda, qui fera sa première apparition en public au Salon de Guangzhou (16-25 novembre). Skoda a choisi cette exposition car la Chine sera le premier marché à recevoir ce nouveau véhicule (la décision d'étendre la zone de commercialisation

n'a pas encore été prise). C'est ainsi que ce Kodiaq GT ne dispose que de moteurs essence allant de 180 à 220 ch (boîte DSG et transmission intégrale au programme de la version la plus puissante). À bord, on retrouve des sièges enveloppants déjà vus dans la version RS, et surtout, l'auto abandonne son offre de strapontins dans le coffre en raison de la forte inclinaison de la lunette arrière, mais aussi à cause d'une longueur revue à la baisse (4,63 m contre 4,70 m).

SKODA

DS 4 CROSSBACK II



LES INFOS CLÉS

À partir de 30 000 €* | Commercialisation : 2020

*Estimation

PLUS RATIONNEL

L'engin n'aura plus rien à voir avec la berline déguisée en SUV, il s'agira d'un modèle à part entière mesurant environ 4,45 m de longueur et affichant un style très classique dans ses proportions, mais toujours quelque peu excentrique dans ses détails. À noter que les chromes seront moins à la fête. À bord, ce SUV offrira une console centrale affinée obligeant à repositionner certaines commandes

sur les contre-portes. En plus des compteurs numériques, le DS 4 Crossback pourrait recevoir deux écrans tactiles, l'un pour l'info-divertissement, l'autre pour la gestion des commandes usuelles. Base EMP2 oblige, l'auto pourra recevoir une gamme de moteurs thermiques ou des systèmes hybrides rechargeables pouvant offrir jusqu'à 250 ch. Une version coupé pourrait arriver pour 2022...



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



RENAULT ARKANA

→ LES INFOS CLÉS | À partir de 27 000 €* | Commercialisation : 2019 (Russie)

*Estimation



RENAULT

EXERCICE DE STYLE

Renault s'attaque à un segment inattendu, celui des SUV-coupés. L'Arkana n'est, pour le moment, prévu que pour le marché russe, mais son style pourrait séduire bien au-delà de ces frontières.

Alors que Mazda, avec son CX-4, et Skoda, avec son Kodiaq GT (voir p. 16), visent la Chine, Renault préfère lancer son premier SUV à la sauce coupé en Russie. L'engin, encore à l'état d'étude, affiche un bel équilibre dans ses proportions, Renault n'étant pas tombé dans l'outrancier comme certains modèles allemands. Il faut dire que l'Arkana n'est pas une déclinaison d'un autre modèle : il ne reprend pas une partie du Kadjar ou du Koleos pour y adapter un pavillon fuyant. Son style séduisant et plutôt haut de gamme cache une base technique destinée

à la future gamme Dacia : CMF-B Global Access. Elle permettra à l'auto d'intégrer à moindre coût des technologies destinées aux modèles Renault. D'ailleurs, l'intérieur de cette étude, qui n'a pas été révélé officiellement, reprenait des éléments du Renault Duster II commercialisé en Russie. Il faudra attendre 2019 pour connaître la gamme des moteurs, mais il y a fort à parier qu'il s'agira des blocs 1.5 Blue dCi et 1.3 TCe. Avec une version à transmission intégrale et une autre avec boîte EDC. Après la Russie, la Chine et la Corée du Sud seront servies. L'Europe pourrait en disposer ultérieurement.

Et aussi...



SB MEDIEN

Porsche Cayenne Coupé

Cette rumeur qui date de l'apparition du Cayenne n'en est plus une, le SUV de Porsche aura bel et bien une déclinaison coupé. La lunette très inclinée et la chute du pavillon ne trompent pas. Pour le reste, ce "Cayenne coupé" adoptera une assiette abaissée, mais reprendra les mêmes éléments que son grand frère avec notamment des roues arrière directrices.

Polestar 3

Après le coupé (Polestar 1) et la future berline (Polestar 2), la marque 100 % électrique lancée par Volvo proposera un SUV à partir de 2022. L'engin, logiquement baptisé Polestar 3, adoptera un style coupé et affichera des dimensions pouvant le rapprocher de celles d'un Volvo XC90.



AUDI

Audi Q4

Le Q3 deuxième génération n'est pas encore en concession que sa première déclinaison pousse déjà... Ce Q4 mélangera la silhouette initiée par le concept TT Offroad (Pékin 2014) à certains éléments de style apparus sur le récent Q8. Il recevra le haut du panier de la gamme des moteurs Audi, avec transmission intégrale et boîte S Tronic en prime.

VOLKSWAGEN T-ROC CABRIOLET

→ LES INFOS CLÉS | À partir de 20 000 €* | Commercialisation : 2020

*Estimation

CONJURER LE SORT

Avec l'arrêt programmé pour 2019 de la Cox (et donc de la version découvrable), il n'y aura plus de cabriolet au catalogue Volkswagen. Cela ne durera que peu de temps, car la marque a d'ores et déjà officialisé ce type de carrosserie sur son T-Roc. Si les rares tentatives de SUV-cabriolets se sont majoritairement soldées par des échecs, VW entend conjurer le sort avec cette offre qui nécessitera le passage de l'auto en 3 portes et l'adoption d'une capote en toile. Ce futur T-Roc Cabriolet pourrait faire oublier l'absence de Golf découvrable.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Savourer les kilomètres

Pneumatique 18" d'Origine Audi® à partir de 105€⁽¹⁾



Profitez d'une expérience de conduite unique grâce aux pneumatiques d'Origine Audi®, spécialement conçus pour chaque modèle de la marque. Développés avec les plus grands manufacturiers, ils remplissent plus de 50 critères de performance, d'adhérence et de sécurité. Et pour une totale sérénité, nous vous offrons 3 ans d'assurance⁽²⁾ pneumatiques.

Continental

DUNLOP

PIRELLI

BRIDGESTONE

MICHELIN

HANKOOK

Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 14/12/2018, en France métropolitaine, chez les Partenaires Audi Service participant à l'opération, et non cumulable avec toute autre promotion en cours. (1) Prix TTC conseillé à l'unité pour un pneumatique été A0 225/40 R18 92Y. Pneumatiques Continental : 116 €, Dunlop : 109 €, Pirelli : 121 €, Bridgestone : 111 €, Hankook : 105 €. Pneumatiques AO disponibles dans d'autres dimensions pour la marque Michelin. (2) L'assurance pneumatiques est un service offert sous réserve de l'achat et de la monte de pneumatiques ou roues complètes hiver dans le réseau Audi. Voir conditions dans le Passeport Assurance Pneumatiques disponible chez votre Partenaire Audi Service. Pneumatiques remboursés à 100% la première année, 50% la deuxième et 25% la troisième. Les frais d'installation (montage, valves, équilibrage) restent à votre charge.

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

Audi recommande Castrol EDGE Professional.

BMW X7



LES INFOS CLÉS

À partir de 94 400 €

Commercialisation :
mars 2019Sa cible :
Mercedes GLS

PHOTOS PHOTOMEDIA/BMW

C'EST L'AMÉRIQUE !

Le X7 est le plus gros SUV de la gamme BMW. S'il ressemble à un X5 rallongé, il offre davantage qu'un surcroît d'espace. Par Brice Perrin

Banlieue de Munich. Dans le studio photo où il s'est dévoilé – pour ne pas dire imposé, vu son gabarit –, le X7 affichait tout de suite la couleur : une stature, du volume, du luxe. Septième SUV d'une gamme désormais très complète, ce mastodonte de 5,15 m de longueur repose sur la même plate-forme CLAR que la Série 7 ou encore le récent X5. Il est aussi très haut (1,80 m) et très large (2 m pile) et, de ce fait, son allure est plutôt homogène. L'immense calandre vient asseoir le statut de l'engin, et les roues, dont le diamètre oscille entre 20 et 22 pouces selon les versions et les options, paraissent presque modestes. L'empattement de 3,12 m (c'est 5 cm de plus que celui d'une Série 7 !) offre un habitacle spacieux et confortable pour les sept passagers ; même au dernier rang, les sièges et les prestations ne sont pas indignes, avec prises USB, éclairage, climatisation, réglages électriques.

BMW propose une intéressante option 6 places, avec deux sièges “confort” individuels à la place de la banquette au deuxième rang. Le volume de coffre oscille entre 326 et 2 120 litres (sans les rangs 2 et 3). L'équipement est ultra-complet en série, mais si le X7 offre quelques options, comme l'éclairage laser en remplacement du “full LED” proposé de série, c'est le minimum pour une voiture dont le tarif culmine à plus de 120 000 € ! La clim peut couvrir jusqu'à cinq zones, la console centrale est surplombée d'un vaste écran tactile de 12,3 pouces et l'affichage du tableau de bord est intégralement numérique. Trois versions sont proposées au lancement : deux diesels (30d et M50d) et un essence (40i), tous associés à la transmission intégrale xDrive. C'est évidemment de l'autre côté de l'Atlantique et en Asie que se feront l'essentiel des ventes, mais ce X7 pourra aussi séduire ceux qui trouvent le Discovery trop roturier, le Q7 trop petit (!), ou le GLS trop pataud et peu innovant.



Pour une fois, même les passagers du troisième rang sont bien lotis. Il faut dire qu'avec une longueur de 5,15 m, c'est bien le minimum!

Le gabarit de ce X7 le destine au marché américain... ou aux familles qui veulent barouder dans le luxe.



L'habitacle est typiquement BMW, avec une console orientée vers le conducteur, mais avec un équipement très riche et une présentation luxueuse.





LAND ROVER RANGE ROVER EVOQUE II

→ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **37 000 €*** | Commercialisation : **printemps 2019**

*Estimation



GARDER L'ESSENTIEL

L'Evoque a bâti sa notoriété sur son style aguicheur et il est hors de question de changer cela. En revanche, sur le plan technique, il y avait à redire. Les ingénieurs se sont mis au travail.

Pour Land Rover, l'objectif était simple : conserver un style qui a su séduire et moderniser le reste. De taille très similaire à l'actuelle mouture, le nouveau venu pourrait passer pour une version restylée. Pourtant, il disposera de nombreux éléments nouveaux, à commencer par ses poignées de portières affleurantes (comme sur le Velar). À bord, l'Evoque II, présenté à Los Angeles fin novembre, disposera d'une instrumentation 100 % numérique, ainsi que d'un écran tactile agrandi pour

le système d'info-divertissement. Les commandes physiques seront réduites, mais certainement pas totalement abandonnées. Pour la partie mécanique, il se murmure que Land Rover pourrait abandonner la bonne vieille base technique EuCD pour une nouvelle plate-forme lui permettant d'intégrer des motorisations classiques thermiques mais surtout une offre hybride rechargeable inédite dans le catalogue de l'auto. La boîte automatique à 9 rapports, ainsi que la transmission intégrale seront de la partie, tout comme d'autres équipements innovants.

MERCEDES GLB

→ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **33 000 €*** | Commercialisation : **début 2020**

*Estimation

L'AUTRE PLAN B

Si le récent Classe B n'aura pas de version 7 places, Mercedes ne délaissera pas pour autant le segment des véhicules familiaux. Ainsi, le GLA II (prévu pour le courant de l'année prochaine) sera accompagné, un an plus tard, d'un inédit GLB au look cubique et

à la longueur accrue (environ 4,70 m). La banquette en rang 2 sera alors coulissante pour faciliter l'accès aux strapontins. Le reste des éléments est connu : double écran numérique, moteurs labellisés Renault et nouvelle boîte à double embrayage à 9 rapports.



Et aussi...



TESLA

Tesla Model Y

Pour étoffer sa gamme (deux berlines, un gros SUV et un roadster pour le moment), Tesla a d'ores et déjà annoncé le lancement, en 2020 (ce qui veut dire au moins 2021 pour les Européens), d'un SUV compact (gamme Audi Q3, BMW X1). Il sera 100 % électrique et reprendra les éléments techniques de la récente Model 3.

Maserati Levantino

Le Levante sera accompagné, courant 2020, d'un SUV plus petit (d'où le patronyme Levantino, non officiel). Celui-ci reprendra les éléments techniques de l'Alfa Romeo Stelvio, dont la plate-forme Giorgio qui devrait lui permettre d'afficher un poids contenu. Il disposera également d'une offre hybride rechargeable en plus des classiques motorisations thermiques.



VOLKSWAGEN

VW I.D. Crozz

Après le lancement d'une berline compacte, la gamme I.D. de Volkswagen disposera, courant 2020, d'un SUV massif reprenant certains éléments de style du concept I.D. Crozz (en photo). Reposant sur la nouvelle base technique MEB, il disposera d'une batterie pouvant disposer d'une autonomie de plus de 400 km (cycle WLTP).



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

DS 7 CROSSBACK

De l'audace naît l'excellence



DS préfère TOTAL

DSautomobiles.fr

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

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS 7 CROSSBACK : DE 3,9 À 5,9 L/100 KM ET DE 101 À 135 G/KM.

Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

PRODUIT EN FRANCE

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi A1 Sportback



De
à
Par **Daniel Carroux**

Audi

A1 Sportback La nouvelle A1 est disponible à la commande. À cette heure, le choix se limite cependant à un seul moteur, soit le 3 cylindres essence 1.0 TFSI de 116 ch baptisé 30 TFSI. Deux transmissions sont proposées au choix : la BVM6 et la boîte robotisée S tronic 7 (7 pour sept rapports). Prix BVM6 : 23 470, 27 570 et 28 570 € sous les finitions Design, S line et Design Luxe. Ajoutez 1 900 €

pour la S tronic, au rythme des mêmes finitions. Pas de malus à déplorer. À noter : une finition d'entrée de gamme, alias A1, figure bel et bien au programme, mais ses prix seront disponibles sur d'autres motorisations. Au rayon des équipements, enfin, le combiné d'instrumentation numérique dit Virtual Cockpit (10,25 pouces pour la taille de l'écran) est fourni de série à partir de la finition S line.

BMW

Z4 Le roadster Z4 est disponible à la vente. Voici les prix par motorisation. Z4 sDrive 20i – 4 cyl. biturbo 2.0 de 197 ch, BVA8 : 46 650, 51 200 et 53 300 € au rythme des finitions Standard, Sport et M Sport. Malus minimal : 953 €. Z4 sDrive 30i

– 4 cyl. biturbo 2.0 de 258 ch, BVA8 : 54 700, 59 250 et 61 350 € au rythme des mêmes finitions. Malus minimal : 953 €. Z4 M40i – 6 cyl. en ligne biturbo 3.0 de 340 ch, BVA8 : 54 700 € sous la finition M Performance. Malus : 4 460 €.

BMW Z4

BERNHARD LIMBERGER



Ford Edge



FORD

Ford

Edge Ford a profité du restylage du Edge pour en simplifier l'offre. Un seul moteur est désormais disponible au catalogue, le 2.0 EcoBlue de 238 ch (il remplace le 2.0 TDCi 210 ch), obligatoirement associé à la boîte automatique à 8 rapports ainsi qu'à la transmission intégrale maison. La version 190 ch ne sera pas proposée en France. La gamme se compose de deux finitions, ST-Line et Vignale, respectivement à 53 500 et 56 900 €. Auxquels il ne faudra pas oublier d'ajouter 9 050 € de malus dans les deux cas.

→

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.



Kia e-Niro



e-Niro Après les versions hybride et hybride rechargeable du Niro, Kia lance la version 100 % électrique, alias e-Niro. L'auto partage ses mécaniques avec son cousin Hyundai Kona, à savoir, en entrée de gamme,

un électromoteur libérant 136 ch alimenté par une batterie de 39 kWh. Dans son cas, l'autonomie en cycle WLTP est de 312 km. Prix: 38 500 et 40 500 € sous les finitions e-Active et e-Design. Le second électromoteur fournit 204 ch en faisant alliance avec une

batterie de 64 kWh, laquelle autorise une autonomie de 485 km. Prix: 42 500, 44 500 et 46 500 € sous les finitions e-Active, e-Design et e-Premium. Les prix mentionnés ci-dessus s'entendent avant la déduction du bonus de 6 000 €.

KIA



Espace Changement au sein de la gamme des moteurs diesel de l'Espace. À en croire le configurateur du constructeur, qui ne communique pas à la presse sur la question, l'auto reçoit les deux variantes de 160 et 200 ch du 2.0 Blue dCi répondant aux normes de dépollution en cours depuis le 1^{er} septembre dernier. Associées à la boîte robotisée à six rapports EDC sans autre alternative, ces deux motorisations remplacent les variantes de 130 et 160 ch du précédent 1.6 dCi. Espace 2.0 Blue dCi 160: 38 900, 42 000 et 45 800 € au rythme des finitions Life, Zen et Intens. Malus: 613 €. Espace 2.0 Blue dCi 200: 48 300 et 52 300 € sous les finitions Intens et Initiale Paris. Malus: 953 €.



ULI HECKMANN

Suzuki Vitara



Vitara Suzuki et le diesel, c'est fini. Pour preuve, le SUV S-Cross se passe désormais des services du diesel 1.6 DDiS de 120 ch, lequel disparaît également des écrans radars du Vitara restylé. Ce dernier, par la même occasion, envoie à la retraite le précédent 4 cylindres essence 1.6 VVT

de 120 ch pour le remplacer par le 3 cylindres essence 1.0 BoosterJet de 111 ch aimablement fourni par le S-Cross susmentionné. Le 4 cylindres 1.4 Boosterjet de 140 ch continue l'aventure. À noter: les deux blocs peuvent faire cause commune avec la transmission 4x4 AllGrip. Chez Suzuki, on ne se refait pas...

LA GAMME SUZUKI VITARA

Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
1.0 Boosterjet 111 BVM5	53 €	Avantage / Privilège	18 390 / 20 290 €
1.0 Boosterjet 111 BVA6	253 €	Privilège	21 980 €
1.0 Boosterjet 111 BVM5 4x4	253 €	Privilège	22 590 €
1.4 Boosterjet 140 BVM6	353 €	Pack	23 790 €
1.4 Boosterjet 140 BVA6	473 €	Style	25 890 €
1.4 Boosterjet 140 BVM6 4x4	953 €	Style	26 290 €
1.4 Boosterjet 140 BVA6 4x4	1 373 €	Style	27 890 €

**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.

**PRIX
BAISSE**



TESLA

LONGTEMPS MOQUÉE, LA MARQUE EST DÉSORMAIS RESPECTÉE PAR LES INVESTISSEURS, ET REDOUTÉE PAR SES CONCURRENTS. **ELLE AFFICHE SES PREMIERS BÉNÉFICES**, RÈGLE PROGRESSIVEMENT SES PROBLÈMES DE PRODUCTION ET ARBORE UN SUCCÈS COMMERCIAL INSOLENTE. **L'AMÉRICAIN EST EN PASSE DE RÉUSSIR SON PARI.**

Par Brice Perrin

SORT ENFIN DU TUNNEL



PHOTOS TESLA

VENTES GLOBALES Immatriculations de voitures neuves

Tesla devient un constructeur majeur



Au commencement, Tesla était une start-up, lubie de jeunes entrepreneurs californiens désireux de proposer une sportive électrique. Le Roadster, basé sur une Elise, fut produit à 2 500 unités par Lotus. Mais l'arrivée d'Elon Musk dans le capital et à la direction de l'entreprise a donné un nouveau cap : Tesla allait produire des voitures électriques plus proches des besoins du marché. La Model S a étonné et amusé jusqu'à ce que ses ventes dépassent, sur le sol américain, celles des concurrentes germaniques... À ce jour, Tesla a immatriculé près de 500 000 voitures et n'a plus rien d'un artisan : sa stratégie, son ambition et ses capacités industrielles sont celles d'un vrai constructeur automobile. Et si la marque est encore jeune – la première voiture conçue et produite en interne n'a que 6 ans! –,



L'idée de génie qui a permis à Tesla de se démarquer sur le marché de la voiture électrique, surtout de luxe : les superchargeurs.



Le nouveau Roadster sera bien loin de la première Tesla, basée sur une Lotus Elise.



La future gamme annoncée comprendra même un camion 100 % électrique. Pour 2020 ? ...

ses modèles font déjà référence, en termes de performances, de fiabilité ou de sécurité. Même si Tesla peut et doit encore progresser sur plusieurs plans, notamment la qualité de présentation intérieure, le style extérieur... et les retards systématiques sur le planning annoncé.

SUPERCHARGEURS : LE VRAI COUP DE GÉNIE ?

La toute première Tesla de l'histoire, le Roadster, proposait une batterie de 53 kWh. La première Model S proposait entre 40 et 85 kWh, quand en 2012 une Renault Zoe offrait 22 kWh. Impossible de convaincre les acheteurs d'un véhicule haut de gamme de patienter plusieurs heures pour recharger leur batterie. Tesla a donc rapidement développé un réseau de recharge

rapide : les superchargeurs. Capables de délivrer entre 120 kW et 145 kW selon les modèles, ils rechargent 80 % de la plus grosse batterie Tesla en 3/4 d'heure. De quoi rendre envisageables les longs trajets autoroutiers ! Le réseau Tesla compte plus de 500 superchargeurs en France, et plus de 11 000 dans le monde (dans 1 360 stations), et donne un avantage sérieux au constructeur américain. L'usage est gratuit pour les véhicules produits jusqu'en décembre 2016, et pour les suivants, il est facturé 0,20 € par kWh, soit 20 € pour recharger entièrement la plus grosse batterie (100 kWh). Aucune autre marque ne peut se targuer d'un tel avantage, même si le consortium Ionity, par exemple, envisage d'installer 400 stations de recharge à 350 kW d'ici 2020 en Europe (2 stations en France pour l'instant, pour 12 bornes au total).

DES PROMESSES, DES ANNONCES... ET DES FAILLES ET DES RETARDS

Dans sa brève existence, Tesla a dévoilé deux plans stratégiques. Dans le plus récent (juillet 2016), Elon Musk annonçait que Tesla allait "créer des toits solaires époustouflants avec un stockage intégré de manière transparente, élargir la gamme de produits de véhicules électriques pour s'adresser à tous les principaux segments, développer une capacité de conduite autonome, et vous permettre de gagner de l'argent avec votre Tesla quand vous ne l'utilisez pas". Près de deux ans et demi plus tard, seul le second point est partiellement réalisé – et avec plusieurs mois de retard. Les tuiles solaires ? Un seul modèle sur quatre a commencé à être produit, et à faible cadence. Le périple en Tesla 100 % autonome entre Los Angeles et New York promis pour la fin 2017 ? Reporté *sine die*. Les batteries domestiques (Tesla Powerwall), qui font partie de l'écosystème de la marque, sont en revanche disponibles. Mais si celle-ci a présenté fin 2017 un camion 100 % électrique et un nouveau Roadster ultra-performant, il faudra attendre 2020 pour en voir la version de série. Au plus tôt.

MODEL 3, LA VOITURE CHARNIÈRE POUR LA MARQUE

Plus courte de 30 cm que la Model S, bien plus accessible (aux États-Unis, les tarifs débutent à 46 000 \$ contre 80 300 à 135 000 \$ pour la Model S), la familiale Model 3 est la voiture qui fait passer Tesla de marque de niche à constructeur généraliste. Près de 400 000 exemplaires ont été préréservés (en échange de 1 000 \$ ou € selon le marché), et la marque espère grâce à ce modèle atteindre 500 000 voitures produites par an dès 2020. C'est un défi, car il a fallu adapter l'outil industriel, mais la marque va également devoir dimensionner en conséquence son réseau commercial et son service après-vente – même si l'un comme l'autre ne s'embarrassent pas de concessionnaires et d'ateliers traditionnels. En 2019, il est vraisemblable que Tesla immatriculera dans le monde davantage de voitures neuves que Porsche qui – coïncidence ! – présentera sa première voiture 100 % électrique, la berline Taycan, en mars au Salon de Genève.

Même si certaines promesses d'Elon Musk tardent à être tenues, la familiale Model 3 est bel et bien sur les rails.



“Tesla va créer des toits solaires, élargir la gamme pour s'adresser à tous les segments, développer la conduite autonome.”

Elon Musk, P.-D.G. de Tesla, en juillet 2016



En vue d'étoffer largement sa gamme, Tesla a fait de lourds investissements industriels. Objectif: produire 500000 véhicules par an en 2020.

CONDAMNÉ À INNOVER

Tesla fut le premier constructeur à proposer un roadster, une routière et un gros SUV, tous trois 100 % électriques. Mais la concurrence réagit enfin : Porsche Taycan, Audi e-tron, Jaguar i-Pace... Tesla n'a pas d'autre choix que de proposer des modèles que la concurrence n'a pas encore dans son catalogue. C'est le cas de la familiale Model 3, mais le plus petit SUV en préparation, le Model Y, devra affronter des modèles européens déjà sur le marché, dont le Mercedes EQC et le BMW iX3. Tesla doit donc trouver d'autres arguments. Le réseau de superchargeurs en est un, la sécurité des voitures en est un autre : après ses essais et crash-tests, la NHTSA* vient de déclarer que la Model 3 est la voiture dans laquelle la probabilité d'être blessé est la plus faible... juste devant les Model S et X, et tout le reste de la production testée. Mais c'est surtout sur l'innovation technologique que mise la marque : les mises à jour à distance régulières

(le système d'exploitation des voitures en est à la version 9.0), l'ajout fréquent de nouvelles fonctionnalités et, surtout, le développement de la conduite automatisée. Qui a toutefois pris du retard : toutes les Tesla assemblées depuis octobre 2016 disposent du matériel devant permettre, en théorie, une conduite autonome quasi totale (niveau 4). Sauf que la mise au point du logiciel de pilotage prend plus de temps qu'annoncé initialement et les clients, qui ont payé jusqu'à 8 300 € pour cette option, attendent toujours le déploiement de cette fonction...

UNE MARQUE QUI A PERDU BEAUCOUP D'ARGENT

Lancer une marque et un réseau commercial à l'échelle mondiale, planter des milliers de stations de recharge rapide, développer des voitures et des camions sur un segment à défricher, mettre au point des technologies de rupture,

tout cela requiert des investissements considérables, et malgré plusieurs levées de fonds conséquentes, Tesla n'a jamais gagné d'argent. Entre 2008 et la mi-2018, Tesla totalise 36 milliards de dollars de chiffre d'affaires, mais elle affiche à ce jour plus de 6,5 milliards de pertes annuelles cumulées ! Cependant, Tesla, qui a dépensé plus de 5 milliards d'euros en R&D depuis 2010, va enfin pouvoir commencer à rentabiliser ses lourds investissements industriels (usine d'assemblage de Fremont, Gigafactory pour les batteries...) avec la montée en cadence liée à la Model 3. D'ailleurs, au 3^e trimestre 2018, Tesla a enfin engrangé des bénéfices : 255 millions de dollars, qui ne suffisent toutefois pas à effacer les pertes accumulées depuis janvier, qui s'élèvent désormais à 1,27 milliard de dollars. Les ventes croissantes de Model 3 sont toutefois de bon augure pour le futur résultat financier en 2019.

TESLA PEUT-ELLE SE PASSER D'ELON MUSK ?

Elon Musk est souvent comparé à feu Steve Jobs : le patron semble indissociable de son entreprise. Dans le cas de Musk, il n'a pas créé Tesla, mais en est devenu le P.-D.G. en 2008, avant d'imposer sa stratégie audacieuse... et des méthodes de management qui ne font pas vraiment rêver. Mais son énergie, sa créativité, son ambition font de lui une icône de l'industrie contemporaine. Adulé autant que détesté, l'homme compte plus de 23 millions d'abonnés sur Twitter, et chacune de ses déclarations en ligne suffit à faire sursauter la valeur de l'entreprise en bourse. Il se montre très à l'écoute des clients, et répond souvent à leurs questions et demandes en ligne, parfois en faisant appliquer des mises à jour correctrices sur les voitures dans les jours qui suivent... Mais l'homme a aussi ses fragilités : après avoir multiplié les attaques verbales parfois violentes à l'encontre de ses détracteurs, et fait des annonces fantaisques sur une éventuelle sortie de la bourse de son entreprise, Musk vient d'être condamné par le gendarme américain de la bourse à une lourde amende, et il a été évincé de la présidence du conseil d'administration. Musk semble irrémédiablement lié à Tesla, mais sa présence à la tête de la marque est plus que jamais remise en cause... ■

*National Highway Traffic Safety Administration, chargée aux États-Unis de surveiller la conformité des nouveaux modèles aux normes de sécurité.

L'avis de L'Auto-Journal

Longtemps frileux, les analystes commencent à retourner leur veste. Le fonds d'investissement Citron, sceptique depuis les débuts de Tesla, a publié un communiqué avant l'annonce des résultats de la marque au 3^e trimestre : *“Citron inverse son opinion sur Tesla. (...) Qu'est-ce qui a changé ? C'est clair et simple : Tesla est en train de détruire la concurrence.”* Et ce n'est pas fini. Tesla confie que *“le temps nécessaire à la fabrication de la Model 3 a diminué de plus de 30 % entre le deuxième et le troisième trimestre, tombant pour la première fois en dessous du niveau du temps requis pour les Model S et X.”* Tesla assemble désormais plus de 5 000 Model 3 par semaine, et ce modèle permet d'atteindre une marge opérationnelle exceptionnelle, supérieure à 20 %. La marque entre définitivement dans la cour des grands, devrait afficher sa première année pleine de bénéfices en 2019, et inquiétera encore plus sérieusement sa concurrence. Tout en étant désormais confrontée aux problèmes liés à ces gros volumes de production.





**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.



La prochaine Zoe fera valoir peu ou prou les mêmes dimensions que sa devancière. La plate-forme diffère cependant.



PHOTOS CARPIX

Parmi les nombreuses technologies embarquées, la conduite autonome de niveau 2 figurera en bonne position dès le début.

LA ZOE À MOINDRE COÛT

La Zoe est la seule voiture électrique à connaître un réel succès commercial, notamment parce qu'elle est abordable. Sa remplaçante maintiendra le cap.

Le marché de la voiture électrique progresse sûrement, mais très lentement. Et sur le plan commercial, il n'y a pas de star branchée sur le secteur, il faut bien le reconnaître. Sauf une. La Renault Zoe rencontre un honnête succès à l'échelle dudit marché, qui s'explique par diverses raisons. Des prix que l'on peut qualifier d'attractifs, notamment. À ce jour, la Zoe débute à 23 700 € avec la location de la batterie, un tarif auquel il convient de soustraire les 6 000 € du bonus. C'est cadeau. La seconde génération devra faire aussi bien, voire mieux. C'est l'objectif assigné, dans tous les cas.

D'après ce que l'on en sait, l'idée est de réduire les coûts

de fabrication en accordant à la Zoe seconde du nom une nouvelle plate-forme dite CMF-EV, qu'elle partagera à terme avec d'autres modèles électriques de l'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi. D'insistantes rumeurs font également état d'un moteur et d'une batterie moins onéreux, avec pour résultat une réduction de 30 % du prix du kilowatt-heure. La conclusion s'impose d'elle-même : la future Zoe demeurera abordable. À voir dans quelle proportion.

Sur le plan du style, les designers ne repartiront pas d'une feuille blanche. Les photos ci-contre l'attestent.

Le reste est affaire de conjecture. Sans que cela soit une certitude absolue au moment où nous écrivons, l'autonomie devrait sensiblement augmenter (on parle de 550 km, tout de même) et les temps de recharge, pour leur part, raccourciront. On n'en attend pas moins, notez bien. Au bilan, les seuls éléments tangibles disponibles sont les photos ci-contre, lesquelles laissent deviner, malgré l'épais camouflage, une évolution plutôt qu'une révolution sur le plan du style. La Zoe garde sa forme ovoïde, et la face avant, dans son aspect général, fera valoir la même signature visuelle qu'auparavant, à en juger par le dessin des projecteurs.

La future Zoe entrera en production au second semestre 2019 (les lignes d'assemblage sont déjà prêtes) et sera sans nul doute l'une des vedettes du prochain Salon de Francfort. Sa commercialisation suivra dans la foulée.



LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
Automne 2019

Prix : à partir de **24 000 €**

Concurrente de la future **Peugeot 208 électrique**

TAXE ÉCOLOGIQUE 2019

Divine surprise, sauf pour les pick-up

En attendant l'adoption définitive de la loi de finances 2019, l'Assemblée nationale a voté un amendement qui modifie le barème de la taxe écologique applicable à partir du 1^{er} janvier 2019. Un barème moins sévère que le précédent, contre toute attente. Sans détailler le nouveau mode de calcul, ledit barème débute à 117 g/km de CO₂, correspondant à 35 €, et culmine à 191 g/km pour un malus maintenu à 10 500 € – 120 et 185 g/km d'une extrémité à l'autre du barème en cours à ce jour, pour mémoire. Situé entre le plancher et le plafond, le Jeep Cherokee 2.2 MultiJet de 195 ch (BVA9, transmission 4x4 et 169 g/km d'émissions de CO₂) verra ce faisant son malus passer de 6 053 à 4 673 € au premier jour de l'année 2019. L'exemple est parlant. Comme toujours, il faut des perdants. En la circonstance, la foudre tombe sur les pick-up, lesquels ne seront plus considérés comme des véhicules utilitaires à partir du 1^{er} janvier 2019. Ces engins seront malussés et, pour les entreprises, soumis à la taxe sur les véhicules de société (TVS) annuelle.



Au 1^{er} janvier 2019, le malus du Jeep Cherokee 2.2 MultiJet de 195 ch baissera de 1 380 €. Un exemple parmi d'autres.



ANDREAS LINDLAHR / JEEP

28 %

C'EST LA PART DE MARCHÉ ACCAPARÉE PAR LA TRANSMISSION AUTOMATISÉE EN FRANCE EN 2017.

Pour un pays longtemps réfractaire à la chose, la progression de la "boîte automatique" (convertisseur de couple, boîte robotisée et variation continue CVT) est spectaculaire: + 833% en vingt-trois ans (3 % de part de marché en 1995). Et cela devrait se poursuivre avec l'électrification, complète ou partielle, des véhicules.

PEUGEOT



ROLLS ROYCE

LUXE

Fabergé fait l'œuf pour Rolls-Royce

Rolls-Royce et Fabergé se sont associés pour donner naissance à l'œuf "Spirit of Ecstasy", du nom de la statuette ornant le capot des modèles britanniques depuis 1911. Une création exceptionnelle de 400 g pour 16 cm de haut, réalisée en or (blanc et rose), diamants, améthyste, et cristal de roche. Cet œuf unique, qui a nécessité deux ans de travail, vient compléter la gamme "Imperial Class" du joaillier russe qui ne comptait, jusqu'ici, qu'une seule pièce.



**DU 23 AU 25
NOVEMBRE
SALON AUTO MOTO
CLASSIC À METZ**



Honda a 70 ans. Le rassemblement Auto Moto Classic de Metz entend fêter l'anniversaire dignement. S800 ou NSX pour les automobiles, la mythique 750 Four côté motos, ou encore portrait du fondateur Soichiro Honda, toute l'histoire de la marque sera passée en revue. Outre cette animation, 140 exposants sont attendus sur 20 000 m². Entrée: 12,50 €.



MUSTAFA YALCIN/ANADOLU AGENCY/AFP

“Je ne nie pas le fait que ce soit difficile pour certains Français qu'on augmente la fiscalité sur le gazole. Mais nous avons 3,8 milliards d'euros de dispositifs pour accompagner ces Français dans la transition écologique.”

Brune Poirson,

secrétaire d'État auprès du ministre de la Transition écologique, sur Sud Radio le 25 octobre 2018.

En ce qui concerne l'automobile, les aides en question intègrent la prime à la conversion de 1000 € vers des véhicules dits propres, électriques en premier lieu. Cela posé, forcer la main à une clientèle qui, pour l'instant, n'est pas demandeuse, ou tout simplement n'a pas les moyens de se convertir, comporte quelques risques. Il arrive un moment où les "matraqués fiscaux" se rebellent, au point d'appeler à un blocage des routes le samedi 17 novembre. Sans commentaires.



TIMO BLASCHKE /ADOBESTOCK

TÉLÉVISION

Canal+ diffusera le championnat WRC

Canal+ acquiert les droits de retransmission du championnat du monde des rallyes WRC, jusqu'à présent détenus par la chaîne L'Équipe. Ces droits seront effectifs dès la saison 2019. Concrètement, les spéciales de chaque épreuve seront diffusées en direct sur Canal+ Sport, suivies par des résumés répartis sur les différentes antennes du groupe audiovisuel. Mieux encore, la chaîne C8, propriété de Canal+, retransmettra en clair et en direct les spéciales des rallyes de Monte-Carlo et de France. Les "zappettes" vont chauffer...

Les chiffres du marché européen en septembre 2018



- 23,4 %

C'est la baisse des immatriculations de voitures neuves enregistrée sur le marché européen par rapport au mois de septembre 2017.

- 52,1 %

C'est le recul des immatriculations de Volkswagen en Europe en septembre 2018. Le retard pris lors du passage aux nouvelles normes de dépollution se paye cash. Les autres marques du groupe sont à la même enseigne.

1 123 184

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe en septembre 2018.

81 741

C'est le nombre d'Opel (Vauxhall en Grande-Bretagne) immatriculées en Europe en septembre 2018. Dans le groupe PSA, la marque allemande et son pendant britannique font mieux que Peugeot et Citroën – respectivement 72795 et 43893 immatriculations sur la même période.

NOUVEAUTÉ

La Scala de Prague

La Rapid s'en va. La compacte siglée Skoda est remplacée par la Scala, dont la première mission est de la faire oublier. Le challenge ne paraît pas difficile, si l'on en juge par l'apparence physique athlétique de la nouvelle arrivante, qui s'inspirera du concept Vision RS présenté au Mondial de l'Auto (photo ci-dessous). Ces choses dites, la Scala ne repose pas sur la plate-forme MQB des Volkswagen Golf et Seat Leon, contre toute attente, mais sur celle des citadines du groupe (MQB A0). Est-ce un problème ? On ne voit pas pourquoi, considérant les généreuses dimensions de la voiture. Comptez 4,36 m en longueur, soit 10 cm de plus que la Golf. Léger bémol, toutefois, l'empattement est à peine plus étendu que celui de la cousine – 2,65 m, contre 2,63 m pour la Golf. Le volume habitable devrait, ce faisant, se tenir dans la norme de l'espèce, le grand bénéficiaire de l'opération étant pour le coup le coffre – 467 dm³, contre 341 dm³ pour la Golf. Pour le reste, la Scala recevra toutes les technologies embarquées disponibles à ce niveau de gamme dans le groupe Volkswagen, et elles sont nombreuses. Skoda, de même, puisera dans le stock de moteurs existants. Citons les deux variantes de 95 et 115 ch du 3 cylindres essence 1.0 TSI, chapeautées par le 4 cylindres 1.5 TSI de 150 ch. La Scala, enfin, ne fait pas l'impasse sur le diesel, contrairement à la Fabia. Le 4 cylindres 1.6 TDI est réquisitionné, sous sa déclinaison de 115 ch. Commercialisation au printemps prochain.



Avec ses 4,36 m de longueur, la Scala est une compacte "décompactée". Son style dynamique est marquant (ici le concept Vision Scala).



PHOTOS SKODA

www.hankooktire.com/fr

 **HANKOOK**
driving emotion



Comme Hankook et le Real Madrid

NE FAITES QU'UN AVEC L'INNOVATION

Global
Partner



Realmadrid

Hankook France SARL : Le Patio, 35-37 rue Louis Guérin, 69100 Villeurbanne, France
driving emotion = L'envie de conduire. Global Partner = partenaire mondial



PSA

TECHNOLOGIE

Une boîte à double embrayage électrifiée pour PSA

L'usine PSA de Metz (Moselle), déjà spécialisée dans la production de boîtes de vitesses, a été choisie pour assembler, à partir de 2022, la future transmission e-DCT du groupe. Cette boîte à double embrayage électrifiée (intégrant une hybridation légère via un système 48 V), conçue par la société Punch Powertrain, permettra d'abaisser la consommation des moteurs essence d'environ 15%. PSA espère atteindre une cadence annuelle de 600000 unités.

DESIGN

Le bureau de la légende

La création artistique n'a pas de limites. S'il fallait un exemple, l'atelier de design français 3 GJB 17 a posé les panneaux arrière d'une Porsche 911, celle des origines, sur un bureau taillé dans du bois de noyer. Concrètement, la pièce sert de couvercle au meuble. Estimé entre 20000 et 30000 dollars pièce, le "bureau de la légende" est dupliqué en trois exemplaires.



RM SOTHEBY'S

FORD GT

Saison 3

Au début, il était prévu cinq cents exemplaires, pas un de plus. Puis on passa à mille. Et comme cela ne suffisait pas, trois cent cinquante unités supplémentaires se greffent dorénavant au programme. C'est l'histoire de la supercar Ford GT, héritière en ligne directe de la mythique GT40 des années 60 et animée par le V6 biturbo 3.5 EcoBoost de 656 ch. Victime de son succès, si l'on ose dire, ce chef-d'œuvre, qui devait rester un objet exclusif, frise désormais la production en série... Encore faudra-t-il patienter un petit peu pour prendre le volant de l'un des trois cent cinquante spécimens susmentionnés, si d'aventure l'heureux acquéreur est sélectionné. La "saison 3" sera produite sur deux ans, entre 2020 et 2022. Les prix avoisinent les 500000 €, à titre indicatif.



FORD



Mustang hybride : V8 possible

La conversion de la Mustang à la locomotion hybride (non rechargeable a priori) est actée depuis le printemps dernier. Dans un premier temps, il était question d'un 4 cylindres de type EcoBoost pour le moteur thermique, mais une récente vidéo diffusée de manière officielle sur YouTube sème le doute. Le clip révèle en effet la présence d'un V8 sous le capot de la voiture. Impossible de se tromper. Quelle conclusion en tirer ? Mystère et boule de gomme jusqu'en 2020.

Le Jeep Renegade passe à l'hybride

À ce jour, le groupe Fiat Chrysler Automobile (FCA) ne retient pas de modèle électrifié, d'une manière ou d'une autre, dans ses gammes, du moins en Europe. Mais le Jeep Renegade ouvrira la voie en 2020 en se convertissant à la locomotion hybride, rechargeable qui plus est. Dans les faits, les deux blocs essence en activité depuis le récent restylage du véhicule (3 cylindres 1.0 GSE de 120 ch et 4 cylindres 1.3 GSE de 150 ch) seront associés à deux électromoteurs, placés sur l'essieu avant pour le premier et sur l'essieu arrière pour le second. Transmission intégrale assurée, donc, pour le Renegade branché.



JEEP



SE GARE
DANS LE BAC DE
RECYCLAGE.

EN TRIANT VOS JOURNAUX,
MAGAZINES, CARNETS, ENVELOPPES,
PROSPECTUS ET TOUS VOS AUTRES
PAPIERS, VOUS AGISSEZ POUR UN MONDE
PLUS DURABLE. DONNONS ENSEMBLE
UNE NOUVELLE VIE À NOS PRODUITS.

CONSIGNESDETRI.FR

CITEO

Le nouveau nom d'Eco-Emballages et Ecofolio

Bourgeois éhème

Plus bourgeois encore que la Série 6 qu'il remplace, le grand coupé à l'hélice affiche aussi davantage le goût de l'effort.

Par Romain Vannier Photos Thomas Antoine/ACE Team





PLUS

Énergie du V8
Efforts de présentation
Comportement agile

MOINS

Direction aseptisée
Amortissement parfois
percutant
Garde au toit à l'arrière



Dans cette livrée Sunset Orange, facturée 1 150 € en option, la carrosserie laisse plus facilement percevoir les lignes tendues. Le gabarit, digne d'une grande routière, demeure néanmoins impressionnant.

Apparue pour la première fois à la fin des années 1980, la BMW Série 8 comptait alors parmi les coupés dont les ambitions sportives se mesuraient à un détail esthétique sans équivoque : des phares escamotables. Waouh ! En ce temps-là, voilà qui vous classait une GT parmi les iconiques Porsche 928, Ferrari 456 et autres Chevrolet Corvette.

La figure de style ayant rejoint le panthéon du XX^e siècle, avec l'anorak et le Minitel, les prétentions athlétiques de ce fleuron de la marque à l'hélice se signalent aujourd'hui dans une certaine retenue, malgré un regard froncée.

Son gabarit ne met pas spécialement sur la voie. Plus courte et plus basse d'une poignée de centimètres que la Série 6 à laquelle elle succède, la Série 8 du troisième millénaire s'étire tout de même sur 4,85 m et en impose encore bien

davantage en trois dimensions que couchée sur du papier glacé. L'opulence de l'habitacle n'évoque pas plus l'esprit de compétition.

Les épais fauteuils en cuir et la planche de bord massive ne laissent pas imaginer que cet intérieur puisse se transformer en salle de sport.

Les écrans y occupent une place de choix. Au premier, coiffant la console centrale, d'une diagonale dépassant les 10 pouces, s'ajoute le second, de plus de 12 pouces, implanté sous la casquette du tableau de bord pour faire office de combiné d'instruments de bord. Et si cette débauche de luxe ne suffisait pas, du verre (!) orne même la mollette de l'interface multimédia, le levier de vitesses et le bouton de démarrage de notre modèle d'essai, richement "optionné". Bref, il y a vraiment de quoi se demander ce que vient faire cette M850i dans la voie des stands

de l'emblématique circuit d'Estoril, théâtre de cette première prise en main. La réponse se trouve pourtant à seulement quelques mètres de là, sur la piste.

La première accélération surprend par sa fulgurance. Sans même avoir à se soucier du mode de conduite engagé, ni du rapport sélectionné par la boîte automatique d'origine ZF, encore moins des conditions d'adhérence en présence des quatre roues motrices imposées, le V8 biturbo transforme le douillet cocon de cuir et d'aluminium en cockpit de navette spatiale. Accompagné d'un ronflement caverneux relâché par les échappements à clapet actif, l'écrasement du corps au fond du siège s'avère imparable. Les seulement 3,7 s promises pour atteindre 100 km/h depuis l'arrêt semblent soudainement plus crédibles avec le crâne incrusté dans l'appuie-tête. Pour garantir de telles performances, le 4,4 l hérité de la berline M550i reçoit,



À L'ŒIL

Au gré des options, une batterie de capteurs et de caméras garantit une conduite autonome de niveau 3.



AU VERRE

Contre 700 €, la molette de l'iDrive, le bouton de démarrage et le levier de vitesses se parent de verre.



À VOS ORDRES

Tactile, l'écran de la console centrale répond également aux commandes gestuelles et vocales.



DE L'AIR

L'affichage et les commandes de la climatisation automatique bizona se nichent entre les aérateurs centraux.



FAISANT LA PART BELLE AUX MATERIAUX NOBLES, L'HABITACLE RESPIRE DAVANTAGE LE GRAND LUXE QUE LA SPORTIVITÉ •••



D'une diagonale de 12,3 pouces, l'affichage numérique du tableau de bord demeure personnalisable pour faciliter sa lecture.



1

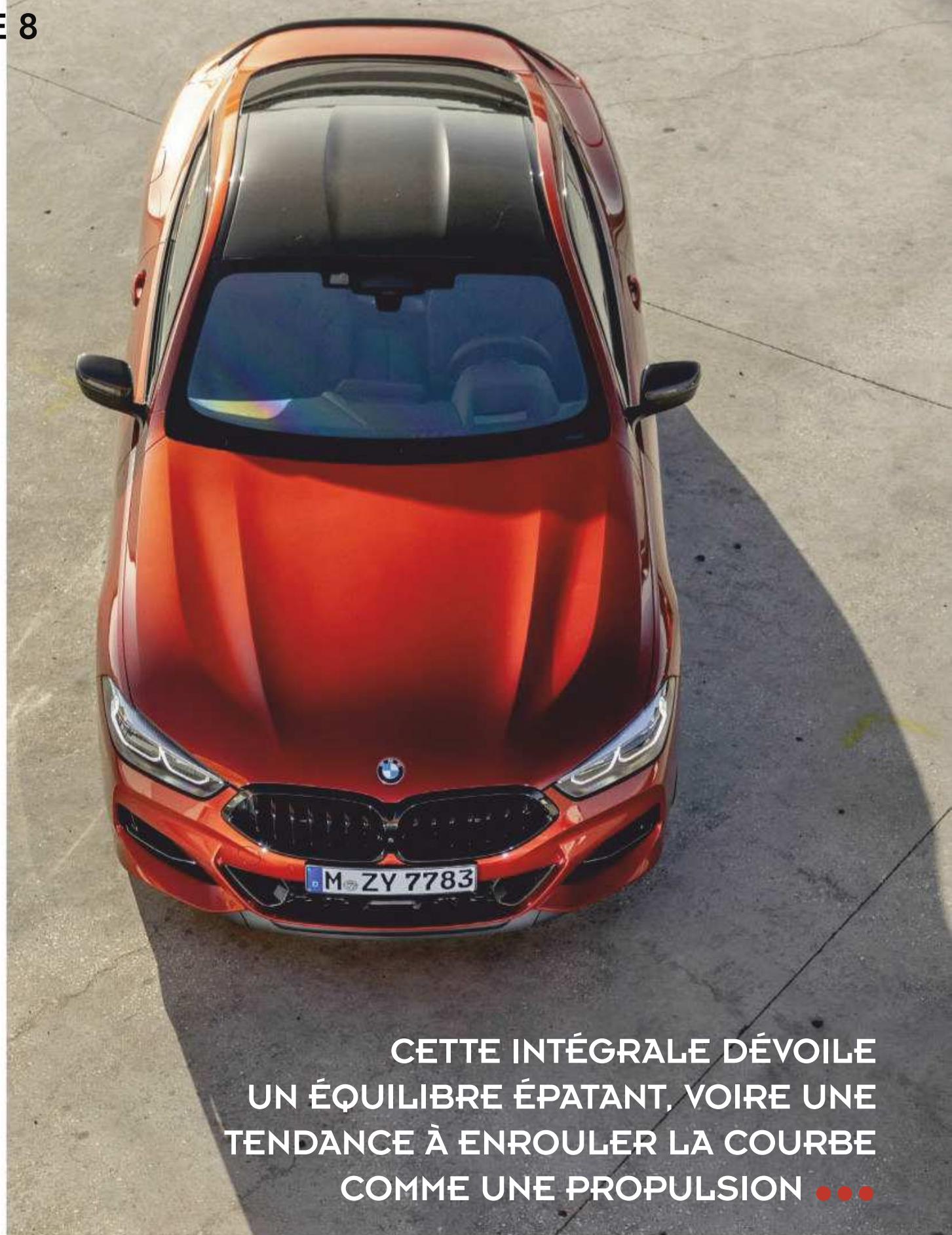
- ❶ Les canules d'échappement intégrées au bouclier ne font illusion qu'un temps; elles ne sont pas solidaires de la ligne elle-même.
- ❷ Hérité de la berline M550i, le V8 4.4 biturbo est ici revu pour développer 530 ch et 750 Nm de couple dès 1 800 tr/mn.
- ❸ Les jantes de 20 pouces accueillent à l'avant de grands disques en acier pincés par des étriers à quatre pistons.



2



3



**CETTE INTÉGRALE DÉVOILE
UN ÉQUILIBRE ÉPATANT, VOIRE UNE
TENDANCE À ENROULER LA COURBE
COMME UNE PROPULSION** •••

entre autres, de plus généreux turbocompresseurs et voit sa pression d'injection maximale passer de 200 à 350 bars. De quoi lui permettre de développer la bagatelle de 530 ch, et surtout 750 Nm dès 1 800 tr/mn, soit le couple dont dispose la monstrueuse M5...

C'est donc finalement la mécanique qui participe essentiellement à l'impression de légèreté ressentie une fois le volant en mains.

Plus en tout cas que l'aluminium d'une bonne partie de la carrosserie et le carbone du toit (en option à... 3 050 €!). L'entrée en courbe de ces deux tonnes de bourgeoisie doit néanmoins s'anticiper un minimum. Notamment par un

franc ralentissement en bout de ligne droite pour éviter au train avant, qui assume à lui seul plus de la moitié de la masse (53 %), d'élargir la trajectoire. Le système de freinage, qui fait appel à des disques acier, donne heureusement satisfaction en la matière. Sous l'effet combiné de la transmission xDrive, capable de faire varier la distribution du couple entre les deux essieux en continu, et des roues arrière directrices, braquant à l'inverse dès avant jusqu'à 88 km/h (en mode Sport et Sport +), cette M850i intégrale dévoile un équilibre épantant. Voire une sympathique tendance à enrouler la courbe à la manière d'une amusante propulsion, phénomène savamment entretenu à la réaccélération par un différentiel arrière actif. Qui peut le plus peut le moins. Ce dynamisme

L'avis de Romain Vannier



Aussi performante et dynamique soit-elle, cette Série 8 manque d'un brin d'âme pour m'emballer.



BMW SÉRIE 8 M850i xDrive

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	530 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	750 Nm à 1 800 tr/mn
Type	V8 biturbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	4 395 cm ³ / 43 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	11,9 m
Pneumatiques AV/AR	245/35 R 20 / 275/30 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,85 / 1,90 / 1,35 / 2,82 m
Poids/tractable freiné	1 965 kg / N.C.

Performances

0 à 100 km/h	3,7 s
Vitesse maxi	250 km/h (limitée)

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	420 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	124 750 €
Malus (CO ₂)	10 500 € (221 g/km)
Prix du modèle essayé*	146 700 €
Garantie	2 ans km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage mains-libres, affichage tête haute, aide au parking AV/AR + caméra de recul, alerte de perte de vigilance conducteur, clim auto bizona, contrôle de la pression des pneus, couvercle de malle électrique, jantes alliage 20 pouces, phares auto à LED, régul. de vitesse, sellerie cuir, sièges AV chauffants et électriques, suspension pilotée, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/prise USB...

Options

Apple CarPlay (1 an, 300 €), contrôle actif du roulis (2 700 €), hi-fi Harman Kardon (1 200 €), peinture métallisée (1 150 €), phares laser (1 700 €), régul. de vitesse adaptatif (1 650 €), sièges ventilés (900 €), toit carbone (3 050 €), vision nocturne (2 250 €)...

Consommations

Mixte	9,8 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	13,1 / 7,9 l/100 km
Réservoir	68 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Série 8 représente un net progrès par rapport à la Série 6. Plus statutaire, ce coupé est aussi plus plaisant à mener tambour battant malgré ses mensurations. Ne lui manque plus qu'un moteur un rien plus communicatif et un amortissement encore plus abouti. La M8 est déjà en chemin...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1

1 Proposé en option, le contrôle actif du roulis vient épauler la suspension pilotée pour limiter les mouvements de caisse. Dommage que l'amortissement laisse filtrer de vilaines percussions. 2 Si l'espace aux jambes s'y avère limité, les places arrière souffrent plus encore d'une garde au toit dissuasive. 3 Mieux vaut donc les considérer comme une annexe du coffre, dont le volume s'élève à 420 dm³ avant de rabattre les dossiers 50/50.



2



3

récréatif se complète sur route, à des allures plus raisonnables, d'une maniabilité et d'une efficacité qui donnent des envies de voyage au long cours. Quoi que, à devoir respecter les limitations de vitesse, la conduite d'un tel missile manque quelque peu de relief. Moins qu'au volant d'une Mercedes Classe S Coupé, mais plus qu'à celui d'une Porsche 911, les deux rivales officiellement désignées de cette Béhème. La direction à assistance électrique fait notamment regretter son mutisme. Le toucher de route, autrefois si cher à la marque, demeure aux abonnés absents. À l'inverse, l'amortissement se signale ponctuellement par de violentes percussions au passage des plus profondes saignées de l'asphalte lisboète.

Pilotée en série et épaulée par un contrôle actif du roulis en option, la suspension doit, il faut dire, freiner les mouvements d'énormes jantes de 20 pouces enveloppées de pneus aux flancs quasi inexistant. Mais pas de quoi toutefois remettre en question le statut de GT auquel prétend la Série 8 avec un coffre cumulant 420 dm³. Et si ce n'est pas suffisant, les dossiers arrière se rabattent indépendamment en un clin d'œil. Mieux vaut d'ailleurs considérer les deux places du second rang comme une annexe de la soute à bagages tant la garde au toit s'y montre limitée. Il faudra encore patienter jusqu'à l'arrivée d'une variante 4 portes Gran Coupé, prévue pour 2019, pour y voyager plus confortablement. ■



Du trèfle pour la Lionne

Oublier la raison, laisser parler son cœur... mais garder un minimum les pieds sur terre: tel pourrait être, en résumé, votre cahier des charges au moment de choisir votre future berline. Oui mais voilà, au terme de votre recherche, deux noms restent sur la liste...

Par Stany Meurer Photos Clément Choulot



Pas question pour vous de SUV ou de crossover, oublié le diesel et fini les écussons trop courus ! De toute évidence, votre choix ne sera pas celui de l'automobiliste lambda, pas davantage celui de qui veut se la jouer en balançant le porte-clés de son dernier joujou. Vos critères vous écartent aussi bien de la Renault Talisman que de l'Audi A4, l'une comme l'autre étant trop commune à vos yeux. Pour ne faire aucun jaloux, je me dois de compléter la liste des recalées que sont les Opel

Insignia, Volkswagen Passat, BMW Série 3 et Mercedes Classe C notamment. Bref, vous ne voulez pas de la berline de M. Tout-le-Monde. Pour autant, si elle doit faire preuve de personnalité et vous offrir un vrai plaisir de conduite, cette voiture ne peut faire l'impasse sur une certaine fonctionnalité, mieux, une forme de rationalité. Les solutions restantes ne sont pas multiples. Une Saab aurait pu vous convenir... mais il y a longtemps que le constructeur a cessé d'en fabriquer. Sur le plan technique, une Subaru vous irait bien, mais il faudrait qu'elle se rhabille pour satisfaire votre regard d'esthète. Bref, après

avoir tourné le problème dans tous les sens, il ne subsiste qu'un prénom et un nombre : Giulia et 508. Et comme vous n'allez pas prendre votre décision à pile ou face...

SUR LA ROUTE

Spontanément, vous imaginez la flamboyante Alfa *rosso* et la Peugeot, plus réservée, d'une couleur plus foncée, bleue ou grise. Surprise ! Ici, c'est la rutilante 508 qui est rouge, alors que la Giulia joue la discrétion en bleu foncé. Est-ce prémonitoire d'un nouvel ordre en matière de caractère ? Sur le papier, l'Alfa est moins puis-



sante (- 25 ch), plus lourde (+ 89 kg), mais elle dispose d'un couple plus généreux (+ 30 Nm), disponible en outre à un régime inférieur de 150 tr/mn. Tout la donne perdante face au chrono. C'est sans compter sur la forme étincelante de ses pur-sang qui matent les fringants étalons de la 508 – sauf en relance de 90 à 130 km/h, boîte bloquée en position "D".

Il y a l'art, puis la manière. Au quotidien, la Peugeot est assez véloce pour vous faire oublier cette déconvenue. Ce résultat est obtenu par la bonne éducation du 1.6 PureTech et par l'appui stratégique de la boîte automatique à 8 rapports qui lisse parfaitement tous les changements de vitesse. Il est toutefois regrettable que Peugeot ait allongé au maximum les derniers rapports de cette transmission afin de réduire autant que se peut les émissions polluantes. Ceci se traduit par une boîte parfois un peu hésitante sur le choix de la vitesse à sélectionner, surtout lorsqu'on hausse la cadence.

Globalement, le châssis de la 508 convainc par son insigne compromis comportement routier/confort.

Un petit bémol toutefois constaté au niveau du train arrière : sa relative souplesse ne plaide pas en faveur d'une parfaite sérénité pour aborder des courbes rapides à grande vitesse. Il contrarie même la précision de conduite à vive allure sur un tracé sinuieux dès que le revêtement n'est pas aussi plat qu'un billard. Notons au passage que le mode Sport de la suspension pilotée ne corrige pas ce défaut. Si le petit volant contribue largement au plaisir de conduite, nous aurions préféré qu'il adopte une forme plus classique que celle retenue, à multiples méplats. Le freinage de la 508 se distingue autant par sa progressivité que par son efficacité.

Passer de la française à l'italienne constitue un choc de culture. Les deux premières choses que



PEUGEOT 508

PLUS
Agrément de conduite
Confort
Rapport prix/équipement

MOINS
Accessibilité et habitabilité arrière
Visibilité arrière
Suspension arrière trop souple



PEUGEOT 508

① Le (petit) volant à multiples méplats est davantage une trouvaille stylistique qu'ergonomique. ② Le bloc instrumental est programmable selon vos désirs ou besoins. ③ Chaussée, comme ici, en 19 pouces, la 508 réalise la prouesse de rester confortable. ④ Comme le volant, le levier de vitesses par impulsion répond plus à une exigence esthétique qu'autre chose. Enclencher la marche arrière manque notamment de rapidité.



②

ALFA ROMEO GIULIA

① La position de conduite de l'Alfa Romeo est plus conventionnelle que celle de la Peugeot. ③ La face avant s'orne d'un écusson prestigieux dont ne peut se targuer la 508. ④ Inspirés de ceux d'une mythique 1750, les deux compteurs rappelleront des souvenirs émouvants aux véritables Alfistes. ④ La monte est asymétrique, avec des pneus plus larges à l'arrière qu'à l'avant.



③



④

AU VOLANT DE LA 508, TOUT PARAIT SIMPLE ET NATUREL : VOLANT ET PÉDALIER SONT LE PROLONGEMENT DE VOS MEMBRES ...

vous remarquez sont l'extrême sécheresse des suspensions de la seconde, qui peinent à absorber dignement les pièges de la chaussée, et l'aspect très direct de sa direction, qui peut s'avérer déroutant au début. Au fil des kilomètres, le conducteur finit par s'y habituer, mais comparé à la 508, la Giulia marque le pas.

Difficile en revanche de s'habituer à la piètre sonorité du moteur Alfa. Est-il nécessaire de rappeler que c'était précisément l'un des points forts des fameux blocs "bialbero" (double arbre), dont le son rauque vous prenait aux tripes et dont les envolées lyriques vous faisaient dresser les poils sur les bras ? En lieu et place, nous trouvons un 4 cylindres coupleux et performant, mais peu musical et qui rechigne à monter dans les tours, ayant déjà tout donné à 5 000 tr/mn, un régime de moteur diesel...

Revenons au châssis pour noter que, si la suspension pilotée proposée soit en option seule (1 100 €), soit en option groupée avec un différentiel autobloquant mécanique via le pack Performance (2 200 €), n'est pas indispensable, elle apporte un peu de moelleux, précieux pour vos lombaires. Parmi les curiosités peu flatteuses de la machine, citons l'impossibilité de "se débarrasser" de certaines aides électroniques, comme l'antipatinage et l'ESP ou encore, plus →

simplement, de l'alerte de franchissement de ligne, particulièrement pénible. Sur une Alfa, qui plus est une propulsion, nous aurions aimé bénéficier d'une plus grande liberté d'action.

LA VIE À BORD

Pour séduire l'amateur éclairé, Peugeot devait frapper fort. Mieux, renverser la table. Ce qu'il fait avec un mobilier qui se rapproche davantage de celui d'un concept car que d'une traditionnelle berline bourgeoise. Fini les codes du grand volant rond, des compteurs d'horloger et des

boutons éparpillés partout. À la place, trônent un petit volant "carré" digne d'une console de jeu, une instrumentation numérique programmable (presque) à souhait et une large console apurée coupant l'habitacle avant en deux.

Face à cette débauche de nouveautés, le tableau de bord de l'Alfa semble issu d'une autre époque.

Celle où la marque au trèfle faisait rêver des milliers d'aficionados qui, dans chaque bar ou café, se heurtaient à une meute de défenseurs de

BMW, chacun campant sur ses positions avec une mauvaise foi remarquable. Si les plus jeunes se moqueront de cette image jaunie, il y a fort à parier qu'ils resteront impressionnés par le superbe écusson gravé sur le centre du volant. Un privilège dont Peugeot ne peut bénéficier pour l'heure. Vu sous l'angle de la qualité, la française prend l'ascendant sur l'italienne dont la présentation flatteuse au premier regard subit les foudres de la critique dès que l'on s'attarde un peu sur les détails. Il suffit aussi de regarder et de toucher les selleries pour juger de l'écart de



1



2



3



4



5

ALFA ROMEO GIULIA

➊ La sellerie en cuir est plus tape-à-l'œil que vraiment raffinée. ➋ Le système d'info-divertissement est désuet. ➌ Ici simple propulsion, la Giulia propose aussi des variantes à 4 roues motrices: une option technique refusée à la 508. ➍ L'accessibilité au coffre n'est pas géniale, le volume de coffre non plus. ➎ L'Alfa Romeo doit être davantage considérée comme une 4 places que comme une familiale pour cinq adultes.

ALFA ROMEO GIULIA
PLUS
Performances
Châssis compétent
Magie de l'écusson
—
MOINS
Suspension sèche
Sonorité mécanique
Coffre ridicule



qualité séparant les deux machines. En matière d'habitabilité, ni l'une ni l'autre n'est une grande championne. À l'avant, les cotes relevées n'ont rien d'exceptionnel. C'est pire à l'arrière.

Commençons par la française, qui pèche d'emblée par une accessibilité qualifiable de moyenne. Une fois à bord, les passagers doivent composer avec une largeur aux coudes étriquée, une garde au toit digne d'un coupé 4 places et un espace aux jambes réduit, impossible à améliorer de surcroît en glissant les pieds sous les sièges avant. Bon point en revanche pour le tunnel de servitude, réduit à la portion congrue. Si l'italienne est à peine plus généreuse, elle fera, en plus, souffrir le passager du centre, obligé de voyager les jambes écartées. La faute à la forte excroissance sculptée dans le plancher à cet endroit, imposée par le passage de l'arbre de transmission aux roues arrière. Sur ces deux voitures à vocation familiale, les volumes déçoivent aussi, surtout celui de l'Alfa Romeo, qui propose une capacité inférieure à 400 dm³. Pour faire oublier ce défaut, la 508 dispose d'un hayon favorisant l'accessibilité, privilège refusé à la Giulia.



1

PEUGEOT 508

1 Sur un parcours sinuieux, la 508 prend facilement l'avantage sur la Giulia, plus virile à piloter. 2 Le volume du coffre n'est pas exceptionnel, mais son accessibilité est facilitée par le grand hayon. 3 Sans atteindre le niveau des meilleurs, le système d'info-divertissement est globalement satisfaisant. 4 La First Edition est une GT (à ne pas confondre avec une GT Line) équipée de toutes les options. 5 La forme du pavillon entraîne forcément des concessions : la 508 se rapproche davantage d'un coupé 4 places que d'une familiale.



2



3



4



5

MOINS PUISSANTE ET PLUS LOURDE, LA GIULIA RÉALISE L'EXPLOIT DE SIGNER DE MEILLEURS CHRONOS QUE LA 508 ...



Autre faiblesse constatée sur les deux véhicules : la médiocre visibilité vers l'arrière, gâchée de surcroît par deux appuie-tête extérieurs non encastrables. À ce petit jeu, l'Alfa Romeo s'en sort mieux que la Peugeot, affublée d'une rétrosision médiocre.

Les équipements de la Peugeot sont riches et variés.

Si la politique *all inclusive* (tout compris) retenue pour cette finition First Edition de la 508 ne permet aucune latitude en matière de personnalisation, elle gratifie en revanche son propriétaire d'une richesse d'équipements peu commune, allant de l'amortissement piloté au système de vision nocturne, en passant par le toit ouvrant, le hayon motorisé mains-libres, les sièges massants électriques et bien plus. Face à cela, la Giulia fait pâle figure. Primo, son équipement d'origine est inférieur. Deuxio, sa liste d'options compte quelques absents en matière de raffinements. Enfin, se laisser tenter par l'un ou l'autre supplément gonfle l'addition, déjà costauda.

LE BUDGET

En prix de vente, les deux propositions se valent... à une remarque près : la 508 First Edition est non seulement très bien équipée, mais elle n'offre en plus aucune possibilité d'options. Ce n'est pas le cas de l'Alfa, qui fera chauffer la calculette tantôt pour obtenir des équipements technologiques comme le régulateur de vitesse adaptatif (800 €) tantôt pour s'offrir des raffinements comme le miroir de courtoisie éclairé côté conducteur (580 € via le pack Confort qui comprend notamment le kit mains-libres).

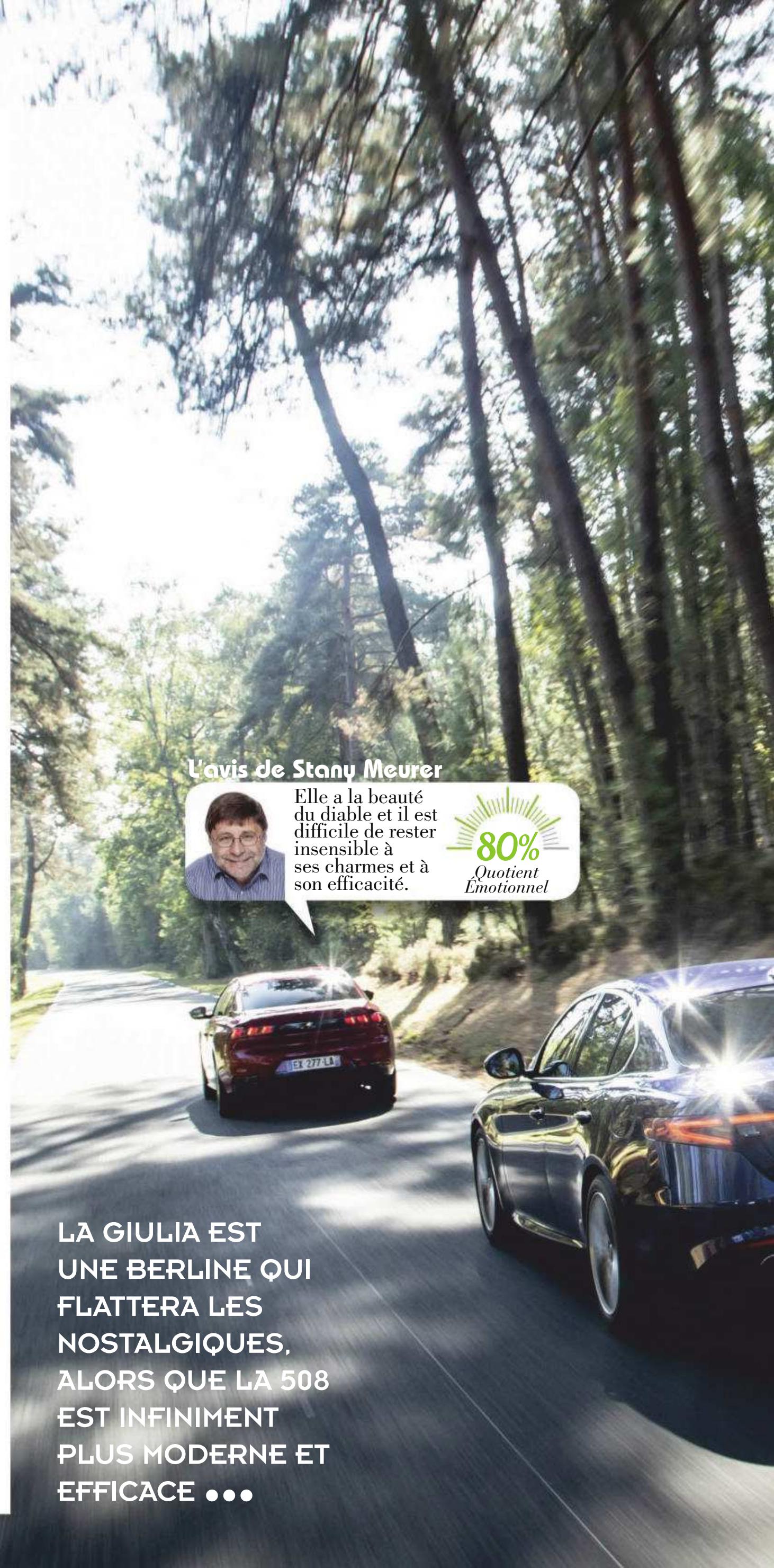
En outre, la Giulia est frappée d'un malus nettement supérieur à celui de la 508 (2 773 € contre 300 €). N'espérez pas que les choses s'améliorent à l'usage : en brûlant 0,8 l/100 km de plus en moyenne que la Peugeot, l'Alfa Romeo grève votre poste budget de fonctionnement de 200 € tous les ans, sur la base de 15 000 km. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : PEUGEOT 508

LA VIE À BORD : PEUGEOT 508

LE BUDGET : PEUGEOT 508



L'avis de Stany Meurer



Elle a la beauté du diable et il est difficile de rester insensible à ses charmes et à son efficacité.



**LA GIULIA EST
UNE BERLINE QUI
FLATTERA LES
NOSTALGIQUES,
ALORS QUE LA 508
EST INFINIMENT
PLUS MODERNE ET
EFFICACE ...**



PEUGEOT 508 1.6 PureTech 225 ch

EAT8 First Edition

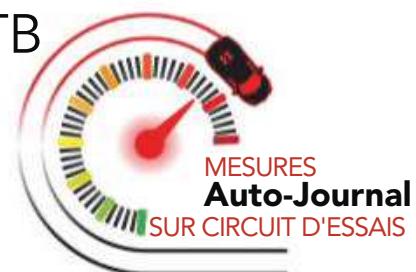
ALFA ROMEO GIULIA 2.0 TB

200 ch AT8 Sport Edition

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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



Peugeot 508

Alfa Romeo Giulia

Moteur/Transmission

Puissance maxi	225 ch à 5 500 tr/mn	200 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 900 tr/mn	330 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm ³ /13 CV	1 995 cm ³ /11 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m	11,3 m
Pneumatiques AV/AR	235/40 R 19	225/45 R 18 / 255/40 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,75/1,86/1,41/2,80 m	4,65/1,86/1,43/2,82 m
Poids/tractable freiné	1 525/1 600 kg	1 614/1 600 kg

Performances

1000 m d.a.	29,1 s	28,2 s
0 à 100 km/h	8,5 s	7,4 s
90-130 km/h en Drive	4,7 s	7 s
Vitesse maxi	250 km/h*	235 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/64 m	10/33/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/142 cm	149/145 cm
Volume de coffre	473 dm ³	388 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	42,8/64,6/68,4 dB	41,5/64,6/68,8 dB
------------------------	-------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	48 750 €	47 300 €
Malus écologique (CO ₂)	300 € (130 g/km)	2 773 € (153 g/km)
Prix du modèle essayé**	49 050 €	53 403 €
Garantie	2 ans, kilométrage illimité	2 ans, kilométrage illimité

*Données constructeur. **Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags, Bluetooth, clim auto, frein de parking électrique, jantes alliage, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, système multimédia avec écran tactile/syst. audio/GPS/prises USB, volant ajustable dans les deux axes...

Options

Peugeot 508: aucune sur cette finition.

Alfa Romeo Giulia: pack Assistance (450 €), pack Confort (580 €), pack Performance (2 200 €), régulateur de vitesse adaptatif (800 €), suspension active (1 100 €), système hi-fi Théâtre/Harman Kardon (600/1 200 €), toit ouvrant (1 600 €)...

Consommations

Moyenne	8 l/100 km	8,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	9/7,6/7,3 l/100 km	10,2/8,5/7,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	775 km/62 l	659 km/58 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

5 étoiles

Italie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 508

L'écusson Peugeot n'a peut-être ni l'image ni le prestige de celui d'Alfa Romeo. Mais si ce paramètre vous importe peu, que le critère d'une propulsion n'est pas incontournable et que vous ne roulez pas avec un chrono devant les yeux, il n'y a pas photo : la 508 s'impose par K.-O. devant la Giulia. Nette et sans bavure, sa victoire consacre une berline séduisante qui ne manque pas d'atouts, non seulement pour faire tourner les têtes mais aussi pour rééclairer un genre automobile en perte de vitesse.

UNE PUCE TRÈS ACTIVE

Désidément, Ford s'inspire beaucoup de la politique de Renault avec Dacia. Mais sans changer de pavillon pour autant. Après avoir fait de sa Ka+ une Fiesta bon marché, il l'envoie à la campagne marcher sur les plates-bandes de la Sandero Stepway...

Par Charles Thouluc Photos Christian Martin



QUE DE LA GUEULE!

Pour se faire remarquer, la Ka+ Active enfile la parfaite tenue d'aventurière: skis de protection sous les boucliers, contours d'ailes en plastique, bas de caisse renforcés, barres de toit... C'est bien joli, mais ne vous y trompez pas: techniquement, la petite Ford ne reçoit ni transmission 4x4, ni système électronique d'optimisation de la motricité (façon Grip Control de Peugeot). Elle se contente d'une garde au sol rehaussée de 23 mm. Suffisant pour s'engager dans un chemin carrossable, mais n'espérez pas crapahuter.

L'avis de Charles Thouluc



J'aime bien son look d'aventurière et ce petit moteur m'a agréablement surpris par son agrément!



DU NEUF ET DU NERF

En essence, l'Active ne laisse pas le choix du moteur. C'est obligatoirement le nouveau 1.2 atmosphérique de 85 ch. Ne vous fiez pas à sa puissance modeste, ce 3 cylindres dispose de suffisamment de ressource pour un usage polyvalent. Souple en ville à bas régime, il sait aussi se montrer vaillant sur la route tout en restant discret à l'accélération. Autre atout, sa consommation. Même s'il devient un peu plus gourmand (de 0,3 l/100 km) sous le capot de la Ka+ Active par rapport à la Ka+, il se contente encore de 6,6 l/100 km – et de seulement 6,2 l/100 km sur route.



FORD KA+ 1.2 85 ch Active 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	85 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	115 Nm à 4 250 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 194 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Diamètre de braquage	10,7 m
Pneumatiques	185/60 R15

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,96 / 1,75 / 1,56 / 2,49 m
Poids/tractable freiné	1 078 kg / 500 kg

Performances

1 000 m d.a.	35,5 s
0 à 100 km	13,4 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e	17,8 / 27,7 s
Vitesse maxi	159 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11 / 35 / 72 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142 / 139 cm
Volume de coffre	284 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	43,7 / 66,4 / 71,2 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	13 750 €
Malus (CO ₂)	253 € (129 g/km)
Prix du modèle essayé*	15 653 €
Garantie	2 ans (km illimité)

*Avec options et malus inclus

Équipements de série

6 airbags, Bluetooth, clim auto, Isofix, jantes alu, régul./limit. de vitesse, rétros ext. et vitres AV élec., syst. multimédia avec écran tactile 6,5 pouces/prises USB/Apple CarPlay et Android Auto...

Options

Pack Parking⁽¹⁾ (400 €), pack Hiver⁽²⁾ (350 €), peinture métal. (500 € à 750 €)...

(1) Aide au parking AR, rétros rabattables et vitres AR élec.

(2) Pare-brise et sièges AV chauffants.

Consommations

Moyenne	6,6 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,8 / 6,2 / 6,9 l/100 km
Autonomie / Réservoir	636 km / 42 l

Note EuroNCAP

3 étoiles

Pays de fabrication

Inde

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette Ka+ "tout chemin" s'offre un look plus original à bon prix. Maniable en ville et agile sur la route, elle propose un confort correct et son petit 1,2 essence, discret et sobre, convient bien aux trajets quotidiens. Seuls la finition et le petit coffre ne sont pas à son avantage.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LE COMPTE EST BON

Cette petite Ford, pas voleuse, en donne pour son argent. Le "menu" de l'Active comprend notamment la climatisation automatique, le régulateur de vitesse et surtout l'écran tactile de 6,5 pouces doté des dernières technologies Apple CarPlay et Android Auto. En outre, la présentation n'est pas vilaine et le mobilier joue la carte de la modernité. Dommage en revanche que la finition reste perfectible et qu'il y ait trop de plastiques durs de piètre qualité et/ou mal ébavurés à certains endroits.



COMME UN PACHA ... OU PRESQUE

Avec ses 3,96 m de longueur, la Ka+ Active se classe parmi les petits gabarits de la catégorie. Mais elle est maline et use de petites astuces pour que l'habitabilité n'en souffre pas trop. Deux adultes s'installent convenablement à l'arrière et peuvent glisser leurs pieds sous l'assise du siège avant pour étendre un peu plus leurs jambes.

En revanche, le coffre est vite plein. Étroit et peu profond, il affiche un volume de 284 dm³ seulement (contre 366 dm³ pour une Dacia Sandero Stepway)!



NOUVELLE PEUGEOT 508

WHAT DRIVES YOU?*



BTC - Automobiles PEUGEOT 508 144 503 RCS Nanterre.

À PARTIR DE
329€
TC/MOIS

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 2700€ TC⁽¹⁾
ENTRETIEN COMPRIS⁽²⁾

PEUGEOT i-Cockpit® AVEC DALLE NUMÉRIQUE

ÉCRAN CAPACITIF 10" HD**

SYSTÈME INFRAROUGE DE VISION DE NUIT**

BOÎTE AUTOMATIQUE À 8 RAPPORTS**

MOTION & EMOTION



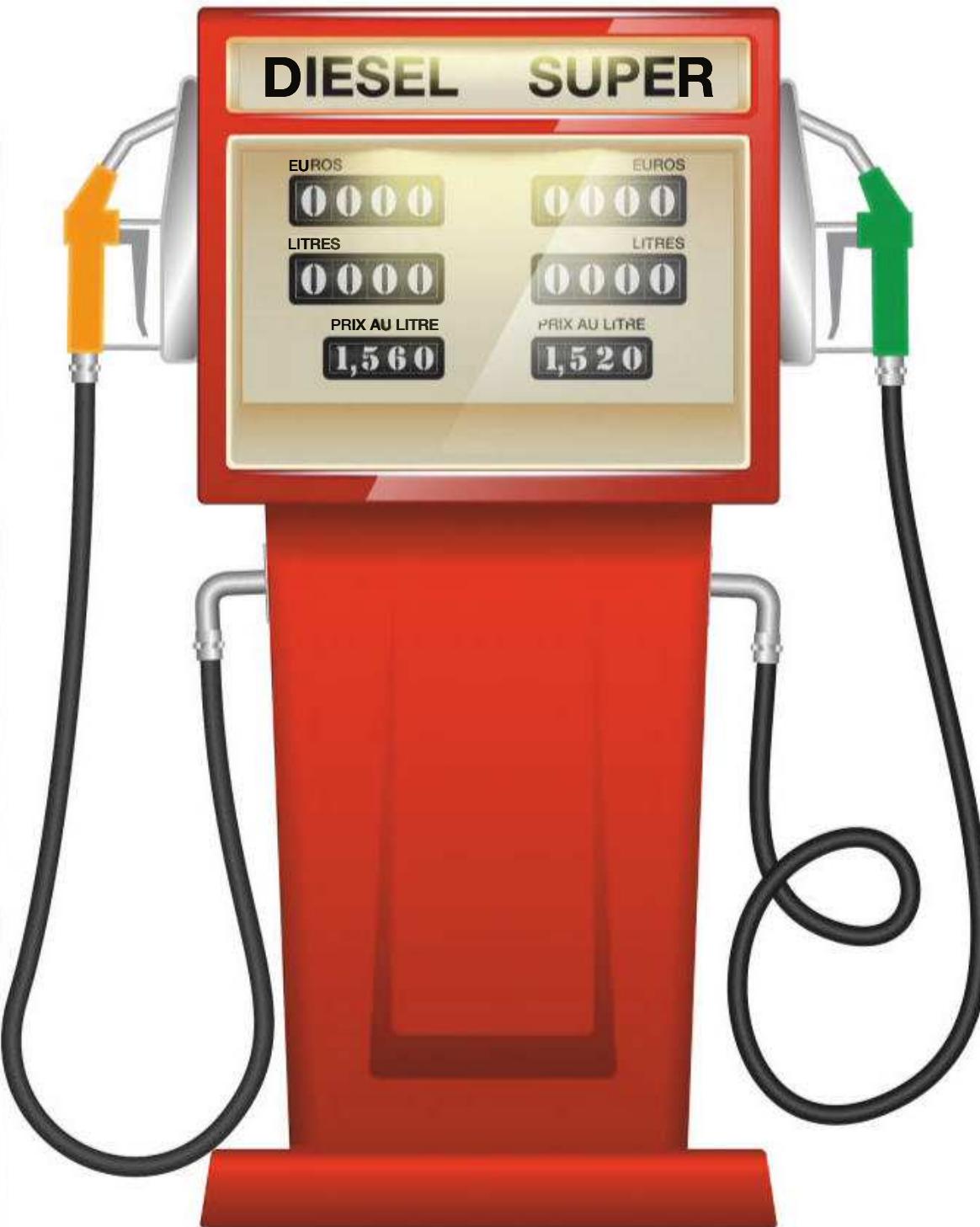
PEUGEOT
PROFESSIONNEL

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

(1) Exemple pour la location longue durée d'une nouvelle PEUGEOT 508 Active business BlueHDI 130 S&S BVM6 neuve, hors options, pour une durée de 36 mois et 30000 km, incluant la prestation facultative Contrat PEUGEOT Sérénité PACK PRIVILÈGE 36 mois/30000 km⁽²⁾. **Modèle présenté :** nouvelle PEUGEOT 508 GT BlueHDI 180 S&S EAT8, option peinture vernie Rouge Ultimate : **389€TC/mois** après un 1^{er} loyer de 3800€ TC. Sous conditions de reprise. (2) Selon conditions générales du Contrat PEUGEOT Sérénité PACK PRIVILÈGE, disponibles dans le réseau PEUGEOT. Offre non cumulable, réservée aux professionnels, valable jusqu'au 31/12/2018, pour toute location longue durée d'une nouvelle PEUGEOT 508 Active business BlueHDI 130 S&S BVM6 neuve, dans le réseau PEUGEOT participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, SA au capital de 138517008€, 317 425 981 RCS Nanterre, 9, rue Henri-Barbusse, 92230 Gennevilliers, ORIAS 07004921 (www.orias.fr).

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

**FABRIQUÉ
EN FRANCE**



Dossier voitures de société Le match essence/diesel

Dossier réalisé par
Jean-Pierre Lagarde

C'est un fait: l'essence a le vent en poupe! Faut-il pour autant renoncer au diesel? Rien n'est moins sûr...

Que ce soit les entreprises ou les ménages, ils sont de plus en plus nombreux à préférer l'essence. Mais le diesel n'a pas dit son dernier mot: il compte encore pour près de 70 % des achats de voitures réalisés par les flottes. Pourtant, la bascule du diesel vers l'essence semble bien engagée et ni

le nouveau protocole d'homologation WLTP, encore défavorable aux modèles essence, ni l'abaissement du seuil du malus écologique qui, lui aussi, frappe plus largement les modèles carburant à l'essence ne semblent pouvoir provoquer de retour en arrière.

Ainsi, en septembre, le diesel accuse un recul de 32 % dans les entreprises alors que, dans le même temps, l'essence progresse de 33 % et y représente désormais un achat de voiture sur quatre. Reste à savoir si ce mouvement est bien rationnel. C'est ce que nous avons voulu savoir en comparant, grâce à l'Observatoire du véhicule d'entreprise,

les coûts d'utilisation et les prix de revient kilométriques (PRK) d'un modèle diesel face à son équivalent essence⁽¹⁾. Et force est de constater que le diesel a bien du souci à se faire car les versions essence, si elles ne prennent pas toutes l'ascendant sur le diesel, sont de plus en plus compétitives.



(1) Le calcul de ces PRK Entreprises réalisé par l'Observatoire du véhicule d'entreprise pour L'Auto-Journal porte sur des contrats de location longue durée de 48 mois/100 000 km. Le prix retenu du litre du gazole est de 1,48 € et celui de l'essence SP95-E10 est de 1,53 € (moyennes constatées pour le mois de septembre 2018). Les éléments de fiscalité pris en compte sont propres à l'année en cours en termes de malus, frais financiers et seuils de plafonnement pour le calcul des avantages en nature.



PRK
ESSENCE
0,37€

PRK
DIESEL
0,40€

VOLKSWAGEN T-ROC

Essence 1.0 TSI 115 ch Lounge - Prix: 24690 € Diesel 1.6 TDI 115 ch Lounge - Prix: 28010 €

PHOTOS ADRIEN CORTESI

Il préfère l'essence

Le Volkswagen T-Roc a fort à faire pour s'imposer dans une catégorie très disputée. Heureusement, il dispose d'un atout: son petit moteur essence 1.0 115 ch savoureux.



Le T-Roc ose la couleur et l'ergonomie sert la conduite. Mais la qualité des matériaux et la finition déçoivent.

FICHES TECHNIQUES

1.0 TSI 115 ch BVM6*

- 3 cyl. en ligne turbo essence 999 cm³
- 115 ch à 5500 tr/mn 200 Nm à 2000 tr/mn
- BVM6 0 à 100 km: 10,6 s V. max.: 174 km/h
- Conso. moy.: 7,2 l/100 km Malus: 0 €
- Rejets de CO₂: 115 g/km.

1.6 TDI 115 ch BVM6**

- 4 cyl. en ligne turbo diesel 1598 cm³
- 115 ch à 5500 tr/mn 250 Nm à 1750 tr/mn
- BVM6 0 à 100 km: 10,9 s V. max.: 187 km/h
- Conso. moy.: 4,4 l/100 km Malus: 0 €
- Rejets de CO₂: 109 g/km.

*Nos mesures. **Données constructeur

Arrivé sur le segment des petits SUV un peu après tout le monde, le T-Roc dispose cependant de nombreux atouts. D'abord, son gabarit! Ses 4,23 m de long le placent entre la catégorie des SUV urbains et celle des compacts et lui permettent de proposer une meilleure habitabilité. Ensuite, son allure de Tiguan en modèle réduit attire, tout comme ses faux airs de SUV coupé. Enfin, celui qui pourrait devenir le principal concurrent de la Golf au sein de la gamme VW est particulièrement bien équipé. En livrée Lounge, le T-Roc dispose d'entrée de jeu du système de navigation Discover Media avec écran tactile 8 pouces, du régulateur de vitesse adaptatif ACC, de la climatisation automatique, de radars de parking avant et arrière, du freinage d'urgence ainsi que de l'assistant de maintien dans la voie et de l'alerte de franchissement de ligne. Surtout, le constructeur allemand, qui dispose d'une belle palette de motorisations, propose son T-Roc équipé en entrée de

gamme du moteur diesel 1.6 TDI 115 ch, mais aussi, en essence, du remarquable 1.0 TSI de même puissance. Plaisant à mener, efficace en toutes circonstances, ce petit 3 cylindres essence de 999 cm³ fait des étincelles et séduit autant qu'il étonne par son tempérament.

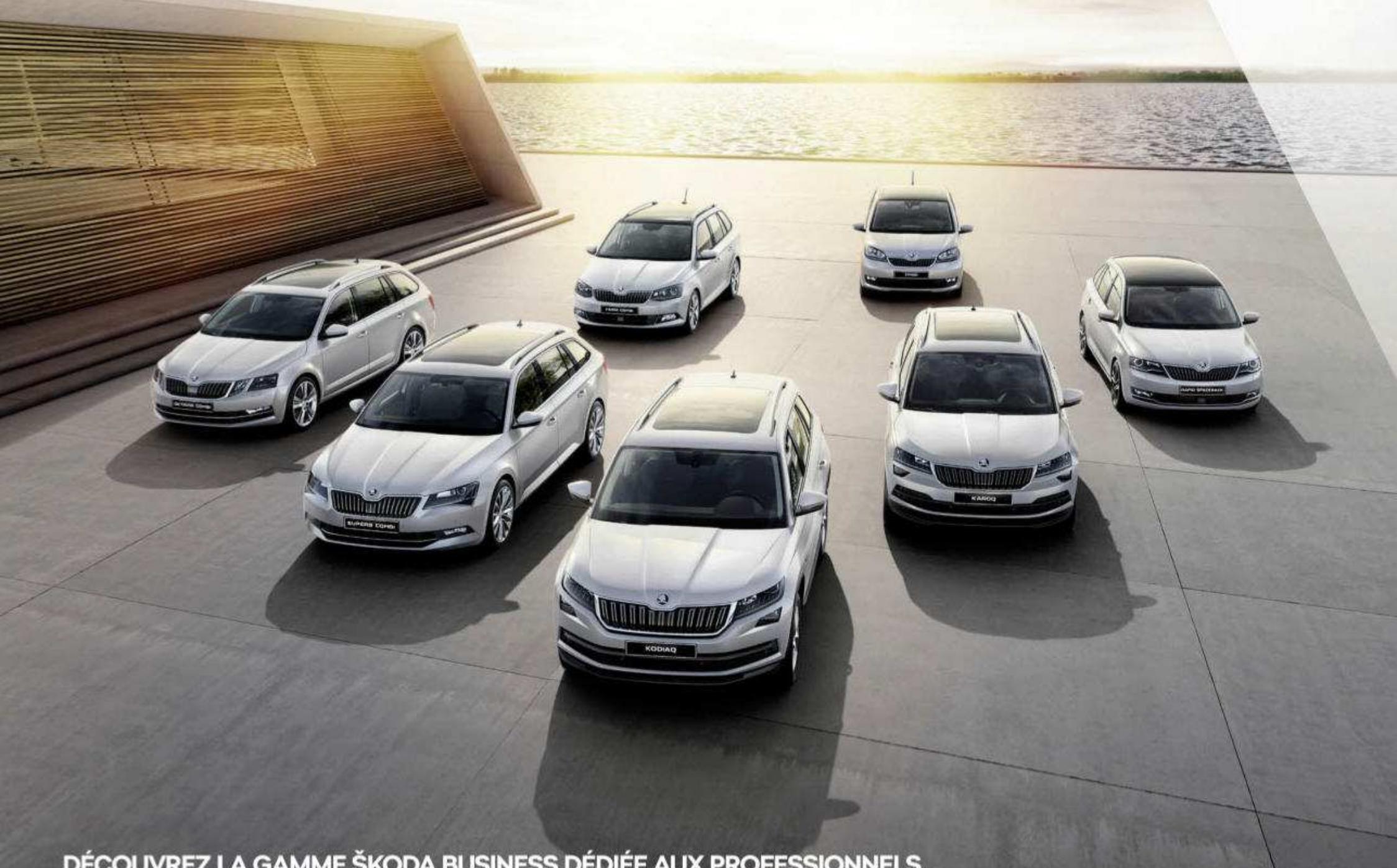
Déjà apprécié sur les Golf et Polo, le 1.0 TSI s'affirme ici grâce à son couple disponible dès 2 000 tr/mn et par son entrain à haut régime.

Il trouve cependant ses limites et peut devenir aussi bruyant que son équivalent diesel en charge et sur de longs parcours. En attendant, la présence de ce petit 3 cylindres allège le train avant du T-Roc et rend cette version essence plus agile et plus dynamique.

Et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, il s'affiche à un tarif nettement plus attractif, ce qui, malgré une consommation plus élevée, lui donne un sérieux avantage dans le calcul du PRK.



PRENEZ PLAISIR À FAIRE DES HEURES SUPPLÉMENTAIRES



DÉCOUVREZ LA GAMME ŠKODA BUSINESS DÉDIÉE AUX PROFESSIONNELS.

Avec la gamme ŠKODA BUSINESS, adoptez une conduite à l'image de votre entreprise : de la citadine agile, à la berline tout confort, trouvez le véhicule qui vous correspond. À bord, retrouvez un niveau d'équipements à la pointe de la technologie dont le front assist*, le régulateur de vitesse adaptatif*, tout en profitant d'une habitabilité remarquable. Enfin, ŠKODA Connect* vous aidera à optimiser vos déplacements pour travailler dans les meilleures conditions.



PRK
ESSENCE
0,44€

PRK
DIESEL
0,43€

RENAULT MÉGANE

Essence TCe 140 ch Business Intens - Prix: 27 500 € **Diesel** Blue dCi 115 ch Business Intens - Prix: 29 300 €

PHOTOS FLORIAN GROUT

Au coude-à-coude

Sur la Mégane, les nouveaux Blue dCi 115 ch diesel et le TCe 140 ch font jeu égal. Plus porteuse d'avenir, l'essence développé par Renault et Mercedes est aussi plus agréable.



La Mégane reçoit le R-Link 2 avec le grand écran tactile vertical. Elle s'apprécie pour sa douceur de conduite.

FICHES TECHNIQUES

TCe 140 ch BVM6*

- 4 cyl. en ligne turbo essence
- 1332 cm³
- 140 ch à 5000 tr/mn
- 240 Nm à 1600 tr/mn
- BVM6
- 0 à 100 km: 9,7 s
- V. max.: 203 km/h
- Conso. moy.: 6,9 l/100 km
- Malus: 113 €
- Rejets de CO₂: 125 g/km.

Blue dCi 115 ch BVM6**

- 4 cyl. en ligne turbo diesel
- 1461 cm³
- 115 ch à 3750 tr/mn
- 260 Nm à 2000 tr/mn
- BVM6
- 0 à 100 km: 11,1 s
- V. max.: 187 km/h
- Conso. moy.: 4,3 l/100 km
- Malus: 0 €
- Rejets de CO₂: 102 g/km.

*Nos mesures. **Données constructeur

Avec son nouveau moteur 1.3 TCe 140 ch, Renault arrive in extremis pour accompagner le retournement du marché en faveur des versions essence. Il était temps... Mais ce 1 330 cm³ méritait bien un peu de patience. Élaboré conjointement avec le groupe Daimler, ce moteur, qui fait jeu égal avec le non moins nouveau Blue dCi 115 ch en termes de coût d'utilisation, donne un nouvel élan à la Mégane en matière d'agrément de conduite grâce notamment à son couple maxi de 240 Nm, disponible dès 1 600 tr/mn. Il propose ainsi des reprises plus vives et des capacités de relance proches de celles de son équivalent diesel, lequel se montre par ailleurs plus bruyant. Certes, il consomme un peu plus que le diesel et se voit pénalisé par un léger malus, mais il s'affiche à un tarif nettement plus abordable. Ceci compense cela.

Dans sa livrée Business Intens, la Mégane dispose des fonctions plébiscitées par les entreprises pour le confort et la sécurité de

leurs utilisateurs. Il en va ainsi de l'affichage tête haute, de la caméra de recul, de la commutation automatique feux de route/feux de croisement, du freinage actif d'urgence ou encore du système de navigation R-Link 2 avec écran tactile de 8,7 pouces.

À bord, les niveaux de confort et d'insonorisation ont également été améliorés. Ces qualités vont de pair avec l'agréable douceur de conduite de la Renault.

Mais cette version Business Intens mériterait un peu plus de fantaisie dans sa présentation, ainsi qu'une intégration de l'écran tactile un peu plus soignée. Sur ce modèle, en effet, l'effort de la marque porte plutôt sur le design extérieur, avec des lignes plus affûtées qui reprennent les codes stylistiques de la Talisman. De quoi concurrencer sa grande rivale, la Peugeot 308, sans toutefois lui faire de l'ombre.



PRK
ESSENCE
0,43€

PRK
DIESEL
0,44€

MERCEDES CLASSE A

Essence 180 136 ch Business Line - Prix: 32800 € Diesel 180 d 116 ch Business Line - Prix: 34100 €

PHOTOS CLEMENT CHOULOT

L'adieu au diesel

Avec la Classe A, c'est à un bastion du diesel que s'en prennent les versions essence. Malgré ses qualités routières et sa faible consommation, le diesel 180 d souffre.



Les deux écrans numériques et/ou tactiles impressionnent et participent beaucoup à l'agrément.

FICHES TECHNIQUES

180 136 ch 7G-DCT*

- 4 cyl. en ligne turbo essence
- 1332 cm³
- 136 ch à 5500 tr/mn
- 200 Nm à 1460 tr/mn
- BVA7 (robotisée)
- 0 à 100 km: 9,2 s
- V. max.: 215 km/h
- Conso. moy.: 5,2 l/100 km
- Malus: 0 €
- Rejets de CO₂: 118 g/km.

180 d 116 ch 7G-DCT**

- 4 cyl. en ligne turbo diesel
- 1461 cm³
- 116 ch à 4000 tr/mn
- 260 Nm à 1750 tr/mn
- BVA7 (robotisée)
- 0 à 100 km: 10,8 s
- V. max.: 197 km/h
- Conso. moy.: 5,5 l/100 km
- Malus: 0 €
- Rejets de CO₂: 107 g/km.

* Données constructeur. ** Nos mesures

C'est vrai qu'avec une promesse de 4 l/100 km (5,5 l/100 km d'après nos relevés réels), la nouvelle Classe A 180 d s'annonce particulièrement vertueuse et économique. Dans un passé proche, ses 107 g/km de CO₂ et son prix guère plus élevé que celui de la version essence auraient fait de ce diesel de 116 ch le champion d'entrée de gamme de notre match. Mais il en va tout autrement désormais et l'analyse des coûts d'usage de ces deux versions attribue d'un cheveu la victoire à la Classe A 180 essence 136 ch. L'essence plus économique que le diesel, ce n'est pas la seule nouveauté que propose la compacte Mercedes.

Dans sa version Business Line, la Classe A est en effet équipée d'un système multimédia avec écran central tactile 10 pouces, assorti d'un système de navigation à réalité augmentée. De quoi donner un méchant coup de vieux à ses concurrentes, d'autant qu'elle embarque également un système de commande vocale à intelligence artificielle

(le fameux Hey Mercedes) qui répond (avec plus ou moins de réussite, quand même!) à toutes les sollicitations.

Avec cette débauche de technologie qui annonce la voiture de demain, peut-être était-il incongru d'avoir recours dans le même temps au carburant du monde d'avant.

Exit le diesel, donc. Si l'essence s'impose ici, c'est aussi pour ses performances et son agrément. Certes, le couple légèrement supérieur du diesel (260 Nm contre 200) reste un atout, mais avec 20 ch de plus à haut régime, l'essence est plus prompte à l'accélération. Enfin, la Classe A 180 offre aussi un meilleur confort de conduite et un niveau sonore plus en rapport avec son identité haut de gamme. Et au-delà du confort, de la finition générale et de la qualité des matériaux, la version essence fait preuve d'un peu plus de dynamisme sur route.

LE CHOIX DE L'AJ
L'essence

Les compactes de luxe préfèrent aussi l'essence ; en entrée de gamme, du moins. La Mercedes Classe A 180 de 136 ch obtient un PRK de 0,43 € alors que le diesel A 180 d ne fait pas mieux, avec 0,44 €. Un faible écart, certes, mais qui traduit le virage pris en faveur de l'essence.



PRK
ESSENCE
0,51 €

PRK
DIESEL
0,52 €

BMW X2

Ess. sDrive18i 140 ch Business Design - Prix: 37 050 € **Dies.** sDrive18d 150 ch Business Design - Prix: 40 850 €

Quand le X1 se met au sport

Très inspiré du X1, le X2 s'en distingue par son design moins conventionnel et plus dynamique. Un rajeunissement qui ne met que plus en valeur ses capacités sportives.



La position de conduite basse donne moins la sensation d'être au volant d'un SUV qu'à bord du X1.

FICHES TECHNIQUES

sDrive18i 140 ch BVM6*

- 3 cyl. en ligne turbo essence
- 140 ch à 4 600 tr/mn
- BVM6
- Conso. moy.: 5,7 l/100 km
- Rejets de CO₂: 129 g/km.
- 1 499 cm³
- 220 Nm à 1 480 tr/mn
- 0 à 100 km: 9,6 s
- V. max.: 205 km/h
- Malus: 253 €

sDrive 18d 150 ch BVM6*

- 4 cyl. en ligne turbo diesel
- 150 ch à 4 000 tr/mn
- BVM6
- Conso. moy.: 4,5 l/100 km
- Rejets de CO₂: 119 g/km.
- 1 995 cm³
- 330 Nm à 1 750 tr/mn
- 0 à 100 km: 9,3 s
- V. max.: 207 km/h
- Malus: 0 €

*Données constructeur

Sexy, sportif et flatteur, le X2 ne manque pas de charme et devrait permettre à BMW de conquérir une clientèle plus féminine. Ce modèle affiche en effet une ligne et des formes adoucies qui s'opposent au design taillé à coups de serpe des autres SUV de la gamme. Une jolie note de dynamisme émane notamment d'un avant agressif tout comme du dessin arrière. Dans sa livrée Business Design avant tout conçue pour répondre aux attentes des professionnels, le X2 dispose des radars de parking avant et arrière, du régulateur de vitesse, des projecteurs full LED, du GPS, d'une caméra de recul ou encore du système anticollision.

À bord, l'ambiance est très semblable à celle du X1 dont il reprend tout le mobilier intérieur, rigoureux, bien pensé et présenté avec soin. Seule la position de conduite plus basse et plus sportive distingue le X2, dont les sièges avant assurent un bon maintien. Cette tendance sportive ne se fait heureusement pas (trop) au détriment de l'habitabilité et du confort

puisque le X2 affiche un coffre de 438 dm³ d'après nos mesures. Certaines familles regretteront toutefois peut-être l'absence de la banquette arrière coulissante du X1.

Avec sa direction précise et son châssis ferme, ce nouveau X2 est "pré-équipé" sport et peut adopter des motorisations très performantes.

De quoi régaler les utilisateurs de cette version même avec l'entrée de gamme diesel où ce sont moins les 150 ch (10 ch de plus que l'essence) qui font la différence que son couple de 350 Nm. Face aux 220 Nm du modèle essence, le diesel s'anime en effet plus agréablement à bas régime que l'essence, qui manque un peu de réactivité. Reste qu'au strict plan économique, grâce à un prix d'achat plus attractif qui se répercute sur le loyer et sur le PRK, le 3 cylindres essence suralimenté l'emporte d'un rien sur son équivalent diesel.

CITROËN GAMME BUSINESS



LE CONFORT S'INVITE
DANS VOTRE BUSINESS.



TOUT LE CONFORT D'UNE CITROËN AU SERVICE DE VOTRE BUSINESS
AVEC CITROËN ADVANCED COMFORT®.

INSPIRED
BY PRO

CITROËN préfère TOTAL

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 ;
DE CITROËN C3 : DE 3,8 À 5,1 L/100 KM ET DE 97 À 120 G/KM ET DE SUV COMPACT CITROËN C3 AIRCROSS : DE 4,0 À 5,7 L/100 KM ET DE 105
À 131 G/KM.



DS 7 CROSSBACK

Essence 1.2 PureTech 130 ch Business - Prix: 34050 € **Diesel** 1.5 BlueHDI 130 ch Business - Prix: 35050 €

Le luxe techno chic

Celle qui veut incarner la France sur le haut de gamme voit ses qualités reconnues. Mais dans les entreprises, il faudra se contenter des blocs 130 ch essence et, surtout, diesel.



DS a soigné la qualité des matériaux et le style, au risque toutefois d'oublier un peu le sens pratique.

FICHES TECHNIQUES

1.2 PureTech 130 ch BVM6*

- 4 cyl. en ligne turbo essence
- 130 ch à 5500 tr/mn
- BVM6
- Conso. moy.: NC
- Rejets de CO₂: 121 à 124 g/km.
- 1199 cm³
- 230 Nm à 1750 tr/mn
- 0 à 100 km: 10,2 s
- V. max.: 197 km/h
- Malus: 53 à 90 €

1.5 BlueHDI 130 ch BVM6**

- 4 cyl. en ligne turbo diesel
- 130 ch à 3750 tr/mn
- BVM6
- Conso. moy.: 6,1 l/100 km
- Rejets de CO₂: 102 à 104 g/km.
- 1499 cm³
- 300 Nm à 1750 tr/mn
- 0 à 100 km: 11,6 s
- V. max.: 186 km/h
- Malus: 0 €

*Données constructeur. **Nos mesures.

Première vraie DS lancée sur le marché du haut de gamme par le groupe PSA, le DS 7 Crossback a la mission d'illustrer le luxe à la française. Et il y réussit pleinement. Il suffit de s'installer à son bord pour découvrir un superbe mariage de cuir, joaillerie et même d'horlogerie avec la montre BRM. Mais il s'agit là d'options sur la version Business, souvent choisie par les entreprises. Celle-ci dispose tout de même d'un écran tactile de 12,3 pouces, du démarrage mains-libres, de la DS Connect Box, de la navigation ou encore d'un régulateur-limiteur de vitesse.

Le DS 7 Crossback doit aussi une partie de sa réussite à son gabarit: avec ses 4,57 m de long, il se place parmi les plus longs SUV de sa catégorie (celle des Audi Q3, BMW X1 et autre Mercedes GLA), sans pour autant paraître démesuré. Son avant très travaillé et ses flancs aux lignes sculptées apportent un allant et un dynamisme peu communs chez les SUV. Surtout, le DS 7 assure un bon confort, une tenue de route sereine et une

excellente habitabilité avec, notamment, un coffre de 542 dm³ (relevé par nos soins) de volume de chargement; soit mieux que la plupart de ses concurrents.

Il reste que le DS 7 Crossback perd un peu de sa superbe lorsqu'il se voit modestement motorisé.

Les motorisations 130 ch, essence ou diesel, ne sont pas celles qui s'accordent le mieux avec ce SUV qui entend mettre en résonance l'esprit du luxe et la carte du prestige. Pourtant, loi budgétaire oblige, ce sont celles qui auront la préférence des sociétés. Ici, c'est même le diesel qui conserve l'avantage. Son coût à l'usage, son taux de CO₂ et son malus neutre compensent son prix d'achat un peu plus élevé. Le couple de 300 Nm du diesel est aussi fort appréciable sur un SUV.

À noter enfin que l'essence ne peut hélas pas être associée à la boîte auto EAT8, contrairement au diesel, moyennant 2 000 €.

LE CHOIX DE L'AJ

Le diesel

Sans surprise, la version 130 ch diesel s'impose devant le turbo essence, de même puissance, mais moins coûteuse en couple. Avec un PRK de 0,49 €/km contre 0,51 €/km, le BlueHDI 130 ch se montre plus économique et offre une conduite plus moelleuse à ce SUV aux goûts de luxe.



Innovation
that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



MOTEUR THERMIQUE OU ÉLECTRIQUE :
AVANCEZ EN TOUTE SÉCURITÉ
AVEC LES TECHNOLOGIES NISSAN

NISSAN
ENTREPRISE

NISSAN LEAF

NOUVELLE NISSAN LEAF BUSINESS
100% ÉLECTRIQUE

à 279 € | SUPERBONUS DÉDUISTS
PAR MOIS⁽¹⁾ | SOUS CONDITION DE REPRISE

NISSAN QASHQAI

DCI 115 BUSINESS EDITION
LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE CROSSOVER

à 279 € | SANS APPORT
PAR MOIS⁽¹⁾ | SANS CONDITION

Innover autrement. (1) Exemple de Location Longue Durée Maintenance Diac Location 24 mois / 40 000 km pour un Nissan QASHQAI BUSINESS EDITION dCi 115, 24 loyers de 279 €. **Modèle présenté :** Nissan QASHQAI Tekna+ dCi 115 avec option peinture métallisée Bleu Topaze, 24 loyers de 343 €. Logotype Nissan sur calandre présenté ne correspondant pas au nouveau modèle commercialisé. (2) Exemple de Location Longue Durée Maintenance Diac Location 24 mois/25 000 km pour une nouvelle Nissan LEAF Business neuve, avec un premier loyer de 8 500 € couvert par le Superbonus de 8 500 € dont bonus écologique de 6 000 € et prime à la conversion de 2 500 € (conditions sur primealaconversion.gouv.fr - sous réserve de modification de la réglementation), puis 23 loyers de 279 €. **Modèle présenté :** Nouvelle Nissan LEAF Tekna avec options peinture métallisée Bi-ton et ProPILOT Park, avec un premier loyer de 8 500 € puis 23 loyers de 417 €. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Loyer comprenant l'entretien (hors pneumatiques), l'assistance au véhicule et aux personnes et le véhicule de remplacement option référence (prestation optionnelle), selon barème et conditions contractuelles à disposition dans le réseau. Assistance et véhicule de remplacement souscrits par DIAC Location auprès d'Axa Assistance France Assurances, réege par le Code des assurances, RCS Nanterre 451 392 724 - 6, rue André Gide, 92321 Chatillon Cedex dont les opérations sont soumises à l'ACPR - 4 place de Budapest, 75436 Paris Cedex 9. Sous réserve d'acceptation par Diac Location, intermédiaire en assurances, 14 avenue du Pavé Neuf - 93168 Noisy-le-Grand cedex. N°ORIAS : 07 004 967 (orias.fr). Offres non cumulables avec d'autres offres, valables jusqu'au 30/11/2018 pour LEAF et 31/12/2018 QASHQAI, réservées aux artisans, commerçants, professions libérales, sociétés (hors loueurs, administrations, clients sous protocole) dans la limite des stocks disponibles, dans les points de vente participants, intermédiaires non exclusifs. NISSAN WEST EUROPE: nissan.fr

Consommation QASHQAI moteur 1.5 dCi 115 Euro 6d temp, cycle mixte (l/100km) : 4,0. Emissions CO₂ (g/km) : 105.



PRK
ESSENCE
0,84€

PRK
DIESEL
0,76€

AUDI Q5

Essence 2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7 Business Executive - Prix: 55 050 €

Diesel 2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7 Business Executive - Prix: 53 320 €

PHOTOS YANN LEFEBVRE

Le dernier best-seller diesel

Difficile de ménager le suspense ! Vendu à 94 % en diesel, la comparaison entre Q5 TFSI et TDI 190 ch tourne court. D'autant qu'avec ce diesel, le Q5 se révèle très homogène.



Présentation épurée, équipements high-tech et finition au cordeau caractérisent les intérieurs Audi.

FICHES TECHNIQUES

2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7*

- 4 cyl. en ligne turbo essence
- 252 ch à 5000 tr/mn
- BVA7 (robotisée)
- Conso. moy.: 9,7 l/100 km
- Rejets de CO₂: 154 à 164 g/km.
- 1984 cm³
- 370 Nm à 1600 tr/mn
- 0 à 100 km: 7,1 s
- V. max.: 229 km/h
- Malus: 2940 à 4890 €

2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7*

- 4 cyl. en ligne turbo diesel
- 190 ch à 3800 tr/mn
- BVA7 (robotisée)
- Conso. moy.: 7,6 l/100 km
- Rejets de CO₂: 144 à 149 g/km.
- 1968 cm³
- 400 Nm à 1750 tr/mn
- 0 à 100 km: 9,4 s
- V. max.: 207 km/h
- Malus: 1490 à 2153 €

*Nos mesures.

Entièrement nouveau et ressemblant pourtant comme deux gouttes d'eau à son prédecesseur, le nouvel Audi Q5, commercialisé depuis un an, se distingue surtout par sa calandre hexagonale et sa signature lumineuse Matrix LED. Un surcroît de qualité dans la finition fait aussi la différence, de même qu'une ligne au caractère plus sportif. C'est là la résultante des plis plus tendus sur le capot avant et sur la ligne d'épaulement, lesquels traduisent le soin et le luxe apportés par la marque à ce SUV qui est l'un des fers de lance de la marque Audi.

À bord, le conducteur retrouve avec plaisir le bloc de commandes caractéristique de nombre d'Audi, le Virtual Cockpit avec les compteurs sur l'écran numérique et un environnement de bord où règne confort, sécurité et une qualité de finition exemplaire. Au chapitre des nouveautés, les professionnels regretteront de ne pas disposer sur cette finition Business Executive des suspensions pneumatiques, proposées en option à 2 350 €,

lesquelles assurent un confort de conduite soigné et des capacités pour s'adonner au tout-terrain.

En revanche, la transmission Quattro est bien au programme, au même titre que la boîte de vitesses S tronic 7, particulièrement performante.

Cette finition dispose également de la sellerie cuir, du Parking System Plus, de l'Audi phone box, du système Audi Connect et de la navigation MMI. Au volant, la version diesel 2.0 TDI 190 ch séduit tant elle sied bien au Q5. Elle contribue à cette impression d'homogénéité parfaite dégagée par ce modèle. Pour autant, ne tirons pas trop vite un trait sur la version essence 2.0 TFSI 252 ch. Plus puissante, elle offre de bien meilleures performances et la sonorité du 4 cylindres turbo essence est plus flatteuse. Mais il arrive un point où la raison économique l'emporte.

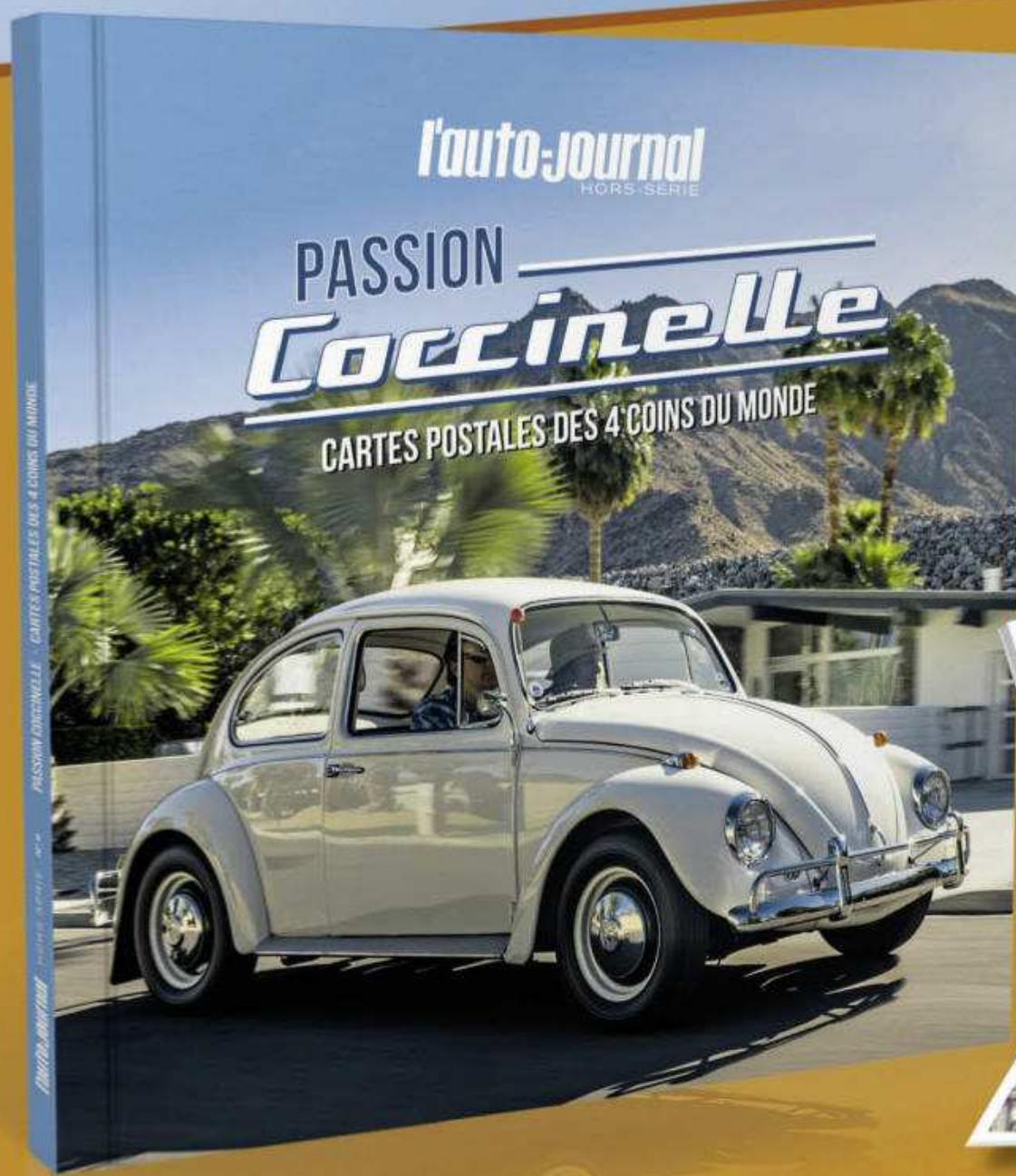
LE CHOIX DE L'AJ

Le diesel

0,84 € du kilomètre pour le modèle essence contre 0,76 € du kilomètre pour la version diesel, l'arbitrage des PRK joue en faveur du Q5 2.0 TDI. Il est vrai que la version essence 252 ch se voit aussi infliger un malus de 3000 € presque trois fois plus élevé que celui de la version diesel.

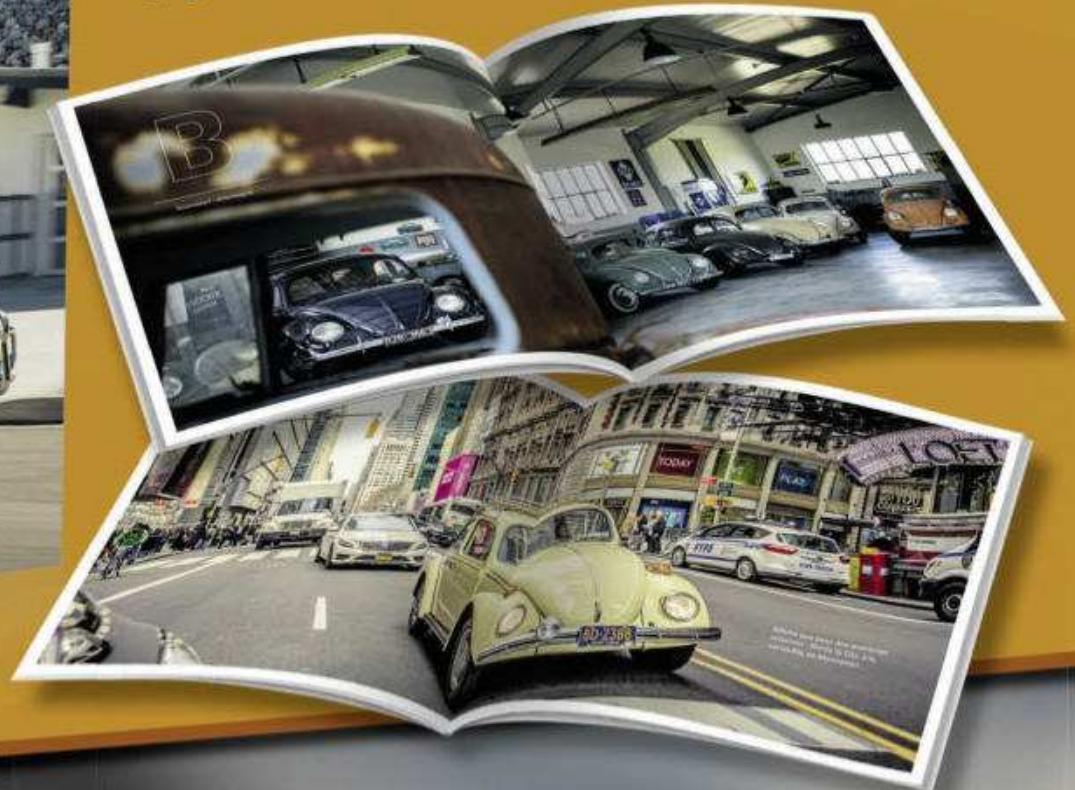
PASSION *Coccinelle*

CARTES POSTALES DES 4 COINS DU MONDE



La légendaire Coccinelle !

Saviez-vous qu'entre 1938 et 2003, Volkswagen a construit plus de 21 millions d'exemplaires ? Nous avons sélectionné, pour vous, 16 histoires de passionnés, propriétaires de Coccinelle. Des hommes et des femmes capables de vénérer toute leur vie leur véhicule emblématique. Un hors-série unique qui nous mène à travers le monde, en France, en Allemagne, en Italie... et dans des contrées plus lointaines comme l'Équateur ou l'Indonésie à la rencontre de modèles rarissimes ! Alors, bon voyage à tous.



EN VENTE LE 15 NOVEMBRE



La nouveauté se situe au niveau de la console centrale : le traditionnel levier du frein à main cède la place à un petit bouton qui commande un système électrique.

En mode mise à jour permanente

MAZDA CX-3 2.0 SkyActiv-G 121 ch Sélection

Après le MX-5, et plus récemment la 6, le CX-3 a lui aussi droit à un petit toilettage. Style, trains roulants et direction évoluent.

Les ingénieurs se sont également penchés sur la mécanique pour répondre aux nouvelles normes antipollution.

**PLUS**

Lignes dynamiques
Comportement routier
plaisant
Dotation riche

MOINS

Détails de finition
Accès à l'arrière

Difficile de distinguer au premier coup d'œil le nouveau CX-3 de l'actuel. Les changements au bas des boucliers, sur la calandre et les bas de caisse relèvent du jeu des sept erreurs.

Les automobiles deviendraient-elles obsolètes aussi vite que les biens de consommation courante ? Mazda, qui n'a de cesse d'actualiser son SUV urbain, semble voir les choses ainsi. Apparu en 2015, restylé en 2017, le CX-3 a en effet droit à une deuxième mise à jour. Certes, le petit SUV bataille sur un segment porteur mais très concurrentiel où il faut rester à la pointe de la mode et des technos pour ne pas mordre la poussière, mais il y a de quoi s'y perdre. D'autant que sur le plan esthétique, les changements sont subtils. Si l'on veut distinguer le nouveau CX-3 de l'actuel, il faut poser un œil attentif sur le bas des boucliers, la calandre, les bas de caisse, les feux arrière et les jantes. Ces changements chirurgicaux ont au moins le mérite de ne pas

démودer l'actuel CX-3, histoire de ne pas fâcher ses propriétaires. Le best-seller de Mazda conserve donc sa bonne bouille.

Le département moteur a plus été mis à contribution que les designers.

Il faut dire qu'il n'avait pas le choix pour se mettre au pas des nouvelles normes antipollution, de plus en plus drastiques. Le seul diesel de la gamme voit ainsi sa cylindrée passer de 1,5 l à 1,8 l et sa puissance gagner 10 ch pour s'établir à 115 ch. Le moteur essence 2.0 SkyActiv-G de notre essai évolue aussi à la marge. Dans sa déclinaison la moins puissante (121 ch), il gagne... un cheval et il est reconduit en 150 ch. Le travail a porté sur l'emploi de nouveaux alliages afin de réduire les frottements et ainsi engendrer quelques économies de carburant. Lors de notre

essai, l'ordinateur de bord affichait 7,2 l/100 km sur un parcours assez montagneux. Un bon résultat, inférieur de 0,2 l/100 km à la moyenne de la catégorie, mais qu'il nous faudra vérifier sur notre base de Montlhéry au plus vite.

Souple à bas régime, volontaire à l'accélération en sortie de virage pour reprendre de la vitesse, ce petit moteur atmosphérique affiche une belle polyvalence. La boîte manuelle à six vitesses épaulé bien la mécanique malgré un étagement peu adapté aux routes sinuées de montagne. Le deuxième rapport trop court et le troisième un poil trop long obligent à jouer du levier sans arrêt. Heureusement, imposer ce style de conduite dynamique est plutôt en rapport avec le comportement de la voiture. Les ingénieurs ont amélioré la direction et les suspensions pour réduire les prises de roulis et



1

❶ L'instrumentation de bord est parfaitement lisible, mais le graphisme, un peu austère, manque d'une petite note d'originalité. ❷ De par son gabarit à cheval entre les SUV urbains et compacts, le CX-3 est plus spacieux que les Captur, 2008 et consorts. Il refuse également d'embarquer un moteur inférieur à 100 ch. Mais son prix de vente s'en ressent.

2



3



❸ Dès le premier niveau de finition, le CX-3 reçoit un écran 7 pouces. Celui-ci est tactile, mais uniquement à l'arrêt. En roulant, le conducteur doit utiliser la molette placée sur la console centrale. Même punition pour le passager ! ❹ Le SUV se met à niveau des aides à la conduite : le système de freinage d'urgence automatique avec détection piéton est de série sur tous les CX-3.



LES NOUVEAUX FEUX À LED DISTINGUENT LE NOUVEAU CX-3 DE L'ACTUEL. ●●●

offrir de meilleures sensations dans le volant. Ces changements ne détériorent pas le confort qui reste d'un niveau très correct et l'insonorisation progresse grâce à des vitres plus épaisse. À noter que Mazda reste un des rares constructeurs à proposer son petit SUV équipé d'une transmission 4x4 (indisponible chez ses rivaux français), mais uniquement sur les versions essence (150 ch) et diesel haut de gamme. À bord, le changement le plus visible se situe au niveau de la console centrale : le frein à main manuel a été remplacé par un système électrique commandé par un bouton. La fonction d'aide au démarrage en pente est incluse. Cette modification entraîne un léger réaménagement des commandes sans nuire à l'ergonomie, toujours bien étudiée chez Mazda. La molette de réglage du système multimédia a ainsi été légèrement déplacée. Elle reste en effet toujours d'actualité

malgré la fonction tactile de l'écran central car le constructeur japonais, qui place également la sécurité au cœur de la conduite, n'entend pas laisser le conducteur tripoter l'écran en roulant. Si le fait de conserver cette double commande est tout à fait louable – en conduisant, manipuler la commande physique est parfois plus facile que de devoir tendre le bras pour atteindre l'écran –, l'imposer en désactivant le mode tactile est très arbitraire, car cela prive aussi les passagers !

Au quotidien, avantagé par son gabarit plus imposant que celui de ses concurrents, le CX-3 réserve un bon accueil à ses passagers.

Il affiche en effet 4,28 m de longueur, soit respectivement 12 cm et 15 cm de plus qu'un 2008 et qu'un Captur. Dommage toutefois que l'accès

Le SUV reçoit de nouvelles jantes de 18 pouces. Jolies, mais elles nuisent un peu au confort de suspension, du fait de pneus aux flancs bas (215/50, au lieu de 215/60 sur les 16 pouces).





L'avis de Charles Thouluc



J'aime sa bouille et j'ai vite trouvé mes marques au volant. Dommage que la finition ne soit pas plus soignée.

80%
Quotient
Émotionnel



➊ Ramené au gabarit de la voiture, le volume de coffre déçoit. Surtout quand il passe de 350 à 287 dm³ avec le caisson de basses Bose de série en Sélection. Pour positiver, il est bien conçu (formes carrées) et facile d'accès (large ouverture). ➋ L'accès est un peu étroit. Mais une fois installé, la banquette offre un bon confort et l'espace aux jambes se montre correct.

aux places arrière exige quelques contorsions à cause de la découpe des portes, étroites au niveau des pieds. Une fois assis, deux adultes s'installent à leur aise. En revanche, le volume de coffre (350 dm³, voire 287 dm³ sur notre finition haut de gamme équipée d'un caisson de basses hi-fi Bose) déçoit. Autre petite contrariété, la finition du CX-3 n'atteint pas le niveau de ses principaux rivaux. La faute à trop de plastiques durs, parfois mal ébavurés au niveau des bacs dans les contre-portes par exemple, et à des assemblages pas toujours rigoureux.

C'est d'autant plus dommage qu'en faisant le choix d'une gamme de moteurs tous supérieurs à 100 ch, Mazda ne brade pas son CX-3. Le ticket d'entrée se monte en effet à 21 400 €, un tarif qui se situe dans la fourchette haute de la catégorie. Heureusement, le constructeur japonais redevient un peu plus compétitif lorsqu'on

prend en compte les équipements. Climatisation automatique, écran tactile 7 pouces avec GPS, système de freinage d'urgence automatique avec détection piéton sont quelques-uns des équipements fournis de série dès la finition de base Élégance. Notre version haut de gamme Sélection ajoute l'aide au stationnement avant et arrière avec caméra de recul, l'affichage tête haute, le système de surveillance des angles morts, d'alerte de franchissement involontaire de ligne et de lecture des panneaux... Mazda va même désormais jusqu'à proposer un régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop&Go, un dispositif encore peu courant sur ce segment. Mais pour en profiter, il faut aussi s'offrir la boîte automatique à 1 800 €. Reste qu'un SUV urbain, certes richement doté, au prix d'un Peugeot 3008, est-ce bien raisonnable ? ■

MAZDA CX-3 Skyactiv-G

121 ch Sélection

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	121 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	206 Nm à 2 800 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 998 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	215/50 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,28/1,77/1,54/2,57 m
Poids/tractable freiné	1 235 kg/1 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	9 s
Vitesse maxi	192 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	287 dm ³ *
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	24 900 €
Malus (CO ₂)	1 153 € (141 g/km)
Prix du modèle essayé**	29 303 €
Garantie	3 ans (ou 100 000 km)

*350 dm³ sans le système Audio Bose

**Avec options et malus inclus

Équipements de série

6 airbags, affichage tête haute, aide au démarrage en côte, AFIL active, aide au parking AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, frein de parking électrique, freinage d'urgence auto + détection de piéton, jantes alu 18 pouces, ordinateur de bord, radio-CD MP3, régul./lim. de vitesse, rétros dégivrants réglables et rabattables élec., sièges AV chauffants, surveillance de la pression des pneus, surveillance des angles morts, syst. multimédia avec écran tactile couleur 7 pouces/radio-CD MP3/GPS/2 prises USB + 1 prise aux., vitres élec., volant cuir réglable en hauteur et profondeur...

Options

BVA (1 800 €), pack Driver : régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop&Go (BVA uniquement), phares LED adaptatifs, aide au freinage intelligent en marche arrière, système audio Bose, volant chauffant, reconnaissance des panneaux de signalisation (1 300 €), peinture métal. (500 € à 800 €), sellerie cuir avec siège cond. à réglages élec. (1 150 €)...

Consommations

Mixte	6,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	7,5/5,4 l/100 km
Réservoir	48 l

Note EuroNCAP

4 étoiles

Pays de fabrication

Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pas de révolution, mais les menus changements permettent au CX-3 de passer les nouvelles normes WLTP. Plaisant à conduire et d'un confort correct, ce SUV se distingue par ses qualités dynamiques et la richesse de ses équipements. Au prix toutefois d'un tarif un peu costaud.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Elle est craquante, mais son gabarit et sa mauvaise visibilité arrière ne sont pas des atouts en ville.



Pour ressusciter le mythe de la Berlinette, Alpine est resté fidèle à l'esprit originel, privilégiant le poids à la puissance. Une bonne recette, mais nos Experts, surtout notre pilote Franck Lagorce, avaient hâte de goûter au résultat.

ALPINE A110

Légende - **58 500 €**
Malus écologique : 1 153 €
(141 g/km CO₂)



PHOTOS ARNAUD SAUNIER



Au volant de l'Alpine, Franck Lagorce a le sourire, il retrouve le tempérament d'une vraie petite voiture de course : un régal, mais pas l'idéal pour un usage quotidien.

Alpine a peut-être eu le coup de crayon facile en usant du style néo-rétro, mais l'A110 2018 est une sportive moderne et saine : elle consomme et pollue peu !



Tout le talent de la nouvelle berline est de savoir exploiter un 4 cylindres de 252 ch issu d'un Renault Espace en l'associant à un châssis léger et finement mis au point.



**Franck Lagorce
(Pilote)**

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



**Mélina Priam
(Journaliste)**

► Des centaines de voitures essayées en plus de 15 ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans de 1923 à la Lamborghini Aventador ou la Ferrari F458 Speciale.



**Ghislain Bacon
(Taxi)**

► 20 ans d'expérience.
► Des millions de kilomètres parcourus.

“
C'est une vraie petite sportive, très sympa. Mais il faut quelques bases de pilotage pour vraiment s'amuser au volant.

L'avis du pilote



Pas besoin de mettre le contact pour savoir que c'est une sportive, le baquet non réglable annonce la couleur. Il maintient parfaitement, mais pas sûr que cela plaise à tout le monde. Ce n'était peut-être pas utile de pousser le "vice" jusque-là. Le réglage des trains roulants est très radical, avec pour effet un confort ferme. **Elle est moins polyvalente et accessible qu'un Cayman, mais sur petites routes, elle affiche un tempérament de petite voiture de course : un régal !** Son poids plume est un atout, pas besoin de plus de puissance [N.D.L.R. : 252 ch] pour s'amuser. Le moteur pousse, la boîte est bien gérée et les palettes au volant tombent pile-poil ! La direction est précise et le train arrière, disons... vivant : mobile, mais pas piégeux. Il suffit de déconnecter les aides à la conduite et c'est la fête ! Mais quel dommage de trouver à bord des commodos de la R25 de mon père ou des boutons de clim de Clio !

“
C'est une voiture terriblement attachante. Elle n'est pas sans défauts, mais une fois au volant, ils s'envolent.

L'avis de la journaliste



Je n'étais pas fan du parti pris stylistique d'Alpine, mais plus je conduis cette A110, plus je la trouve attachante. Pas en ville ! Son gabarit est complètement décalé par rapport au reste du parc automobile, notamment les SUV. La visibilité arrière est un handicap et les autres conducteurs ne la voient pas. Comme déjà dit, elle est bien tape-cul et fatigante pour faire de la route. Mais c'est une auto qui donne le sourire et attire la sympathie. C'est un jouet ! Un jouet pour grands enfants gâtés, certes, mais dans l'absolu, son prix est assez concurrentiel. Pour 60 000 € (le Bleu Alpine est à 18 000 €), l'acheteur n'est pas volé ! **En prime, avec son poids plume, elle a un petit appétit : 7,1 l/100 km, soit près de 2 l/100 km de moins qu'une Alfa 4C, par exemple.** Certes, Alpine aurait pu éviter les économies de bouts de chandelle sur certains détails comme les commodos de Clio, mais cela n'enlève rien au plaisir de conduite.

“
Cocorico ! Bravo Alpine... mais elle est trop radicale pour moi. Je préfère le compromis et la polyvalence d'une Porsche.

L'avis du taxi



Clairement, je ne suis pas client, mais je dis bravo ! N'étant pas pilote, je ne suis pas particulièrement à l'aise dans ce baquet. **Je suis suffisamment maintenu, mais en l'absence de réglage du dossier et de la hauteur de l'assise, j'ai du mal à trouver ma position.** L'assise, justement, est trop courte et mes cuisses ne sont pas assez soutenues. Pourtant, je suis surpris car, au premier abord, elle est facile à prendre en main. La maîtriser, en revanche, est sans doute une autre histoire. Ce n'est pas du tout une auto adaptée à la vie quotidienne, elle n'est vraiment pas confortable et je ne parle même pas des aspects pratiques, inexistant. Même pour un week-end, je ne suis pas certain que votre partenaire vous dise merci. Mais sa conduite est grisante. Ce petit crépitement à l'échappement est vraiment très sympathique. Il donne envie de s'énerver sur la pédale de droite.

PORSCHE PANAMERA GTS

Vertige



Matériaux nobles, à l'image de l'Alcantara qui occupe une large place à bord et finition soignée contribuent à l'ambiance raffinée et sportive qui règne à bord de cette GT.



Ce n'est pas une berline de prestige ultime. Pas plus une sportive pure et dure. Mais un peu des deux ! Chez Porsche, l'écusson GTS a une valeur et une saveur particulières... qui nous plaisent tout particulièrement !

Par Stany Meurer Photos Christophe Hunsiker

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il n'est pas inutile de (re)situer la place occupée par le modèle GTS au sein de la gamme Panamera, disponible sous la forme d'une berline avec hayon ou, pour la première fois de son histoire, d'un "break de chasse" Sport Turismo. La collection des Panamera débute avec la version de base (Panamera tout court), la seule à être disponible soit en propulsion, soit en 4 roues motrices, et équipée d'un V6 3 l développant 330 ch. Vient ensuite la série à transmission intégrale qui, jusqu'à présent, démarrait avec la 4S à moteur V6 2,9 l biturbo de 440 ch et s'achevait avec la Turbo et son V8 biturbo de 550 ch. Celle-ci est complétée par deux modèles hybrides à vocation plus écologique : la 4 E-Hybrid combinant le V6 de 2,9 l avec un moteur électrique, le tout fournissant 462 ch, et la Turbo S E-Hybrid qui associe le V8 à un groupe électrique afin de développer 680 ch.

Forte de son V8 4 l biturbo de 460 ch, la dernière née, la GTS, vient donc s'intercaler en puissance entre la 4S et la Turbo. Elle comble un vide dans la gamme mais se place surtout comme une proposition unique, sorte de "casual dress", mélange de sportivité et de raffinement obtenu en utilisant des éléments classiques. Rappelons au passage que la GTS n'est pas inédite sur la Panamera. Elle est apparue en 2012, avec sous le capot un V8 atmo de 4,8 l de 430 ch. Une version qui gagnera par la suite 10 ch supplémentaires.

Cette troisième génération de GTS nous revient donc avec un V8 plus petit, mais plus puissant.

Elle gagne 20 ch et un couple accru de 100 Nm grâce à la complicité de la double suralimentation. Comme la 4 E-Hybrid dispose d'une puissance équivalente mais fournit un couple cumulé de 700 Nm, il est légitime de se demander quel intérêt Porsche peut bien avoir à faire



PLUS
Efficacité
Plaisir de conduite
Polyvalence
berline/coupé

MOINS
Prix avec options
4 places seulement
Consommation



① La Panamera accueille royalement... 4 personnes seulement. Pour voyager à 5, il faut opter pour le break de chasse Sport Turismo.
② L'aileron arrière adaptatif est impressionnant et efficace, mais pas forcément très élégant une fois déployé.

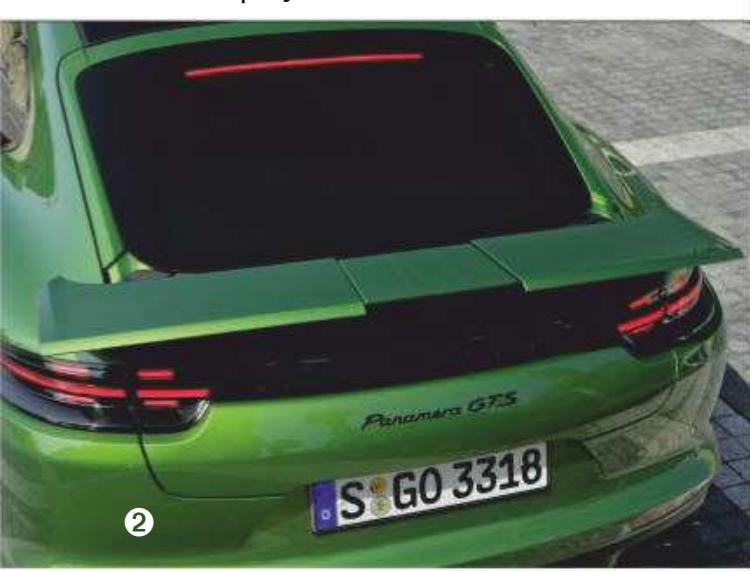
cohabiter deux modèles si proches sur le papier. Tout est question de philosophie. Si la variante hybride vise une clientèle éprise d'écologie... pour un motif ou un autre (fiscal, notamment), il n'est pas inutile de préciser ici que son poids supérieur (175 kg d'après Porsche) l'empêche de rivaliser avec la GTS sur le plan dynamique. Dans la rue, une GTS se différencie d'une 4S par un ensemble de petits détails présents à l'avant (nouveau bouclier entre autres) comme à l'arrière, mais surtout par ses jantes en alliage de 20 pouces et son assiette abaissée de 10 mm. À bord, et c'est propre à toute GTS, l'Alcantara habille les sièges, la jante du volant et le ciel de toit. Autre nouveauté, pas spécifique à la GTS toutefois, l'affichage tête haute, disponible en option, fait son apparition. Quant au pack Sport Chrono avec fonction Launch Control et sélecteur de mode de conduite intégré au volant, il est de série sur cette version. La première chose remarquable en prenant place derrière le volant est le respect des traditions Porsche. Ainsi, le moteur ne se réveille qu'après une action de votre main gauche sur un commutateur rotatif et non via un bouton de "mise à feu" serti dans la console.



① La GTS hérite du V8 4 l de la Panamera turbo mais "dégonflé" de 90 ch. Il ne développe "que" 20 ch de plus que le V6 des 4S. ② Le volant se pare d'Alcantara et les petites molettes sur les branches nécessitent un peu de doigté. ③ Les jantes de 21 pouces et les freins céramique ne sont pas de série et leur prix "pique" un peu!



③



②



Porsche est fidèle à ses traditions. S'ils adoptent un traitement moderne "high-tech", les cinq compteurs sont toujours au programme.

EN CHIFFRES

PORSCHE PANAMERA GTS

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 460 ch de 6000 à 6500 tr/mn
Couple maxi	■ 620 Nm de 1800 à 4500 tr/mn
Type	V8 essence, biturbo
Cylindrée/puissance fiscale	3 996 cm ³ /36 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	robotisée (dile emb.)/8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m*
Pneumatiques AV/AR	275/35 R 21 - 315/30 R 21 *Avec train AR directionnel, 11,9 m sans.

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	■ 5,06/1,94/1,42/2,95 m
Poids/tractable freiné	■ 1 995 kg/2 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 4,1 s
Vitesse maxi	■ 292 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 500 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 141 197 €
Malus (CO ₂)	■ 10 500 € (235 g/km)
Prix du modèle essayé**	202 313 €
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité

**Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

8 airbags, aide au parking AV/AR, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, hayon motorisé, jantes alliage, phares LED avec feux de route adaptatifs, régul./lim. de vitesse, réglage des modes de conduite, sellerie Alcantara, sièges AV sport électriques et chauffants, suspension pneumatique, syst. multimédia avec écran/autoradio-CD MP3/prise USB, volant chauffant réglable électriquement...

Options ■

Affichage tête haute (1 476 €), caméra 360° (1 428 €), clim 4 zones (1 548 €), freins céramique (9 012 €), jantes 21 pouces (870 à 2 592 €), peinture spéciale (1 248 à 3 924 €), Porsche Dynamic Châssis Control (4 740 €), régul. de vitesse adaptatif (2 400 €), surveillance d'angles morts (600 €), train AR directionnel (2 064 €), toit ouvrant (2 124 €), vision nocturne (2 352 €), vitrage acoustique (1 344 €),...

Consommations

Mixte	■ 10,3 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	■ 14,2/8,1 l/100 km
Réservoir	■ 90 l

Note EuroNCAP

en cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Un V8 biturbo qui respire comme un atmo, une boîte à double embrayage réactive et une transmission intégrale pour tirer la quintessence du duo. Châssis efficace et agile... pour autant qu'il soit équipé des "bonnes" options. Multiples raffinements électroniques disponibles mais prix en rapport.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



À Bahreïn, ça ne rigole pas!

Dans un royaume où le litre d'essence coûte moins de 50 cents, la police, omniprésente, ne badine pas avec les règles du Code de la route. Des exemples : un dépassement de vitesse inférieur à 30 % à celle autorisée ? De 120 à 585 € et... un petit séjour possible en prison allant jusqu'à trois mois. Le même assorti d'un accident ? 2 350 € agrémentés d'un séjour derrière les barreaux d'au moins trois mois. Vous roulez sous influence d'alcool ? Une peine de 1 100 à 2 350 € et une mise à l'ombre entre un mois et un an. Et il y en a qui se plaignent chez nous...

L'avis de Stany Meurer



Pas la plus extravagante des Panamera, mais le compromis relève parfois de l'art !



Entre autres raffinements techniques, la Panamera GTS reçoit le châssis sport surbaissé de 10 mm et les suspensions adaptatives pneumatiques. De là à se transformer en sportive, il ne faut pas exagérer.

Pour turbo qu'il est, le V8 de la GTS se comporte comme un "gros" moteur atmosphérique, l'inertie en moins. Sa sonorité sourde, rocailleuse et puissante étouffe le sifflement des turbos.

Une sorte de martèlement unique, évoquant la mélodie des Panoz engagées aux 24 Heures du Mans.

Un vrai plaisir jouissif ne pouvant provenir que d'un V8 à pleine charge, encore magnifié par la touche Sport Plus qui vous gratifie de rétrogradages musicaux. Sur la route, cette émotion est doublée d'une grande efficacité autorisée par la plage d'exploitation du moteur, dont la valeur de couple maximale culmine à 620 Nm (ce n'est pas rien !)

mais surtout de manière constante entre 1 800 tr/mn et 4 500 tr/mn. En pratique, cela donne un propulseur infatigable, mais qui hélas, fait payer au prix fort ses capacités à la pompe, dès que l'on veut profiter de ses talents. À l'action, la Panamera GTS, même un peu plus légère que l'hybride, n'a rien d'une ballerine, que ce soit par son encombrement ou son poids (2 tonnes pour la berline et comptez 30 kg supplémentaires pour la Sport Turismo). Pourtant, bien aidée par son châssis rigoureux, ses aides à la conduite parfaitement calibrées et l'atout d'un train arrière directionnel optionnel moyennant 2 064 €, la "grosse pantoufle" se mue en un engin relativement agile... qui n'a rien à voir avec le comportement empêtré de la 4 E-Hybrid. ■

MURAT PARIS

Montre acier sur bracelet de cuir
Prix de vente indicatif : 189€

De style sportswear, cette montre en acier sur bracelet de cuir saura séduire tous les hommes tendance. Un accessoire masculin, utile et agréable à porter qui ne vous laissera pas passer inaperçu. Boitier acier 46 mm de diamètre, étanche 50m, garantie 2 ans.

www.murat-paris.com



NODUS

Chemise en popeline

Prix de vente indicatif : 98€

Cette marque française née en 1994, vous propose des chemises classiques et fantaisies.

Retrouvez l'ensemble de la collection : chemise unies, à motifs ou fantaisies, qui seront se marier avec votre style de la journée.

www.nodus.fr



DELAHAYE

Doudoune EIGHT-IN-ONE

Prix de vente indicatif : 199€

Avec 8 manières différentes de la porter, elle s'adapte facilement aux envies de chacun.

www.boutiquedelahaye.com

MOTOROLA

Motorola S3 Play

Prix de vente indicatif : à partir de 499€

Avec le Moto z³ play et ses 40 heures d'autonomie quelle que soit votre passion, vous trouverez ce qui est fait pour vous. Moto modes : projecteur pour les cinéphiles, enceinte JBL pour les férus de musique, Gamepad pour les mordus de jeux vidéo... Quelle que soit votre passion, il y a toujours un Moto mod™ fait pour vous !

Disponible chez Bouygues

Télécom et Cdiscount.

www.motorola.fr



LANIERI

Pull Jacket

Prix de vente indicatifs : à partir de 285€

Après le pantalon chino et le polo c'est le moment du pull jacket. Une veste déstructurée en jersey, au style tout à fait décontracté, à porter plus comme un pull que comme une veste décliné en 10 coloris.

www.lanieri.com/fr



DANIEL HECHTER

Eau de parfum INDIGO BLUE

Prix de vente indicatif : 20,25€

L'élégance brute ! Daniel Hechter puise dans la vie de son créateur pour imaginer la nouvelle fragrance composée de notes boisées. Indigo Blue est le parfum d'un homme face à la mer.

www.daniel-hechter.fr

BEN'S SHOECRAFTERS

Boots Barclay

Prix de vente indicatif : 270€

Composée de plus de soixante modèles allant du 39 au 47, la marque ravit tous les styles et propose une collection de paires de chaussures traditionnelles de richelieu, derbys, boucles, mocassins, bottines et même des sneakers. Ici une paire de boots idéale pour affronter l'hiver.

www.bensshoecrafters.com/fr-FR



Biographie

SITE DE PRODUCTION

RASTATT

(Allemagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

6 857 en France en **2017**,

à titre de comparaison,

Renault a vendu sur

la même période quelque

47 161 exemplaires du

Scénic.

MOTORISATIONS

ESSENCE: de 102 à 211 ch**DIESEL**: de 90 à 177 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

B 180 CDI/B 180 dSa seconde vie
en occasion

Acheter une Mercedes, c'est, pour certains, toucher du doigt une sorte de Saint-Graal. Problème : le prix. Pour contourner l'obstacle, reste la solution de s'orienter vers le marché de l'occasion.

La marque jouit ici d'une réputation flatteuse, qui se ressent au niveau de la cote, mais l'affaire est tout de même plus jouable. Si vous jetez votre dévolu sur le Classe B, nous ne saurions trop vous conseiller une version essence 220 ou 250, qui marie avec bonheur agrément de conduite... et forte décote !



**Née en 2012
Fin de carrière 2018**

Mercedes Classe B

Cette seconde génération de Classe B va disparaître comme elle a vécu, sans donner beaucoup d'émotion.... Par Pascal Richard

Ah, les constructeurs allemands ! Ces alchimistes de l'automobile, capables de changer tout ce qu'ils touchent en or ! Ces artistes du culbuteur, ces Mozart de la distribution... ces as de la techno sont à ce point encensés par la presse automobile que certains se posent même des questions sur la nature des relations qu'ils pourraient entretenir avec cette

dernière. Mais les gens sont tellement méchants... Ce n'est pourtant pas pour calmer les aigreurs d'estomac de ces tristes sires que je vais dire du mal du Classe B. Mais juste parce qu'en matière de monospaces, les allemands, décidément, n'y arrivent pas ! Ainsi, Audi a piteusement abandonné son A2, BMW s'est manifestement forcé à produire un Active

Tourer à peine plus sexy qu'un contrôle fiscal et Mercedes semble toujours chercher sa voie au bout de deux générations de Classe B. Cette voie, le nouveau monospace dérivé de la compacte Classe A paraît vouloir la trouver à travers un style plus agressif et quelques écrans XXL. "Hey, Mercedes ! Tu crois vraiment que ça va suffire ?" ■

LES SECRETS DE FABRICATION DU TAXI ANGLAIS ÉLECTRIQUE

LE LONDON CAB SE BRANCHE SUR PARIS

Le fameux taxi anglais troque son vieux diesel contre un moteur électrique. Ce n'est pas l'unique bonne nouvelle. Il devrait bientôt faire son apparition dans les rues de la capitale française. Récit d'une singulière histoire...

Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin

Je suis encore sous le choc. Nous sommes passés à deux doigts de l'extinction de l'espèce. Avec sa bouille incroyable et ses multiples particularismes, le fameux London Cab, avec son vieux diesel 2.5 VM Motori, n'aurait jamais pu répondre aux nouvelles normes instaurées par la capitale anglaise. Et Londres sans ses "black cabs", c'est un peu l'Italie sans *pasta*, la Grèce sans îles, l'Espagne sans taureaux, la Belgique... (bon, maintenant, faut sortir m'sieur!). Bref, une mauvaise nouvelle. L'ironie de l'histoire qui, décidément n'est plus à un pied de nez près avec l'industrie anglaise, c'est qu'un milliardaire chinois, monsieur Li Shufu, sauve les meubles... et ce qu'il y a dedans. Quelle autre boîte que Geely aurait osé investir 375 millions de livres, construire une usine flambant neuve à Coventry, près de Birmingham, créer un millier d'emplois et développer un tout nouveau modèle à partir de technologies pour le moins innovantes?

Vu depuis chez nous, tout cela semble en effet bien démesuré. Le nouveau TX eCity est fabriqué à partir de pièces d'aluminium collées à chaud,

une technique d'assemblage que l'on rencontre uniquement chez les constructeurs de voitures de sport, comme McLaren ou encore Lotus (qui appartient à Geely). Les pièces d'habillage sont en matériaux composites (le capot reste en aluminium) et sont peintes avant livraison à Coventry. Batterie et trains roulants sont assemblés et fixés sur la caisse monocoque en fin de chaîne. Cette usine ne compte que 46 robots. L'homme conserve la main sur la fabrication du London Cab.

Depuis un an, LEVC (London Electric Vehicle Company) a produit environ 2 000 taxis. Ils sont déjà vendus à Londres et dans d'autres villes anglaises mais aussi à Amsterdam, Oslo et Berlin.

Dans quelques mois, Paris accueillera à son tour ses premiers taxis anglais électriques.

"Nous devons nous ouvrir aux nouveaux marchés, reconnaît Chris Gubbey, directeur de la London EV Company. Nous ne pourrons pas survivre uniquement avec les principales villes anglaises et Londres. Cela restera →



Grâce à son moteur électrique, le London Cab n'a eu aucun mal à recevoir le soutien des élus parisiens. Les premiers modèles sont attendus en milieu d'année prochaine.

le marché le plus important pour nous, mais nous devons aussi regarder ailleurs." La capacité de production de l'usine peut atteindre 20000 unités par an. Pour se rapprocher de cet objectif, LEVC va devoir rôder le processus pour améliorer le flux de production. La filiale de Geely a fabriqué environ 2 000 taxis cette année, soit seulement 10 % de la capacité totale. Pour Chris Gubbey, "la production est très dépendante de l'ouverture aux marchés extérieurs. En 2019, nous prévoyons de construire 4 000 black cabs".

Le pari reste risqué car le nouveau TX eCity (voir l'essai page 83) ne peut pas compter uniquement sur ses caractéristiques pour séduire compagnies et taxis du monde entier. En France, il sera vendu plus de 60 000 € et, malgré son prolongateur d'autonomie, il peut difficilement être utilisé pour autre chose que des trajets urbains et extra-urbains. Un concept que le constructeur assure rapidement rentable pour la profession. Mais Geely voit sans doute beaucoup plus loin. Plutôt que de se battre pour convaincre les taxis un à un, le géant chinois mise assurément sur un

durcissement des législations des plus grandes métropoles. Avec son concept "zéro émission" (à condition de ne pas utiliser le *range extender*, le petit 3 cylindres qui sert à recharger la batterie) et les nombreux aspects pratiques de son nouveau taxi (confort, habitabilité, silence, diamètre de braquage...), il pense pouvoir capter d'importantes parts de marché.

D'ailleurs, le taxi ne semble qu'un point d'ancrage. La société travaille sur un projet d'utilitaire fabriqué sur la même base.

Ceci pour capter le balbutiant secteur de la livraison au dernier kilomètre. "Le Van électrique sera commercialisé en 2020, assure Chris Gubbey, mais nous prévoyons des tests avec certaines entreprises pour la fin de l'année 2019". Aujourd'hui, moins de mille TX eCity circulent dans Londres. Le potentiel est d'environ 20 000 taxis pour la seule capitale anglaise. Les autres villes européennes seront sans doute plus difficiles à conquérir sans une restriction des conditions de circulation. ➤

Dans Londres, déjà plus de 600 de ces nouveaux taxis électriques circulent.



Avec sa batterie de 25 kWh, le TX eCity affiche une autonomie d'environ 120 km. C'est peu. Mais le *range extender* la porte à plus de 600 km.

LES TROIS PRÉCÉDENTES GÉNÉRATIONS DE LONDON CABS



① Comme les ultra-sportives, le London Cab profite d'une structure aluminium assemblée par collage à chaud. ② La colle est appliquée par des robots. Elle ne polymérise que lors du passage au four. ③ La plupart des pièces extérieures sont en plastique et peintes avant l'assemblage. Ensuite, sellerie et planche de bord sont positionnées sur la chaîne.



④ Le pré-assemblage du châssis avec les deux trains roulants et la batterie au milieu est réalisé manuellement. Le câblage de couleur orange signale le circuit haute tension. ⑤ La jonction du châssis et de la carrosserie s'effectue automatiquement mais il faut plusieurs personnes pour le centrage. ⑥ Le 3 cylindres que l'on retrouve sur plusieurs modèles du groupe Geely jouera ici le rôle de range extender: aucune liaison mécanique entre lui et les roues.



FX3 (1948-1958)

En association avec Austin, le FX3 est fabriqué à Coventry à partir de 1948 afin de réapprovisionner un marché des taxis britanniques essoré par la Deuxième Guerre mondiale. Assez rapidement, il devient le taxi le plus présent sur le marché. Des moteurs diesel sont proposés à partir de 1952.



FX4 (1958-1997)

Commercialisé à partir de 1958, le FX4 restera produit pendant près de quarante ans. La principale raison qui permit au FX4 de survivre face à la concurrence de véhicules de grande série tient dans les normes du Public Carriage Office (PCO) de la mairie de Londres. Cet organisme, qui délivre les licences de taxis, exige que ceux-ci puissent faire demi-tour entre deux murs espacés de 7 mètres.



TX1 (1997-2017)

À partir de 1997, le TX remplace le FX. On le retrouvera sous diverses appellations (TX1, TX II et TX4) jusqu'en 2017. Il reprend le diamètre de braquage très court et le 2,5 l diesel italien VM Motori. À partir de 2011, une tentative d'importation sera réalisée sur le marché français.

LEVC

BILL MUN

JEAN-LUC FIEMA/MAXPPP



7 Plus que les roues à fixer, et le London Cab pourra toucher terre.
 8 Après de multiples contrôles qualité, il pourra partir en tests.
 9 Pour l'instant, seuls 2000 taxis sont sortis de chaîne. Mais l'usine de Coventry est capable de produire un taxi toutes les 14 minutes.
 10 La recharge de 80% de la batterie est estimée à 25 minutes sur une borne rapide. Pour l'instant, Paris en manque.



London EV Company mise sur le durcissement des normes pour imposer son taxi dans les villes.



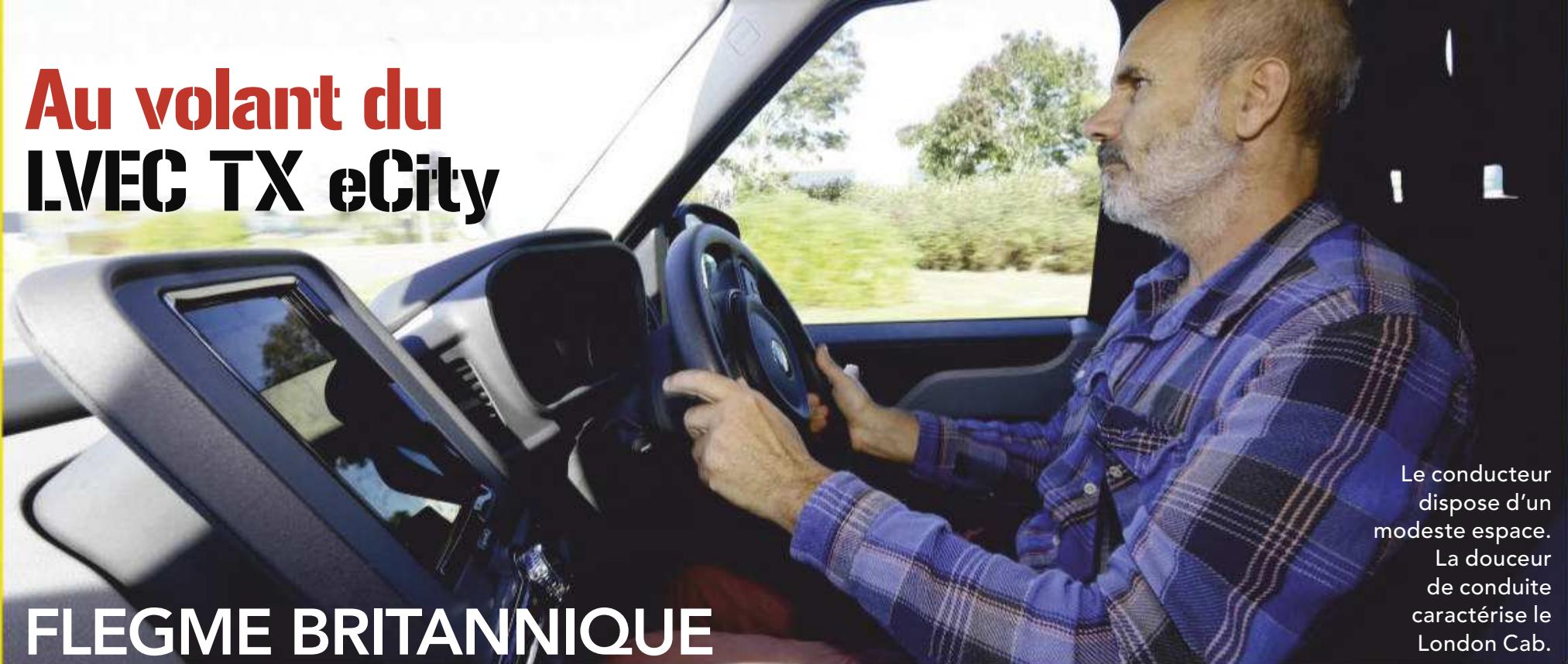
Côté comportement, il y a beaucoup mieux. En revanche, pour faire demi-tour, le TX eCity n'a toujours pas de concurrence.

Le nouveau TX eCity n'est certes pas dépourvu de charme. Pour réaliser les images de ce reportage, nous l'avons essayé à Coventry, mais aussi en plein Paris. Et c'est bien, très certainement, au pied de la tour Eiffel que nous avons rencontré le plus de succès. Certains taxis n'hésitant pas à venir vérifier attentivement l'emplacement dédié aux bagages. Interloqués, séduits par l'accès à bord, mais aussi sonnés par l'estimation de tarif annoncé, peu enclins à miser sur les économies de carburant promises par LEVC... ils n'étaient certes pas tous prêts à signer un chèque de plus de 60 000 €.

Pas de quoi inquiéter les dirigeants de Geely pourtant, car ils affirment miser sur le long terme et semblent certains que l'histoire parle pour eux. Ce qui peut, en revanche, empêcher de dormir les *finance managers* de Coventry, c'est la tournure que va prendre le Brexit et l'issue de celui-ci.

Ce que confirme Chris Gubbey: "Ne nous cachons pas, le Brexit deviendrait un sérieux problème pour nous si les discussions se passaient mal. Nous n'avons qu'une seule usine en Europe. Elle est ici. Nous travaillons avec de multiples équipementiers. Le plus dur, c'est d'imaginer un scénario et de régler la production et la distribution en fonction de cela. Alors que, pour le moment, nous n'avons aucune certitude." ■

Au volant du LVEC TX eCity



Le conducteur dispose d'un modeste espace. La douceur de conduite caractérise le London Cab.

FLEGME BRITANNIQUE

Abord du TX eCity, la meilleure place n'est pas celle derrière le volant. Certes, par rapport à son ancestrale lignée, il se montre autrement plus confortable, rassurant et peu vibrant. Mais le conducteur reste isolé des autres occupants. À sa gauche (ou droite, sur les versions continentales), le stock de bagages. Derrière la vitre de séparation, plusieurs mètres-cubes pour que les six passagers puissent étendre leurs jambes. Ils sont trois dans le sens de la marche, trois sur des strapontins dans le sens opposé. Pour parler au chauffeur, ils doivent appuyer sur un bouton qui ouvre un micro. Ils

peuvent régler la climatisation, utiliser le wi-fi et les multiples ports USB pour recharger les appareils électroniques. À l'avant, la tablette tactile, la télécommande, le levier de commande de vitesses et même le bouton de démarrage sont issus de l'univers Volvo. Des éléments élégants qui doivent cohabiter avec des plastiques rigides. Au démarrage, les 255 Nm de couple du moteur électrique sont suffisants pour lancer efficacement le London Cab. En centre-ville, malgré l'envergure, le TX eCity est particulièrement à l'aise avec ses roues qui braquent sur 63° et qui autorisent un demi-tour dans une ruelle.

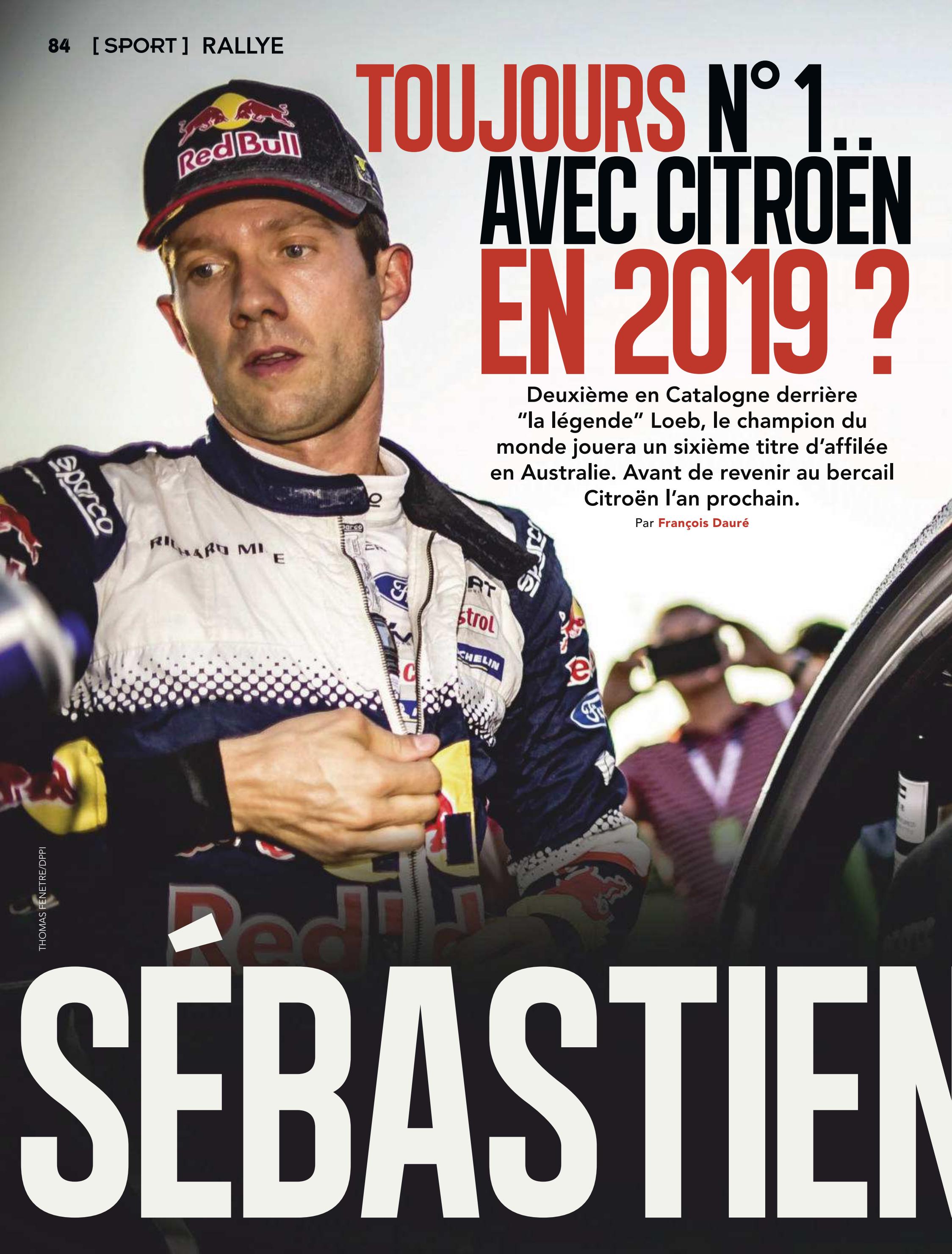
Les nombreuses phases de décélération et la possibilité d'agir sur la force de récupération rendent la conduite très plaisante. Sur les plus grands axes, il manque d'allonge et l'autonomie de sa batterie fond assez vite. L'autonomie annoncée de 120 km peut sembler un peu optimiste. Pas d'inquiétude pour autant. Grâce à son 3 cylindres essence qui joue uniquement le rôle de groupe électrogène en maintenant la charge de la batterie, l'autonomie est portée à plus de 600 km. Dans ce cas, de zéro émission, il passe à 29 g/km et il faut ajouter quelques litres de sans-plomb au coût de la charge.



EN CHIFFRES	
L/I/h:	4,86 / 2 / 1,89 m
Poids:	2230 kg
Puissance:	110 kW
Couple:	255 Nm
Range extender:	3 cylindres 1.5 turbo
Rejets CO₂:	0 (29 g/km avec range extender)
Temps de charge à 50 kW:	80% en 25 minutes

❶ Tablette verticale, commandes... le TX eCity emprunte de nombreux éléments aux Volvo, autre marque appartenant à Geely. ❷ Un micro permet de communiquer avec le chauffeur. ❸ Trois personnes peuvent voyager dans le sens de la marche, trois autres dans le sens opposé sur des strapontins. ❹ Les bagages prennent place à côté du conducteur. ❺ Wi-fi, prise USB... le London Cab passe à l'ère moderne.





TOUJOURS N°1... AVEC CITROËN EN 2019 ?

Deuxième en Catalogne derrière
"la légende" Loeb, le champion du
monde jouera un sixième titre d'affilée
en Australie. Avant de revenir au bercail
Citroën l'an prochain.

Par François Dauré

SÉBASTIEN



À nouveau en tête du championnat, le duo Ogier-Ingrassia devra ouvrir la route en Australie, un handicap notoire sur la terre.

Trois secondes. Tel est l'écart qui a séparé les deux pilotes français au bout de 317 km de spéciales en Espagne et qui séparera, peut-être, Sébastien Ogier d'un nouveau sacre mondial le 18 novembre, à Coffs Harbour, en Australie. Ou pas. Cela parce que, avant l'épreuve finale du championnat WRC 2018, l'avance du pilote Ford M-Sport sur son ultime rival, le Belge Thierry Neuville (Hyundai), se limite ainsi à trois points. Une victoire en Catalogne l'aurait portée à dix. Pas vraiment un matelas confortable, mais déjà moins raide. Ironie de la situation, Sébastien Ogier a scellé, fin septembre, son retour chez les Chevrons pour les deux prochaines saisons et Sébastien Loeb, pigiste prestigieux de la marque, aura donc, peut-être, contribué à l'empêcher de rapporter le numéro 1 sur les flancs d'une Citroën.

Non, non et non. Il ne faut y voir aucune malice. Le fameux contentieux du Rallye du Mexique entre Seb le Jeune et Seb l'Ancien, en 2011, reste dans un placard. Parce que le temps érode les aspérités, parce que leurs choix de carrière respectifs les ont emmenés sur des pistes différentes et parce que, aujourd'hui, les enjeux ne sont plus les mêmes. Sébastien Ogier a, naturellement, endossé le rôle de patron du WRC après la retraite de Sébastien Loeb, fin 2012. À cette époque, neuf fois champion du monde, l'Alsacien avait martelé : *"Plus question de saison complète. Tous ces voyages lointains, toutes ces séances d'essais à longueur d'année, j'en ai assez. Quelques rallyes à l'occasion, à*

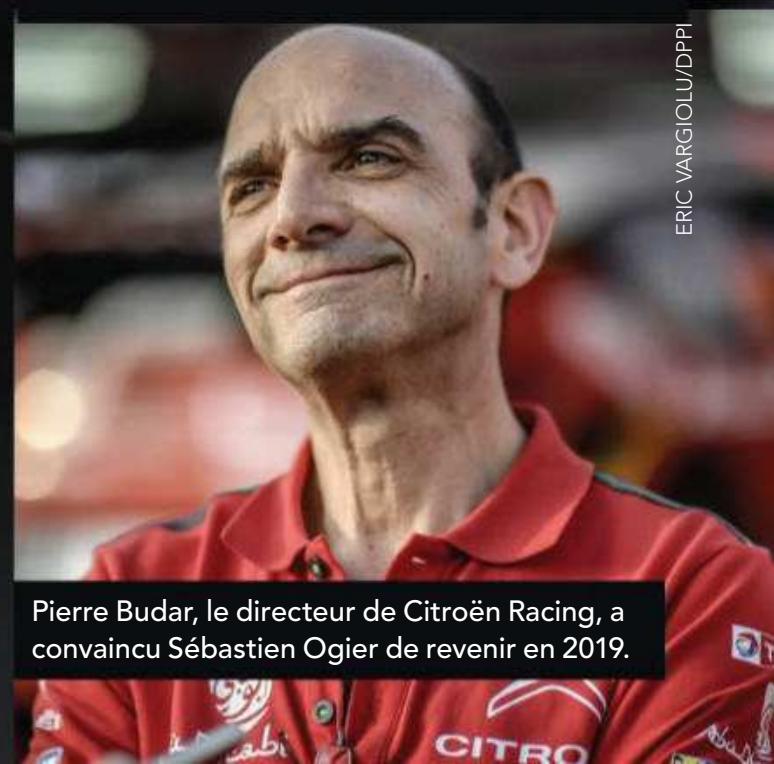
l'avenir, en fonction de mon emploi du temps, d'accord. Mais pas plus." Et il s'y est tenu.

Depuis, Sébastien le Gapençais a enchaîné victoires (44 à ce jour) et couronnes mondiales.

Avec Volkswagen pendant quatre ans, puis M-Sport Ford en 2017. Ce dernier sacre obtenu dans la douleur, avec une machine clairement moins performante que la Hyundai et la Toyota de ses rivaux, Neuville et Tänak, lui a apporté une joie nouvelle, une émotion encore inconnue. Nul doute que, s'il conserve son sceptre le 18 novembre au soir, Sébastien Ogier retrouvera ces mêmes sensations. Mais il tournera aussi une page avant un ultime chapitre de sa carrière. *"Mon prochain contrat sera le dernier en WRC"*, annonçait-il au cours de l'été, en réponse aux rumeurs de transfert. Envisagé l'an dernier et souhaité ardemment par le directeur de Citroën Racing à cette période, Yves Matton, le projet de retour d'Ogier avait capoté. Le salaire d'un futur quintuple champion du monde posait problème à M^{me} Linda Jackson, directrice générale de la marque. Mais aussi (surtout), l'équipe ne donnait plus au pilote les garanties de performance de la décennie écoulée. Les chiffres ne mentent pas : 8 victoires seulement pour Citroën sur la période 2013-2017, à comparer aux 88 succès engrangés entre 2002 et 2012. Par ailleurs, les restrictions de budget dans le groupe PSA ont entraîné des coupes sombres dans l'effectif des ingénieurs et tech-

niciens, ramené à environ 200 au total pour les deux entités et quatre programmes (Dakar et Rallycross pour Peugeot, WRC et WTCC pour Citroën). D'où l'appel à des prestataires dans l'équipe de course Citroën Racing en WRC. Cela a eu raison de la patience d'Yves Matton, faisant défection pour un poste de direction à la FIA début janvier 2018. Pourtant, son successeur, Pierre Budar a réussi, quelques mois plus tard, à inverser la tendance jusque-là minimaliste de l'engagement de Citroën en Rallye. Rapidement, il a pris des décisions fortes. La première, fin mai, fut de virer le pilote numéro un, Kris Meeke, très rapide... quand il reste sur la route. Ensuite, convaincre la direction du groupe de lui donner les moyens de ramener au bercail Sébastien Ogier. Bingo ! Ce qui permet au pilote français d'affirmer : *"C'est très sympa de retrouver des gens avec qui j'ai bien travaillé il y a quelques années et par ailleurs, tenter de devenir champion du monde avec une troisième équipe différente est un défi très excitant."* Il ne retrouvera certainement pas les mêmes visages qu'en 2008-2011, mais sa signature au bas du contrat confirme la volonté des Chevrons de revenir au sommet, dès 2019. D'autant que son équipier sera le très prometteur Finlandais Esapekka Lappi, gage d'investissement sur le futur. Sébastien Ogier et Julien Ingrassia ne sont pas encore assurés d'arborer le numéro 1 sur leur C3 l'an prochain, mais une certitude s'impose : ils se donneront à fond pour boucler la boucle avec panache. ■

OGIER



Pierre Budar, le directeur de Citroën Racing, a convaincu Sébastien Ogier de revenir en 2019.

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



EN MESURES

L/I/h:

4,48 / 1,74 / 1,74 m

Poids: 1 240 kg

Puissance:

110 ch DIN à 5 250 tr/mn

1000 m d.a.: 36,2 s

V. max.: 162,6 km/h

Consommation

à 90 km/h:

9,15 l/100 km

Cette ultime génération d'Austin Princess se caractérise par un design deux volumes, agréable et très moderne pour l'époque, avec un capot particulièrement plongeant.

L'AUSTIN PRINCESS 2200 HLS À L'ESSAI

On le sait, les Anglais sont particulièrement attachés à leur monarchie, et la venue d'une nouvelle princesse reste un événement ! Princess était le nom choisi par Austin pour incarner son haut de gamme, une berline moderne et ambitieuse aux antipodes de la vieillissante Mini...

Par **Bernard Carat** (1976) / **Thomas Riaud** (2018)

Extraits...

■ "Au début du printemps dernier, nous fûmes présentés en Angleterre à une princesse, mais sans le savoir, car à l'époque cette voiture s'appelait encore Austin-Morris 18-22 ou même Wolseley. Depuis, la British Leyland s'est organisée et la Princess est devenue une marque à part entière au même titre que Mini."

■ "Seuls les moteurs sont anciens, déjà utilisés sur d'autres modèles, même si le groupe transversal à six cylindres est unique au monde. Ce n'est pas dans nos habitudes de prendre parti en matière de goûts et de couleurs mais nous n'hésiterons pas à déclarer que la ligne est très réussie sur le plan de l'efficacité."

■ "En accord avec l'importateur, nous avons choisi pour les essais la Princess 2200, bien placée par son prix au sein de la famille des voitures à moteur six cylindres, remise à la mode par Peugeot et Renault."

■ "On sait que cette Princess peut être considérée comme entièrement nouvelle, autant par son style de carrosserie que par sa suspension hydraulique ou même par ses roues avant motrices, encore rares dans la catégorie."

■ "La forme plongeante est une idée d'avenir tandis que le dessin du capot et la calandre se signalent par une certaine pureté."



Le tableau de bord de la Princess n'est pas un modèle d'élégance et il lui manque un compte-tours !

“ On reconnaît la Princess 6 cylindres à son toit garni de vinyle et à une finition intérieure plus soignée. ”

↑ *Ses qualités*

STABILITÉ TOTALE

“Sa tenue de route, même dans les pires conditions, est vraiment étonnante. Rivée sur ses quatre pneus-ventouses, elle se moque de la pluie, du vent, des mauvais revêtements et même de la neige.”

TRÈS GRAND CONFORT

“Le confort vient aussi du silence à toutes les allures. Les bruits de roulement sont remarquablement filtrés par la suspension, la caisse est silencieuse dans l'air et la mécanique reste toujours d'une grande discréetion.”

LARGE HABITABILITÉ

“À l'intérieur, l'habitabilité est largement calculée, non seulement à l'avant, mais aussi à l'arrière où un adulte de bonne taille peut encore placer ses jambes lorsque les sièges avant sont reculés à fond.”

↓ *Ses défauts*

CONSOMMATION TROP FORTE

“La courbe, à vitesse constante, est de 9,5 litres à 90 km/h, 13,35 l à 130 km/h et atteint 23,5 l à 162 km/h. C'est évidemment plutôt cher en regard des performances.”

MANQUE DE PERFORMANCES

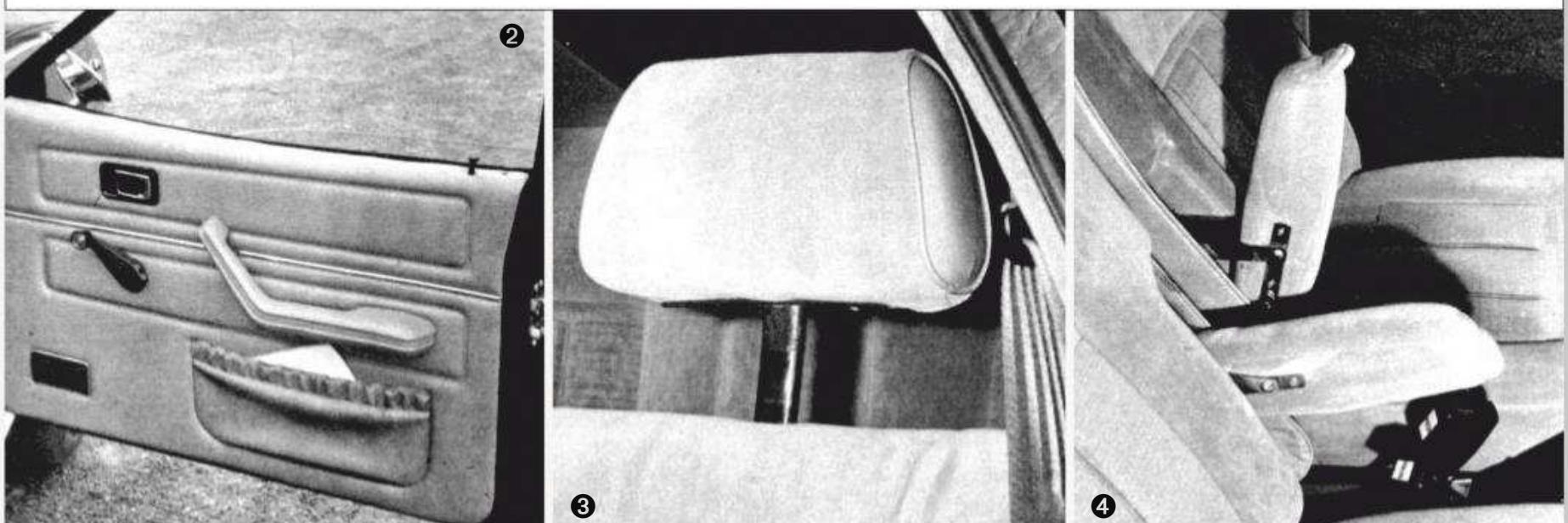
“À Montlhéry, par une température de 0 °C, nous n'avons pu dépasser 162,6 km/h, ce qui est peu par rapport à la puissance annoncée.”

PNEUS TROP GÉNÉREUX

“À notre avis, les pneus sont trop larges, ce qui freine la voiture en entraîne une consommation élevée.”



- ① La Princess bénéficie de cotés généreuses, et cela se ressent, avec une habitabilité très au-dessus de la moyenne.
 ② De pratiques soufflets vide-poches sont intégrés dans les portières. ③ Des appuie-tête confortables viennent compléter les dossier des sièges avant. ④ Conducteur et passager avant disposent chacun d'un accoudoir central!



“ Les ceintures de sécurité à enrouleurs comportent un rappel lumineux et sonore quand elles ne sont pas mises. ”



① Vu sous cet angle, le design "en coin", plutôt élégant, de la Princess, saute aux yeux. ② Ici, les 6 cylindres prennent place transversalement... comme dans la Mini! Il développe 110 ch DIN. ③ Le coffre, encombré par la roue de secours, ne peut engloutir que 423 dm³ de bagages. ④ Contrairement à la Renault 30, rivale directe toute désignée, la Princess n'hérite pas d'un pratique hayon, pourtant logique vu la forme de sa poupe.



Extraits...

- "Les Dunlop superadhérents choisis par le constructeur procurent une stabilité exemplaire même sous la pluie, mais ne sont pas nécessaires avec une telle suspension maintenant les roues plaquées au sol."
- "La consommation est aussi gênée par la présence de deux carburateurs horizontaux à cloche qui n'ont jamais été réputés pour leur économie. Dans ces conditions, l'aérodynamisme de la caisse est inopérant."
- "Tout en étant bon, le freinage est plus ordinaire à cause d'une pédale élastique et de quelques blocages des roues arrière."
- "Ses qualités routières sont servies par une bonne visibilité générale, particulièrement vers l'avant où le capot très plongeant dégage bien la vue."
- "Les fauteuils avant bien rembourrés et bien garnis, munis de petits accoudoirs escamotables, sont aussi réglables en hauteur, ce qui permet vraiment à chacun de trouver la meilleure position."
- "Avec une telle forme de l'arrière, il aurait mieux valu prévoir carrément un hayon ou du moins la lunette ouvrante."
- "Autant le dire tout de suite, la Princess nous a séduits aussi bien par sa ligne provocante que par sa sûreté sur la route ou par son confort à tous les niveaux."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Le rapprochement forcé de nombreuses marques au sein de la nébuleuse Leyland a fait des morts, et Princess, qui est passée d'un nom de modèle à une marque à part entière, en fait partie. La liste est malheureusement longue, avec la disparition de quelques joyaux de la couronne, tels Rover ou MG, revendus une misère à la Chine, tandis que Jaguar et Land Rover roulent désormais pour Tata, et Mini pour BMW. Rétrospectivement, il est amusant de constater que la seule marque anglaise encore indépendante est... Morgan!

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ CITROËN

“J'ai eu la malheureuse idée d'acquérir un C4 SpaceTourer Feel (anciennement C4 Picasso) au moment du changement d'appellation ; à la commande, on ne m'a pas prévenu des changements d'équipement et je n'ai pas été assez vigilant pour consulter le nouveau catalogue commercial. J'avais commandé, entre autres, le pack Lounge pour avoir le repose-pieds passager, mais cet équipement a été purement et simplement supprimé de cette option et, bien sûr, sans diminution de tarif ! Suite à ma réclamation, le service clientèle m'a bien fait remarquer que mon véhicule était conforme à la commande et que c'était une fin de non-recevoir. À tous les futurs acheteurs de véhicules neufs : faites très attention au moment d'acheter un véhicule en vérifiant s'il n'y a pas eu de modification d'équipement !”

Rémi Husset

Jean-Jacques Bondar nous parle de sa **Volkswagen EOS TDI 140**

ACHETÉE NEUVE LE 1^{er} MARS 2009
145 000 km PARCOURS



“Je possède toujours mon EOS Individual. Et je l'entretiens avec soin : dernière intervention, après la révision des 140 000 km : le changement de la courroie de distribution avec pompe à eau, galets et tendeur chez Volkswagen. La facture était deux cents euros plus élevée que chez Midas et Speedy. Mais je n'ai pas voulu prendre de risque sur cette voiture, qui devient un collector. J'en suis toujours très satisfait, je la bichonne et je n'ai que de la satisfaction en ce qui me concerne.”

Bruno Aubry nous parle de son **Renault Scénic IV 1.6 dCi EDC Intens**

“C'est mon sixième Scénic. C'est un véhicule très agréable et confortable.”



“Le 2.0 dCi de mon Scénic III ayant lâché, j'ai remplacé cette voiture par ce Scénic IV. J'étais encore abonné à Carminat TomTom pendant neuf mois et je disposais encore de près de deux ans d'abonnement Coyote. J'ai contacté les deux sociétés pour transférer ces abonnements. Réponse claire et nette : infaisable ! Par ailleurs, impossible d'utiliser Android Auto alors que ma voiture est annoncée comme compatible – Renault me renvoie vers le service qui gère R-Link... Pour le reste, voilà quatre mois que j'utilise ce véhicule, il est très agréable à conduire. Petit bémol, s'il en faut un, la souplesse et le

couple du 2.0 dCi me manquent. Ce nouveau Scénic est très plaisant pour le technophile que je suis, les différents réglages du R-Link 2 sont agréables à utiliser et font vraiment sens (mode sport, mode éco, mode perso, mode neutre...). Il manque peut-être dans la notice ou sur le site de Renault un PDF d'explication des divers habillages des différents modes. Mais avec le temps, on en comprend les subtilités à force de tâtonnements. En définitive, je suis satisfait de mon sixième Scénic, le confort est toujours de la partie, seuls quelques bruits aérodynamiques sont à souligner.”

ACHETÉ NEUF EN JUILLET 2018; 5000 km PARCOURS; CONSOMMATION MOYENNE: 6,2 l/100 km EN CYCLE MIXTE; 5,5 l/100 km SUR LA ROUTE DES VACANCES (AUTOROUTES ET NATIONALES).



aj L'avis de Brice Perrin

Mettre en place des services connectés, c'est très bien. Ne pas prévoir la possibilité pour les clients de transférer les abonnements d'un véhicule à un autre, ça fait vraiment brouillon. Par ailleurs, la régression du Scénic IV sur l'insonorisation, que j'ai trouvée flagrante, est difficile à justifier...

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

lautojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Gourmand, le Ford Ecosport

J'ai un Ford Ecosport 1.0 125 ch boîte automatique 6 vitesses depuis juin 2018. J'en suis très content, mais je trouve la consommation un peu élevée. Cette voiture a 3400 km et j'ai mesuré pour des parcours de type urbain 9 à 10 l/100 km, voire un peu plus. Je mets du 95-E10. Pensez-vous que ceci soit normal, vu le faible kilométrage, ou dois-je me retourner vers Ford pour chercher un éventuel souci ? Cela me semble élevé pour un 3 cylindres ! J.-Y.R.

Il est possible et même probable que le faible kilométrage parcouru jusqu'alors modifie à la marge la consommation moyenne de votre moteur. Mais la surconsommation est bien réelle par rapport à une version BVM. Nous avons mesuré 0,6 litre d'écart en moyenne entre les versions BVM et BVA, mais 1,5 l/100 km lorsque la mesure est réalisée en ville. Notez que la tendance s'inverse sur autoroute.



FLORIAN GROUT

Stop/start et diesel, ça marche ?

Désireux d'acheter un Mercedes GLC 250 d automatique, je me demande si le choix d'un stop/start est bien compatible avec le turbo diesel qui l'équipe. P.L.

Non seulement, il est compatible, mais il équipe le modèle de série. Sur certaines Mercedes, son fonctionnement, et notamment la remise en route du moteur, manque de vivacité. Mais globalement, sur le GLC 250 d, c'est assez bien géré. Dans tous les cas, il reste déconnectable.



CLÉMENT CHOULOT



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

Puissance des hybrides, un mauvais calcul ?

Une chose m'interpelle, et ce n'est pas la première fois. Dans votre numéro 1018 d'octobre concernant la fiche occasion de la "béhème" Série 5, je lis au niveau de la puissance de l'hybride, $340 = 306 + 55$? A.P.

On ne peut pas additionner les deux puissances (électrique et thermique) sauf si elles sont obtenues au même régime (ce qui est particulièrement rare). On parle alors de puissance cumulée, que l'on ne met pas en regard d'un régime moteur. Même remarque pour le couple, celui provenant du moteur électrique est maxi dès le démarrage alors que la valeur maxi du couple du moteur thermique est en général obtenue entre 1 000 et 4 000 tr/mn en fonction du type de moteur.

CITROËN BERLINGO

Si vous recherchez une auto ayant l'esprit pratique... et celui de famille chevillé aux enjoliveurs, le nouveau Berlingo pourrait bien finir dans votre garage !

Par Pascal Richard Photos Christian Martin

Aujourd'hui, avec cette toute nouvelle mouture, le Berlingo semble rompre encore un peu plus avec ses racines utilitaires. Pourtant, le millésime 2018 n'oublie pas les fondamentaux qui ont fait son succès (confort,

habitabilité et... une once de rusticité !); il va même un peu plus loin côté modularité en proposant jusqu'à 7 places et deux carrosseries (M : 4,40 m de longueur et XL : 4,70 m). Sur le plan mécanique, trois diesels et un bloc essence sont au pro-

gramme tandis que la gamme s'articule autour de trois finitions.

À noter que ce configurateur vaut également (au moins sur le plan mécanique) pour les cousins du Berlingo que sont le Peugeot Rifter et l'Opel Combo.

Sur le plan esthétique, le nouveau Berlingo ne manque pas d'allure. Plus costaud que par le passé, il est disponible en versions 5 et 7 places.



LA GAMME

Moteurs/Prix	Live	Feel	Shine	Malus écologique
Diesel	BlueHDi 75 ch	21 850 €	—	0 €
	BlueHDi 100 ch	23 100 €	24 700 €	0 €
	BlueHDi 130 ch	—	26 450 €	0 €
	BlueHDi 130 ch EAT8	—	28 150 €	0 €
Ess.	PureTech 110 ch	21 950 €	23 550 €	53 €

Prix indiqués pour les versions taille M (4,40 m de longueur). Pour les tailles XL (4,75 m), ajoutez 1000 € sauf BlueHDi 75 non disponible en XL.

NOS COUPS DE CŒUR



La position de conduite est encore un peu "typée" mais elle n'est pas inconfortable.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Sur les versions BlueHDI 75 et 100 ch est montée une boîte à 5 rapports, tandis que les PureTech 110 ch et le BlueHDI 130 ont droit à une sixième vitesse. Comme souvent chez PSA, la commande de boîte n'est pas un monstre d'agrément, mais l'étagement ne pose pas de problème.

AUTOMATIQUE

Dans ce domaine, le Berlingo ne fait pas dans la

demi-mesure puisqu'il reçoit la nouvelle boîte de vitesses automatique à 8 apports EAT8. Facturée 1 700 €, elle ne peut être associée qu'au moteur BlueHDI 130 ch.

INTÉGRALE

Un Berlingo 4x4 ! Chez Dangel, ce sera sans doute possible, mais pour l'instant, il faudra se satisfaire de l'antipatinage optimisé Grip Control, qui offre 5 réglages prédefinis (sable, boue, route...). Facturé 400 €, il s'accompagne d'une aide à la descente.

L/I/h/empattement: 4,40/1,85/1,84/2,78 m (taille M)/4,75/1,85/1,85/2,97 m (taille XL)

MOTEURS DIESEL

	BlueHDI 75 ch*	BlueHDI 100 ch*	BlueHDI 130 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	76 à 3 500	102 à 3 500	130 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750	250 à 1 750	300 à 1 750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	152	171	185* (180)
Accélération 0-100 km/h (s)	16,5	12,3	12,8 (12,2)
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	NC	10,8 (12,2)
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	4,1	4,3	6,1 (6,3)

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

MOTEURS ESSENCE

	PureTech 110 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	169
Accélération 0-100 km/h (s)	13,1
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	12,6
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	7,8

Le Berlingo n'est pas un monstre d'agilité, mais ce qui lui est demandé, c'est avant tout du confort, et sur ce point, il ne déçoit pas.

LES MOTEURS

DIESEL

BlueHDI 75 ch

Ce n'est sûrement pas le bloc le plus adapté au Berlingo. Pas spécialement soucieux de sa ligne et, surtout, doté d'une surface frontale énorme, le ludospace Citroën met à l'épreuve la trop timide cavalerie disponible ici. Notez que la version XL ne peut pas être associée à ce moteur.

BlueHDI 100 ch

Toujours pas le grand frisson, mais au moins, le Berlingo peut mettre en avant une réelle polyvalence d'utilisation. Toutefois, si vous optez pour une version 7 places ou que vous voyagez souvent en charge, vous risquez de trouver le temps un peu long...

BlueHDI 130 ch

Cette fois, on y est ! Avec 130 ch à sa disposition, le Citroën peut enfin proposer de bonnes prestations routières, et ce, quels que soient le terrain et le taux d'occupation des sièges ! Capable de bonnes relances et d'accélérations correctes, le Berlingo revendique ici – et en dépit de la bonne santé de sa mécanique – une consommation moyenne très raisonnable (6,1 l/100 km).

ESSENCE

PureTech 110 ch

Seul bloc essence disponible, le 3 cylindres PureTech 110 ch manque un peu d'allonge pour affronter, en charge, les longues étapes autoroutières. En revanche, si vous vous en tenez à une utilisation urbaine, il se montrera plutôt à son avantage.



ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne (AFIL), alerte risque de collision, allumage automatique des phares, autoradio avec commandes au volant, banquette arrière fractionnable, climatisation manuelle, connexion Bluetooth, freinage d'urgence autonome, ordinateur de bord, portes latérales coulissantes, reconnaissance des panneaux, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres avant électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Live	Feel	Shine
Affichage tête haute	–	350 €	série
Aide au stationnement arrière	❤ 250 €	série	série
Climatisation automatique	–	300 €	série
Frein de stationnement électrique	–	série	série
Grip Control + aide à la descente	–	400 €	400 €
3 sièges arrière indépendants et escamotables	–	série	série
2 sièges supplémentaires amovibles (7 pl.)	700 €	700 €	0 € (M) / 700 € (XL)
Siège passager avant escamotable	–	série	série
Rétroviseurs rabattables électriquement	–	série	série
Système de navigation	–	❤ 600 €	série



WILLIAM CROZES



❶ Le Modutop, en option sur Feel (750 €) et de série sur Shine, apporte lumière et espaces de rangement (92 dm³). ❷ L'instrumentation, très classique, est parfaitement lisible. À noter que le cousin de chez Peugeot, le Rifter, a droit à l'i-Cockpit. ❸ La version automatique (option, 1 700 € sur BlueHDI 130 ch) reçoit cette originale commande de boîte. ❹ Les places arrière sont généreuses. Les trois sièges individuels (de série à partir de Feel) sont escamotables dans le plancher. Une fois celui-ci rabattu, la longueur de chargement (parfaitement plane) atteint 2,60 m. ❺ Pour une voiture de cette taille, le coffre (632 dm³) est particulièrement généreux.

**LES FINITIONS****LIVE**

En entrée de gamme, le Berlingo propose un équipement de série honorable (*voir tableau*). Dommage que la présentation soit un peu austère malgré la sellerie bicolore. Côté pratique, se trouvent une tablette cache-bagages à deux positions (sur le Taille M), un rangement type capucine au niveau du pavillon et deux portes arrière coulissantes. Sur le plan mécanique, sont présents les diesels de 75 et 100 ch.

❤ FEEL

Passer de la finition Live à la finition Feel vous coûtera 1 600 €. La somme n'est pas anodine, mais l'équipement de série et la présentation progressent sensiblement. Aussi, la banquette arrière est remplacée par trois sièges indépendants et escamotables, des barres de toit font leur apparition, les airbumps et les cerclages des projecteurs antibrouillard reçoivent des inserts blancs, les poignées de portes et les coques de rétroviseurs reprennent la teinte de la carrosserie. À bord, sont installés des tablettes type aviation, des sécurités enfant à commandes électriques, des aumônières au dos des sièges avant, un tiroir sous le siège conducteur. Côté techno, on note l'arrivée du Mirror Screen. Tous les blocs, à part le BlueHDI 75 ch, sont disponibles.

❤ SHINE

Affichage tête haute, climatisation automatique, toit ouvrant panoramique, GPS, volant cuir... à ce niveau de finition, le Berlingo se donne des grands airs ! La présentation intérieure est plus colorée, avec une sellerie plus chatoyante, de nouveaux espaces de rangement (Modutop) et une lunette arrière ouvrante. Toutes ces générosités impliquent un surcoût de 2 000 € par rapport à l'exécution Feel.



Pour ceux qui seraient épris d'aventure, Citroën propose l'antipatinage optimisé Grip Control (400 €) et, pour le look, le pack XTR (750 €). Tous les Berlingo reçoivent deux portes arrière coulissantes.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK XTR

(750 €)

Auparavant, les lettres XTR désignaient une finition. Aujourd'hui, il s'agit d'un pack disponible sur les exécutions Feel et Shine. Dans les deux cas, le Berlingo adopte avec cette option une présentation un peu plus orientée "baroudeur" qui se traduit par la présence de sabots de protection avant et arrière, des jantes alliage de 17 pouces (16 pouces avec l'option Grip Control). Sont inclus aussi des inserts orange à la place des inserts blancs au niveau des airbumps et des cerclages d'antibrouillards avant, des coques de rétroviseurs Noir Onyx et une sellerie spécifique.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK PARK ASSIST

(700 €)

Le Berlingo est un engin aux dimensions relativement généreuses et dont la visibilité périphérique laisse un peu à désirer. Du coup, ce pack, disponible sur les finitions Feel et Shine, n'a rien d'un gadget. Un peu coûteux, il justifie en partie son prix par sa richesse puisqu'il comprend le radar de stationnement avant, l'aide au stationnement latéral (si option Connect Nav – 600 € – sur Feel), la caméra de recul, la prise en charge des manœuvres de stationnement (+ mesure de la place disponible) et la surveillance des angles morts.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK DRIVE ASSIST

(600 €)

Ce pack, comme les précédents, concerne les finitions Feel et Shine, mais il exclut la motorisation BlueHDI 100 ch. Il comprend l'alerte d'attention pour le conducteur, la gestion automatique du passage feux de croisement/feux de route, la reconnaissance étendue des panneaux et le régulateur de vitesse adaptatif (avec fonction stop sur la version BlueHDI 130 EAT8). Bien, mais un peu cher.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ (sauf si vous roulez beaucoup)

PACK VOYAGE

(390 €)

Sont incluses dans ce pack deux prises USB pour les places arrière. Des aérateurs sont également prévus pour ces dernières. La console centrale adopte pour sa part un espace de rangement. On trouve également une prise 230 V et un système de recharge par induction pour votre téléphone portable (s'il est compatible avec cette technologie). Pas totalement indispensable, mais si vous ne vous déplacez pas sans quelques équipements multimédias à bord... À noter que, pour surveiller vos chers petits lors de leurs séances de lecture de DVD et les protéger du soleil, Citroën propose le pack Enfants (200 €) qui regroupe un rétroviseur intérieur supplémentaire et des rideaux pare-soleil latéraux.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

BlueHDI 130 ch EAT8 Shine

30 150 € hors options - Malus écologique : 0 €

Plus cossu, plus abouti en matière de finition, le Berlingo millésime 2018 conserve malgré tout un solide esprit pratique et une habitabilité (et un coffre) XXL. Côté équipement, il monte aussi en gamme et son prix de vente s'en ressent. Concernant les moteurs, le BlueHDI 130 ch est le bloc le plus adapté et il a le mérite de pouvoir être associé à la boîte automatique. Si vous roulez moins, le PureTech 110 ch en finition Feel (23 550 €) est une bonne option.

LES TEINTES

Peintures opaques



Blanc Banquise (gratuite)



Aqua Green (200 €)



Noir Onyx (400 €)

Peintures métallisées (600 €)



Deep Blue



Gris Acier



Gris Platinium

Peintures nacrées (600 €)



Sable

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur l'ensemble de la gamme.



Jantes alliage en option (500 €) sur Feel et Shine.



Jantes alliage incluses dans le pack XTR (750 €).

OPEL ASTRA

Lors de son lancement en 2015, l'Astra V a reçu un nouveau châssis, de nouveaux moteurs et des équipements dernier cri. De quoi la remettre au goût du jour et en faire une compacte intéressante. Par Pascal Serres Photos Yann Lefebvre

Opel Astra V monte d'un cran en matière de qualité de fabrication. Les matériaux de l'habitacle sont flatteurs au toucher et bien assemblés. Dommage que l'intérieur manque un peu de gaieté. Il n'en reste pas moins cossu et relativement agréable à vivre. L'ergonomie générale est plutôt convaincante malgré quelques fausses notes, notamment en ce qui concerne les commandes au volant qui se montrent un peu complexes. Un constat qui vaut également pour la gestion du système de navigation. La vie à bord est assez plaisante et l'habitabilité d'un bon niveau: à l'avant comme à l'arrière, les occupants voyageront dans de très bonnes conditions. Côté motorisation, les nouveaux blocs proposés sont agréables à l'usage. Sur route et autoroute, les suspensions s'avèrent confortables et efficaces, mais elles réagissent un peu sèchement sur les petits défauts de la chaussée.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0	105	Pas ridicule, ce 3 cylindres est agréable en ville mais montre ses limites sur route et en charge.
	1.4	125 / 150	Un bloc essence performant, qui saura répondre présent en toutes circonstances. Un peu gourmand.
	1.6	200	Une version assez rare en occasion, mais qui confère de belles performances à l'Astra.
Diesel	1.6 CDTI	95 / 110	La version 95 ch est un peu juste. Le 110 ch fait nettement mieux.
	1.6 CDTI	136	Un diesel agréable et volontaire, qui offre un bon compromis performances/coût à l'usage.
	1.6 CDTI	160	Avec deux turbos, ce moteur est coupleux à bas régime. Il offre un bel agrément de conduite.





NOTRE CHOIX

1.6 CDTI 136 ELITE

de 2017

1^{er} prix prospecté : **17 990 €**
20 960 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	136 ch à 3500 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques AV/AR	205/55 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,37/1,81/1,48/2,66 m
Poids/tractable freiné	1 360/1 500 kg

Performances

1 000 m d. a.	30,8 s
0 à 100 km	9 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8/9,2/11,2 s
Vitesse maxi	198 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	146/144 cm
Volume de coffre	314 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 850 €	Carte grise **: 231,10 €
-------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	5,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	5,9/5,8/5,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	828 km/48 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	300 €	Kit de distribution chaîne
Amortisseurs AR	150 €	Embrayage
Disques AV	320 €	FAP
Disques AR	190 €	Pneus (1 paire)
Plaquettes AV	140 €	Feu AV
Plaquettes AR	110 €	Feu AR
Filtre à air	26 €	Bouclier AV
Filtre à huile	13 €	Bouclier AR

■ 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 PANNE

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

Bruit chronique associé à une perte de puissance sur tous les moteurs à essence. L'huile d'origine est en cause et doit être vidangée.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEURS DIESEL

Sur le 1.6 CDTI 110, vibrations importantes au ralenti : reprogrammation de la régénération du FAP. Toujours sur le 1.6 CDTI, le moteur a des ratés et des à-coups de fonctionnement dus à un manque d'homogénéité de quantité de carburant entre les différents cylindres. Ce problème impose une mise à jour du calculateur de gestion de l'alimentation. On note aussi des remontées d'odeurs d'échappement dans l'habitacle (colliers à resserrer).

ÉLECTRONIQUE (1)

Dysfonctionnement de la jauge à carburant (reprogrammation).

ÉLECTRONIQUE (2)

Défaut d'affichage au niveau de l'écran central, impossibilité d'obtenir du son de la radio et/ou du téléphone (reprogrammation du système IntelliLink).

SUSPENSION

Bruit dans le train avant dû à un défaut des triangles de suspension (à changer).

CARROSSERIE

Des cas de condensation dans les feux arrière qui sont alors à remplacer (généralement l'intervention est prise en garantie). Infiltration d'eau au niveau du pare-brise (étanchéité à refaire).

LES RAPPELS

MAJEURS

LUBRIFICATION (JUILLET 2018)

Risque de fuite d'huile sur les Astra fabriquées entre le 17 janvier et le 4 avril 2018. En cause, un joint d'étanchéité mal ajusté sur la canalisation d'huile du turbo. L'huile qui coule peut alors s'enflammer et provoquer un incendie.

AIRBAGS (JANVIER 2017)

Sur les Opel Astra des millésimes 2016

et 2017, en cas de collision frontale, le coussin gonflable du passager avant pourrait ne pas se déployer correctement.

AIRBAGS (FÉVRIER 2017)

En raison d'un mauvais mélange des produits chimiques dans le générateur de gaz, le coussin gonflable du passager avant peut ne pas être déclenché en cas d'accident (Astra de 2016).

& MINEURS

Pas de rappels mineurs.

LE BILAN FIABILITÉ

Cette génération d'Opel Astra est d'un excellent niveau de fiabilité et dépasse souvent la concurrence dans ce domaine. Les gros pépins sont très rares et l'achat peut être fait quasiment les yeux fermés. Et cela, quelle que soit la motorisation choisie.

**Abonnez-vous à
l'Offre Sans Engagement de**

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

**Recevez directement chez vous
1 jeudi sur 2 :**

**L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon**

- + 5 Guides dans l'année**
- + EN CADEAU
La montre Chronographe**
(valeur : 40€)

**= 40%
de réduction !**

+ la version numérique offerte !



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



**6,59€
par mois
SEULEMENT**
au lieu de 10,95€

**La montre
Chronographe**

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

Boîtier : rond métal.
Couleur : argent.
Finition : polie.

Diamètre : Ø 42 mm.
Cadran : Noir avec index appliqués poli-miroir et luminescents.

Aiguilles : Luminescentes avec trottouse rouge.

Verre : Minéral.
Mouvement : Quartz-3 Aiguilles.
Livrée avec outil de changement de bracelet.

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€*. (1028919)

Je recevrai la montre chronographe 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€ (1028927)

-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° Cryptogramme

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 :

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

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

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



Tarif kiosque L'Auto-Journal 24 n° à 3,90€/n° et le Spécial Salon à 7,99€ et les 5 Guides à 5,95€/n°. Offre exceptionnelle valable jusqu'au 30/12/2018 pour tout nouvel abonnement uniquement et paiement par prélèvement automatique, chèque ou CB. Délai de livraison : 4 semaines à réception de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine et/ou du support pour la montre en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

MITO			
1.4 MPI 78 ch Edizione	5	M 300	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Imola	5	0	20 930
1.4 TB MultiAir 140 ch Imola TCT	7	M 90	24 430
Veloce TCT	9	M 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

GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	M 1 490	22 690
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	M 173	25 190
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	30 600
Veloce TCT	14	M 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

GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M 2 773	37 500
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M 7 613	57 700
Quadrifoglio Auto.	40	M 10 500	83 300
2.2 Diesel 136 ch	7	M 473	31 400
2.2 Diesel 160 ch	9	M 473	33 700
2.2 Diesel 190 ch Super	10	M 473	40 900
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M 1 373	54 900

Surcoût Super : "base" + 4 800 €

Surcoût Sport Edition : Super + 5 000 €

Surcoût Lusso : Sport Edition + 4 800 €

Surcoût Nring : Quadrifoglio + 40 700 €

STELVIO

STELVIO			
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M 9 353	44 300
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M 9 050	52 500
Quadrifoglio Auto. Q4	41	M 10 500	91 400
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	M 690	39 900
2.2 Diesel 190 ch Auto.	10	M 690	42 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	12	M 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 Nring : Quadrifoglio + 32 600 €

4C

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

4C SPYDER

4C SPYDER			
Surcoût : coupé + 9 800 €			

ALPINE

NOUVELLE A110			
Pure	15	M 860	54 700

Surcoût Légende : Pure + 3 800 €

ASTON MARTIN

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

AUDI



Audi

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

NOUVELLE A1			
30 TFSI 116 ch Design	6	0	23 470
Surcoût S line : Design + 4 100 €			
Surcoût : Design Luxe : S line + 1 000 €			

Q2

Q2			
30 TFSI 116 ch	6	0	26 380
35 TFSI COD 150 ch	8	M 90	28 460
40 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11	M 953	35 030
30 TDI 116 ch	6	0	27 770
35 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	M 113	34 210
40 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	M 210	36 330

Surcoût Sport : "base" + 2 800 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 3 400 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €

A3 BERLINE (4 PORTES)

A3 BERLINE (4 PORTES)			
30 TFSI	6	0	27 420
35 TFSI COD	8	0	29 490
40 TFSI S tronic	10	M 140	35 870
S3 Quattro S tronic	20	M 2 153	55 510
RS3 Quattro S tronic	29	M 10 500	63 600
30 TDI	6	0	28 970
35 TDI	7	0	31 050
40 TDI Quattro S tronic	8	M 90	37 420

Surcoût Design : "base" + 2 600 €

Surcoût Sport : Design + 0 €

Surcoût S line : Sport + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
Berline - 550 € à -1 400 €			
Surcoût Sport : "base" + 1 400 €			
Surcoût Design : "base" + 2 600 €			
Surcoût S line : Sport + 2 900 €			</td

100 [LE PRIX DU NEUF]

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	M	300 39 650
sDrive16d Première	6	0	32 350
sDrive18d Lounge	7	0	36 200
sDrive20d Lounge Auto.	10	M	60 41 600
Surcoût Lounge : Première + 1 600 €			
Surcoût Sport: Lounge + 4 350 €			
Surcoût xLine : Sport + 450 €			
Surcoût M Sport: xLine + 1 700 € à + 3 300 €			
NOUVEAU X2			
sDrive20i Première	NC	NC	39 700
xDrive20d Première	NC	NC	43 600
xDrive25d Première	NC	NC	46 000
Surcoût Lounge: Première + 1 450 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 6 700 €			
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €			
SÉRIE 3 BERLINE			
318i Lounge	7	0	34 700
320i Lounge	10	M	210 38 150
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	860 48 700
340i Lounge Plus	21	M	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	M	253 49 800
335d xDrive Lounge Auto.	20	M	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	M	410 42 700
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	1 613 50 700
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	5 810 56 900
318d Lounge	8	0	39 800
320d Lounge	10	M	50 43 250
330d Lounge Auto.	15	M	1 260 52 400
335d Lounge xDrive Auto.	20	M	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	M	540 41 650
430i Lounge Auto.	NC	M	773 48 450
440i Lounge Auto.	NC	M	5 573 55 550
M4	32	M	10 500 87 900
M4 Pack Compétition	34	M	10 500 94 700
420d Lounge	10	0	43 650
430d Lounge Auto.	15	M	253 53 050
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	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	M	4 673 47 700
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	4 890 53 400
M40i Auto.	25	M	10 500 75 250
sDrive18d Première	8	M	540 41 900
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	410 51 900
xDrive25d xLine Auto.	13	M	1 613 55 550
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 153 58 400
M40d Auto.	21	M	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	M	4 673 50 700
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	4 890 56 400
M40i Auto.	25	M	10 500 77 200
xDrive20d Lounge Auto.	11	M	1 260 54 900
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	1 613 58 550
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 773 61 400
M40d Auto.	21	M	6 300 75 200
Surcoût xLine: Lounge + 5 850 €			
Surcoût M Sport: Lounge Plus + 2 250 €			
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €			

SÉRIE 5			
520i Lounge Auto.	10	M	90 48 850
530i Lounge Auto.	14	M	140 56 150
540i Lounge Auto.	22	M	2 153 62 950
M5 Auto.	52	M	10 500 127 550
M5 Compétition Auto.	55	M	10 500 136 500
530e Lounge	13	0	57 400
518d Lounge Auto.	NC	0	45 850
520d Lounge	10	0	47 550
530d Lounge Auto.	15	0	60 400
540d Lounge xDrive Auto.	20	M	860 68 050
M550d xDrive Auto.	28	M	2 940 90 650
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			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	19 400
1.2 PureTech 130 ch Shine	7	0	22 700
1.5 BlueHDI 100 ch Live	5	0	19 150
1.5 BlueHDI 120 Feel Auto.	6	0	23 450
Surcoût Feel: Live + 1 800 €			
Surcoût Sunshine : Feel + 1 200 €			
Surcoût Rip Curl : Feel + 3 200 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 400 €			
C-ELYSÉE			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.6 BlueHDI 100 ch Live	5	0	16 950
NOUVELLE C4 CACTUS			
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	18 650
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	21 200
1.5 BlueHDI 100 Live	5	0	20 800
Surcoût Feel: Live + 1 600 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 300 €			
C4 SPACETOURER			
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	26 000
1.5 BlueHDI 130 ch Live	6	0	28 200
2.0 BlueHDI 160 Feel Auto.	9	M	90 33 850
Surcoût Rip Curl : Live + 1 550 €			
Surcoût Feel: Live + 2 150 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €			
GRAND C4 SPACETOURER			
Surcoût: C4 Picasso + 1 200 €			
1.6 PureTech 180 ch Feel Auto.	10	M	113 32 950
NOUVEAU C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch Start	7	0	24 700
1.6 PureTech 180 ch Feel Auto.	10	M	253 33 150
1.5 BlueHDI 130 ch Live	6	0	28 900
2.0 BlueHDI 180 ch Feel Auto.	9	M	90 36 050
Surcoût Live: Start + 1 800 €			
Surcoût Feel : Live + 2 650 €			
Surcoût Shine : Feel + 3 100 €			
NOUVEAU BERLINGO TAILLE M			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	53 21 950
1.5 BlueHDI 75 ch Live	4	0	21 850
1.5 BlueHDI 100 ch Live	5	0	23 100
1.5 BlueHDI 130 ch Feel	7	0	26 450
Surcoût Feel: Live + 1 600 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 000 €			
NOUVEAU BERLINGO TAILLE XL			
Surcoût : Taille M + 1 000 €			
DACIA			
RRG Vivez votre mobilité			
RRG Paris Ventes de véhicules Neufs et Occasions			
Tel : 01 86 65 49 45			
www.renaultparis.fr			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SANDERO			
1.0 SCe 75	4	0	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 500
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 450
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	13 150
Surcoût Lauréate: Ambiance + 1 100 €			
SANDERO STEPWAY			
0.9 TCe 90	5	0	12 720
1.5 dCi 90	5	0	14 270
Surcoût Advance: "base" + 200 €			
LOGAN			
1.0 SCe 75	4	0	7 790</td

TIPO BERLINE			
1.4 95 ch	5	M 1 613	13 090
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	16 590
1.6 MultiJet 120 ch Easy	4	0	21 090
Surcoût Pop : "base" + 1 500 €			
Surcoût Easy : Pop + 1 500 €			
NOUVELLE TIPO 5 PORTES			
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €			
Surcoût Lounge : Easy + 1 500 €			
NOUVELLE TIPO STATION WAGON			
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €			
124 SPIDER			
1.4 MultiAir 140 ch	8	M 2 010	26 290
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €			
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €			
ABARTH 124 SPIDER			
1.4 Turbo 170 ch	9	M 2 010	34 500
Surcoût Turismo : "base" + 3 000 €			
Surcoût GT : Turismo + 3 400 €			
QUBO			
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	M 253	17 490
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	M 253	17 990
DOBLO			
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	M 1 613	22 090
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M 1 613	22 590
Surcoût Trekking : Lounge + 1 300 €			
DOBLO MAXI			
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M 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	M 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	M 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	M 53	18 900
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	M 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 125 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	M 1 373	23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M 1 373	25 750
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	0	27 000
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	M 60	29 250
2.0 TDCi 180 ch Titanium PowerShift 4x4	10	M 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	M 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	M 253	38 850
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	M 410	40 850
2.0 EcoBlue 240 ch ST-Line Auto.	14	M 2 940	46 750
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 600 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €			
GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M 2 153	40 750
2.0 EcoBlue 120 ch Trend	6	M 300	38 550
2.0 EcoBlue 150 ch Trend	8	M 300	40 050
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	M 473	44 250
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14	M 3 660	48 550
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €			
EDGE			
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M 2 153	46 300
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift	12	M 2 153	49 800
Surcoût ST-Line : Titanium + 3 400 €			
Surcoût Vignale : Sport + 3 300 €			
NOUVELLE MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost	19	M 10 500	39 900
GT	36	M 10 500	47 900
Bullitt	37	M 10 500	54 900
NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût : Fastback + 4 000 €			
TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M 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	M 253	22 190
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	M 90	23 830
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	25 270
Surcoût Trend : Ambiente + 1 880 €			
Surcoût Titanium : Trend + 1 920 €			
NOUVEAU GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcoût : "court" + 600 €			
HONDA			
GARAGE DU CLOS			
91 LINAS	01 69 80 72 80		
2 avenue Ettore Bugatti			
91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00		
47 avenue du Général de Gaulle			
www.honda-montlhery.com			

NOUVEAU CR-V			
1.5 i-VTEC 173 ch Comfort	10	M 1 153	29 790
1.5 i-VTEC 193 ch Executive 4WD CVT	11	M 3 660	40 530
Hybrid Comfort	NC	NC 34 600	
Surcoût Elegance : Comfort +			

NOUVEL I-PACE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
EV400 S	NC	B 6 000	78 380	
Surcoût SE : S + 7 970 €				
Surcoût HSE : SE + 6 010 €				
XJ				
3.0 Diesel 300 ch Luxe Auto.	19	M 2 153	87 060	
Surcoût Luxe Premium : Luxe + 4 780 €				
Surcoût XJ50 : Luxe Premium + 4 910 €				
Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 7 460 €				
Surcoût Autobiography : Portfolio + 22 690 €				
JEEP				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
RENEGADE				
1.0 GSE T13 120 ch Sport	7	M 615	19 400	
1.3 GSE T4 150 ch Longitude Auto.	8	M 1 260	25 650	
1.6 MultiJet 120 ch Longitude	6	M 173	25 200	
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	M 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	M 860	33 750	
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	M 2 010	41 700	
Surcoût Longitude : Sport + 2 750 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 650 €				
Durcoût Trailhawk : Limited + 900 €				
NOUVELLE WRANGLER				
2.0 T 272 ch Sport Auto.	NC	M 10 500	46 000	
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	M 10 500	46 000	
Surcoût Sahara : Sport + 6 600 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 0 €				
Surcoût Overland : Rubicon + 2 950 €				
NOUVELLE WRANGLER UNLIMITED				
Surcoût : Wrangler + 2 500 €				
CHEROKEE				
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	M 953	36 950	
2.2 MultiJet 185 ch Night Eagle 4x4 Auto.	10	M 2 153	46 400	
2.2 MultiJet 200 ch Overland 4x4 Auto.	12	M 2 153	51 400	
GRAND CHEROKEE				
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	M 10 500	70 400	
SRT Auto.	39	M 10 500	86 400	
Trackhawk	70	M 10 500	120 000	
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M 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	M 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	B 6 000	36 400	
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €				
NOUVELLE CEED				
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	M 113	20 990	
1.4 T-GDI 140 ch Motion	7	M 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	M 3 853	24 390	
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	M 140	26 390	
1.6 CRDi 136 ch Active	7	M 140	30 890	
2.0 CRDi 48V 185 ch GT Line Auto. 4x4	10	M 2 153	38 990	
Surcoût Active : Motion + 3 500 €				

NOUVELLE OPTIMA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Surcoût Design : Active + 1 000 €				
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 500 €				
NOUVELLE OPTIMA SW				
Surcoût : berline + 1 500 €				
SORENTO				
2.2 CRDI 200 ch GT Line Auto.	12	M 4 890	48 200	
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €				
STINGER				
2.0 T-GDI 240 ch GT Line Pack Premium	16	M 10 500	50 400	
GT	27	M 10 500	60 800	
2.2 CRDI 200 ch GT Line	11	M 1 873	45 400	
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €				
LAMBORGHINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Huracán LP 580-2	NC	M 10 500	180 000	
Huracán LP 610-4	NC	M 10 500	203 400	
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	M 10 500	223 740	
Aventador LP 700-4	NC	M 10 500	324 000	
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	M 10 500	360 000	
Aventador LP 750-4 Superveloce	NC	M 10 500	396 600	
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	NC	M 10 500	432 960	
Urus 4.650 ch	NC	NC	205 715	
LAND ROVER				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
EVOQUE / EVOQUE COUPE				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M 5 113	45 150	
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC	M 7 073	63 650	
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000	
2.2 TD4 180 ch Pure	12	M 113	40 800	
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	M 2 773	53 200	
Surcoût SE : Pure + 3 900 €				
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 600 €				
Surcoût HSE : SE Dynamic + 3 850 €				
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €				
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €				
EVOQUE CABRIOLET				
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	M 10 500	58 850	
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9	M 2 153	49 550	
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	M 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	M 10 500	55 500	
3.0 Si6 340 ch SE	NC	M 10 500	62 700	
2.0 TD4 180 ch S	NC	M 4 673	52 800	
2.0 SD4 240 ch S	NC	M 5 810	56 700	
3.0 TD6 258 ch SE	NC	M 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	M 9 660	41 800	
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	M 10 500	53 500	
2.0 eD4 150 ch Pure	8	M 73	34 700	
2.0 TD4 180 ch Pure	10	M 540	39 400	
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	M 6 053	51 900	
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €				
Surcoût HSE : SE + 5 600 €				
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 200 €				
RANGE ROVER VELAR				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
P250 Auto.	16	M 7 073	57 200	
P300 Auto.	NC	M 10 500	60 700	
D180 Auto.	11	M 1 260	57 200	
D240 Auto.	15	M 2 940	61 400	
D275 Auto.	NC</td			

NOUVELLE CLASSE C						
180 Avantgarde Line	NC	M	540	38 800	63 AMG 4Matic+	53
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	690	44 800	65 AMG	57
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	10 500	71 700	NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET	
63 AMG S Auto.	NC	M	10 500	108 200	560 Executive	36
180 d Avantgarde Line	NC		0	38 800	63 AMG 4Matic+	NC
200 d Avantgarde Line Auto.	B		0	44 800	65 AMG Auto.	53
220 d Avantgarde Line Auto.	10		0	48 300	Surcoût AMG Line: Executive + 4 400 €	
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	953	54 300	SL	
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 1 700 €					400 Auto.	25
NOUVELLE CLASSE C BREAK						
Surcoût: berline + 1 200 €					500 Executive Auto.	35
NOUVELLE CLASSE C COUPÉ						
180 Avantgarde Line	NC	M	540	39 200	63 AMG Auto.	50
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	1 050	45 200	NOUVELLE AMG GT COUPÉ 4P.	
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	10 500	73 200	63 S 4Matic+	NC
63 AMG S Auto.	NC	M	10 500	110 200	AMG GT	
200 d Avantgarde Line Auto.	NC		0	45 200	GT	35
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	53	48 700	GT S	41
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	773	54 700	GT C	47
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 2 100 €					GT R	52
NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET						
Surcoût: coupé + 7 800 €					AMG GT ROADSTER	
SLC						
180	8	M	410	36 100	Surcoût: coupé + 12 700 €	
200	10	M	1 260	41 000	NOUVEAU CLASSE G	
300 Auto.	14	M	540	48 900	500 Style Line Auto.	NC
43 AMG Auto.	25	M	8 460	66 000	63 AMG Auto.	NC
250 d Auto.	11		0	45 200	GLE	
Surcoût Executive: "base" + 4 700 €					350 d 4Matic Auto.	16
Surcoût Sportline : Executive + 3 000 €					Surcoût Executive: "base" + 5 300 €	
Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €					Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €	
GLC						
250 4Matic Auto.	12	M	2 610	46 450	Surcoût Fascination : Sportline + 3 200 €	
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	4 673	56 950	GLE COUPÉ	
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	10 500	68 550	400 4Matic Auto.	NC
63 AMG 4Matic Auto.	NC	M	10 500	99 600	43 AMG 4Matic Auto.	26
63 AMG S 4Matic Auto.	NC	M	10 500	108 500	63 AMG 4Matic Auto.	48
350 e Executive 4Matic	10		0	58 350	63 S AMG 4Matic Auto.	51
220 d 4Matic Auto.	9	M	253	48 600	350 d 4Matic Auto.	16
250 d 4Matic Auto.	11	M	253	49 950	Surcoût Executive: "base" + 6 100 €	
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	3 853	58 300	Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €	
Surcoût Executive: "base" + 5 100 €					Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €	
Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €					GLS	
Surcoût Fascination : Sportline + 3 800 €					400 4Matic Auto.	16
GLC COUPÉ						
250 Executive 4Matic Auto.	12	M	3 853	56 700	500 Executive Auto.	NC
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	6 053	62 100	63 AMG 4Matic Auto.	36
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	10 500	73 700	350 d 4Matic Auto.	51
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	10 500	104 000	Surcoût Executive: "base" + 7 000 €	
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC	M	10 500	112 900	CITAN TOURER LONG	
350 e Executive 4Matic	10		0	63 500	112 Pure	NC
220 d Executive 4Matic Auto.	9	M	353	58 850	108 CDI Pure	NC
250 d Executive 4Matic Auto.	11	M	353	60 200	109 CDI Pure	NC
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	4 253	63 450	111 CDI Pure	NC
Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €					Surcoût Plus: Pure + 2 886 €	
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €					Surcoût Prime: Plus + 3 918 €	
CLASSE E						
200	10	M	410	49 100	CITAN TOURER EXTRA-LONG	
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	M	10 500	134 500	111 CDI Pure	NC
200 d Auto.	7		0	46 850	Surcoût Plus: Pure + 1 962 €	
220 d Auto.	10		0	50 950	Surcoût Prime: Plus + 2 796 €	
400 d Executive 4Matic Auto.	15	M	1 613	70 750	MINI	
Surcoût Executive: "base" + 4 600 €					TYPE	CV
Surcoût Sportline : Executive + 2 150 €					B/M*	PRIX
Surcoût Fascination: Sportline + 7 250 €						
CLASSE E BREAK						
Surcoût: berline + 2 800 €						
CLASSE E ALL-TERRAIN						
220 d 4Matic Auto.	11	M	773	64 200	NOUVELLE MINI 3 PORTES	
CLASSE E COUPE						
200 Executive Auto.	10	M	953	54 650	One 75 ch	4
300 Executive Auto.	15	M	2 300	59 400	One 102 ch	5
220 d Executive Auto.	10		0	56 500	Cooper 136 ch	7
Surcoût Sportline: Executive + 6 300 €					Cooper S 192 ch	11
Surcoût Fascination: Sportline + 6 400 €					John Cooper Works	13
NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET					D 95 ch	4
Surcoût: coupé + 6 400 €					Cooper D 116 ch	5
NOUVEAU CLASSE E COUPE					SD 170 ch	9
450 Executive 4Matic Auto.	26	M	8 460	76 100	NOUVELLE MINI 5 PORTES	
300 d Executive Auto.	NC	M	473	71 900	Surcoût: 3 portes + 900 €	
400 d Executive 4Matic Auto.	23	M	2 010	82 900	Surcoût Pack: "base" + 3 400 €	
Surcoût AMG Line+: Executive + 9 200 €					370 Z ROADSTER	
CLASSE S					Surcoût: coupé + 3 000 €	
450 Executive 4Matic Auto.	25	M	3 853	103 850	GT-R	
560 Fascination 4Matic Auto.	36	M	10 500	126 550	3.8 570 ch Premium Edition	49
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	M	10 500	187 750	Nismo	53
65 AMG Limousine Auto.	57	M	10 500	239 750	Surcoût Black Edition: Premium Edition + 2 889 €	
650 Maybach Auto.	36	M	10 500	216 950	Surcoût Gentleman Edition: Black Edition + 2 000 €	
350 d Executive Auto.	17	M	613	93 250	Surcoût Track Edition: Gentleman Edition + 9 000 €	
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	1 873	100 450	OPEL	
Surcoût Fascination: Executive + 9 000 €					TYPE	CV
Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €					B/M*	PRIX
NOUVELLE CLASSE S COUPE						
450 Executive 4Matic	NC	M	10 500	120 100	KARL	
560 Executive 4Matic	NC	M	10 500	146 100	1.0 73 Edition	4

NOUVELLE CLASSE S						
63 AMG 4Matic+ Auto.	53	M	10 500	212 300	NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET	
65 AMG Auto.	53	M	10 500	272 600	560 Executive	36
Surcoût AMG Line: Executive + 4 400 €					63 AMG 4Matic+	NC
SL					65 AMG Auto.	53
400 Auto.	25	M	7 613	105 700	Surcoût Intense: Invite + 2 000 €	
500 Executive Auto.	35	M	10 500	135 600	ASX	
63 AMG Auto.	50	M	10 500	181 400	1.6 Mivec 115 ch Invite Style	6
NOUVELLE AMG GT COUPÉ 4P.					Surcoût Black Collection: Invite Style + 2 000 €	
63 S 4Matic+	NC	M	10 500	170 500	NISSAN	
AMG GT					AUTOJM.FR	
GT	35	M	10 500	128 800	MANDATEAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE	
GT S	41	M	10 500	147 900	Jusqu'à -40%	
GT C	47	M	10 500	159 600	03 81 36 30 30 www.autojm.fr	
GT R	52	M	10 500	176 400	TYPE	CV
AMG GT ROAD						

208 (5 PORTES)			
1.2 PureTech 68 ch Like	4	0	14 500
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	17 000
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	20 900
1.5 BlueHDI 100 ch Active	5	0	19 600

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

NOUVELLE 308			
1.2 PureTech 110 ch Access	5	0	20 650
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 500
1.6 THP 225 ch GT Auto.	13	M	473 34 650
GTi by Peugeot Sport	16	M	953 38 700
1.6 BlueHDI 100 ch Access	5	0	22 800
1.5 BlueHDI 130 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

NOUVELLE 308 SW			
Surcoût: berline + 850 € à + 950 €			

3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 400
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	210 35 650
1.5 BlueHDI 130 ch Active		0	31 100
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	10	M	90 41 050

5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 200
1. PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	210 37 650
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	33 800
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	10	M	90 43 050

NOUVELLE 508			
1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	M	73 34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	353 46 000
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	32 300
2.0 BlueHDI 150 Allure Auto.	9	0	38 800
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	9	M	73 43 300

NOUVEAU RIFTER			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	M	53 23 150
1.5 BlueHDI 100 ch Active	5	0	24 300
1.5 BlueHDI 130 Active	7	0	26 050

NOUVEAU RIFTER LONG			
Surcoût: Rifter + 1 000 €			

PORSCHE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M	5 810 55 040
S	24	M	10 290 67 790
GTS	25	M	10 500 78 830

718 BOXSTER			
2.0	19	M	5 810 57 080
S	24	M	10 290 69 830
GTS	25	M	10 500 80 870

911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Carrera	25	M	10 500 100 295
Carrera T	26	M	10 500 110 015
Carrera S	31	M	10 500 114 575
Carrera GTS	34	M	10 500 128 375
Targa 4	26	M	10 500 120 935
Targa 4S	31	M	10 500 135 215
Turbo	44	M	10 500 179 975
Turbo S	49	M	10 500 208 415
GT3	42	M	10 500 155 255

GT3 RS			
	44	M	10 500 198 335
	66	M	10 500 289 175

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

Surcoût: coupé + 13 200 €

PANAMERA

3.0

22 M 6 553 93 407

4S

33 M 10 500 118 007

Turbo

46 M 10 500 159 047

4 E-Hybrid

31 0 111 902

Turbo S E-Hybrid

43 0 189 062

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO

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

MACAN

2.0

15 M 6 810 58 835

S

23 M 10 500 64 355

GTS

25 M 10 500 77 555

Turbo

29 M 10 500 87 350

Turbo Pack Performance

33 M 10 500 94 790

NOUVEAU CAYENNE

3.0

24 M 10 500 77 184

S

34 M 10 500 94 464

Turbo

47 M 10 500 141 744

E-Hybrid

21 NC 92 304

RENAULT



RRG Paris
Ventes de véhicules
Neufs et Occasions

Tel : 01 86 65 49 45

www.renaultparis.fr

TALISMAN			

<tbl_r cells="4" ix="4" maxcspan="

SSANGYONG

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

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 + 1850 €			
Surcoût x-cite : x-cite + 1 000 €			

AYGO (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 400 €			
Surcoût x-trend : x-cite + 0 €			

YARIS (3 PORTES)

1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	14 350
Surcoût France : Active + 900 €			

YARIS (5 PORTES)

1.5 WT-i 110 ch France	6	0	17 000
100h France	5	0	19 650

Surcoût : 3 portes + 600 €			
Surcoût Design : France + 1 400 €			
Surcoût Cyan Edition : Design + 800 €			
Surcoût Dynamic : Design + 800 €			

Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €			
Surcoût Chic : Collection + 0 €			

C-HR

1.2 Turbo 116 ch Active	7	M	613 23 400
122h Dynamic	6		0 29 000

Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €			
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €			

AURIS (5 PORTES)

1.2 Turbo 116 ch Design	6	M	113 24 250
136h Tendance	4		0 26 200

Surcoût Design : Tendance + 850 €			
Surcoût Collection : Design + 1 250 €			

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			
Dynamic	4		0 30 800

Rechargeable Dynamic Pack Premium	3		0 39 300
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 000 €			

Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €			
Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 1 200 €			

PRIUS

Dynamic	4		0 30 800
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3		0 39 300

Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €			

Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 1 200 €			
Surcoût Lounge : Dynamic + 4 900 €			

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 €			
Surcoût Lounge : Lounge + 11 900 €			

NOUVEAU LAND CRUISER (5 PORTES)

2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	M	10 500 37 400
Surcoût Life : Le Cap + 5 100 €			

Surcoût Légende : Life + 3 100 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			

NOUVEAU LAND CRUISER (3 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €			

LES CROISIÈRES

l'auto-journal

ÉLABORÉES
PAR VOTRE MAGAZINE

DU 25 MARS AU 1^{ER} AVRIL 2019

8 JOURS / 7 NUITS



Croisière *Le Douro chantant* Entre vignobles et patrimoine portugais

PORTO - AVEIRO - REGUA - PINHAO - SENHORA DA RIBEIRA - SALAMANQUE



EN EXCLUSIVITÉ POUR NOS LECTEURS

JEAN-LUC EVÈQUE, directeur de croisière et chef de cœur, vous invite à partager des moments inoubliables. Au programme : chorale, jeux, spectacles exclusifs et divertissements !



Informations et réservation au **01 41 33 59 00** du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h. Code avantage : AUTO JOURNAL

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

ou Complétez, découpez et renvoyez ce coupon à : l'Auto-Journal - Croisière Le Douro chantant - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT de ma part la documentation complète de cette croisière.

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

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

Tarif lecteurs
À PARTIR DE
1457€
PAR PERSONNE
8 JOURS/7 NUITS, CABINE DOUBLE,
PENSION COMPLÈTE, BOISSONS, VISITES,
DÉGUSTATIONS ET VOLIS INCLUS.
En plus, des animations
EXCLUSIVES !

l'auto-journal

CE19DOUP

CroisiEurope

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

Réfèrent sur le marché
de l'automobile premium

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

- Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr
- Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr

boitesdevitesses.fr
Boîtes de vitesses, transfert, ponts et turbos
Échange standard ou réparation

Livraison gratuite!
Huile de boîte offerte!

Tél: 07.71.86.20.44

Garantie de 24 mois !

1 Louis Armand, Ozoir-la-ferrière

www.michelange-paris16.com

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



Nouveau T-Roc R-Line 2.0 TSI 190 DGS7 4Motion. À partir de 399€/mois⁽¹⁾⁽²⁾
LLD sur 37 mois sans apport.

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

Offre réservée aux professionnels et professions libérales.



Volkswagen

T-ROC Essence, boite DSG disponibles immédiatement !

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

Visuel non contractuel. LLD sur 37 mois avec perte financière incluse*, contrat de maintenance aux professionnels et véhicule de remplacement inclus**. Offre réservée à la clientèle professionnelle en France métropolitaine, non cumulable avec toute autre offre en cours, chez vos distributeurs Volkswagen Automobile Suffren & Michel Ange, dans la limite des stocks disponibles, pour un achat entre le 01/11/2018 et le 31/12/2018 et immatriculation avant le 31/12/2018. (1) Offre de Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000km maximum pour un T-ROC R-Line 2.0 TSI 190ch DGS7 4MOTION neuf en stock, avec un premier loyer assurances et services inclus de 399€TTC et 36 loyers de 399€TTC. Réservées à la clientèle professionnelle, hors taxis, loueurs et flottes chez vos distributeurs Volkswagen Automobile Suffren & Michel Ange présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Fleet Solutions division de Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Démi-Lune, 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS, 08 040 267 (www.orias.fr). Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives. Cycle mixte (l/100km) : 6,7 - 6,8***. Rejets de CO₂ (g/km) : 153 - 155***. *Perte Financière obligatoire incluse dans les loyers souscrits auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126 et MMA IARD - Société Anonyme au capital de 537 052 368 euros - RCS Le Mans 440 048 882 - sièges sociaux : 14 bd Marie et Alexandre Oyon - 72030 Le Mans cedex 9. Entreprises régies par le code des assurances. **Contrat de Maintenance obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH ; Garantie Véhicule de Remplacement incluse dans les loyers, souscrite auprès d'Europ Assistance France SA - RCS Nanterre 451 360 405 - Entreprises régies par le Code des assurances et soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel (ACP) - 61 rue Taitbout 75009 PARIS. ***Valeurs NEDC 2.0 (données d'homologation WLTP converties en valeurs NEDC) fiscales indiquées sur le certificat d'immatriculation : Pour plus d'informations, contacter votre partenaire. Publicité diffusée par vos distributeurs Volkswagen Automobile Suffren & Michel Ange enregistrés à l'OrIAS sous le n° 08 040 398 et 08 039 175, en qualité d'intermédiaires en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank.

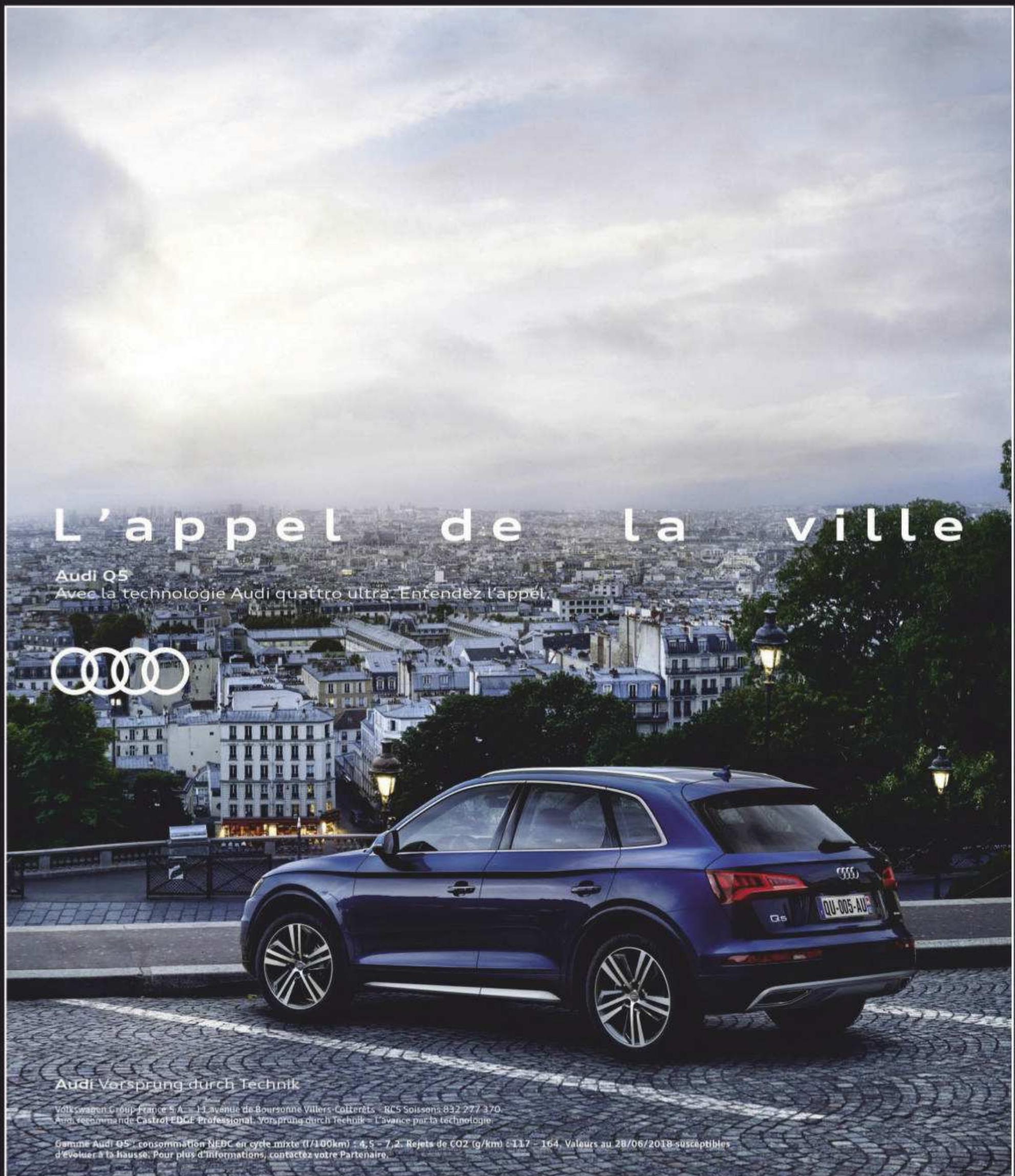
Cycles mixtes de la gamme (l/100km) : de 4,3 à 6,8. Rejets de CO₂ (g/km) : de 109 à 155. Valeurs au 25/10/2018 susceptibles d'évolution à la hausse. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS :

ESPACE SUFFREN
40^{TER} Avenue de Suffren
75015 PARIS
01 53 58 10 00
www.espacesuffren.com

MICHEL ANGE
97 rue Michel Ange
75016 PARIS
01 40 71 12 12
www.michelange-paris16.com

AUTOMOBILE SUFFREN SAINT DENIS
227 Bld Anatole France
93200 SAINT DENIS
01 49 22 12 40
www.levillageneubauer-volkswagen.com



L'appel de la ville

Audi Q5
Avec la technologie Audi quattro ultra. Entendez l'appel.

Audi Vorsprung durch Technik

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

Gamme Audi Q5 : consommation NEDC en cycle mixte (l/100km) : 4,5 - 7,2. Rejets de CO2 (g/km) : 117 - 164. Valeurs au 28/06/2018 susceptibles d'évoluer à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

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

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

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

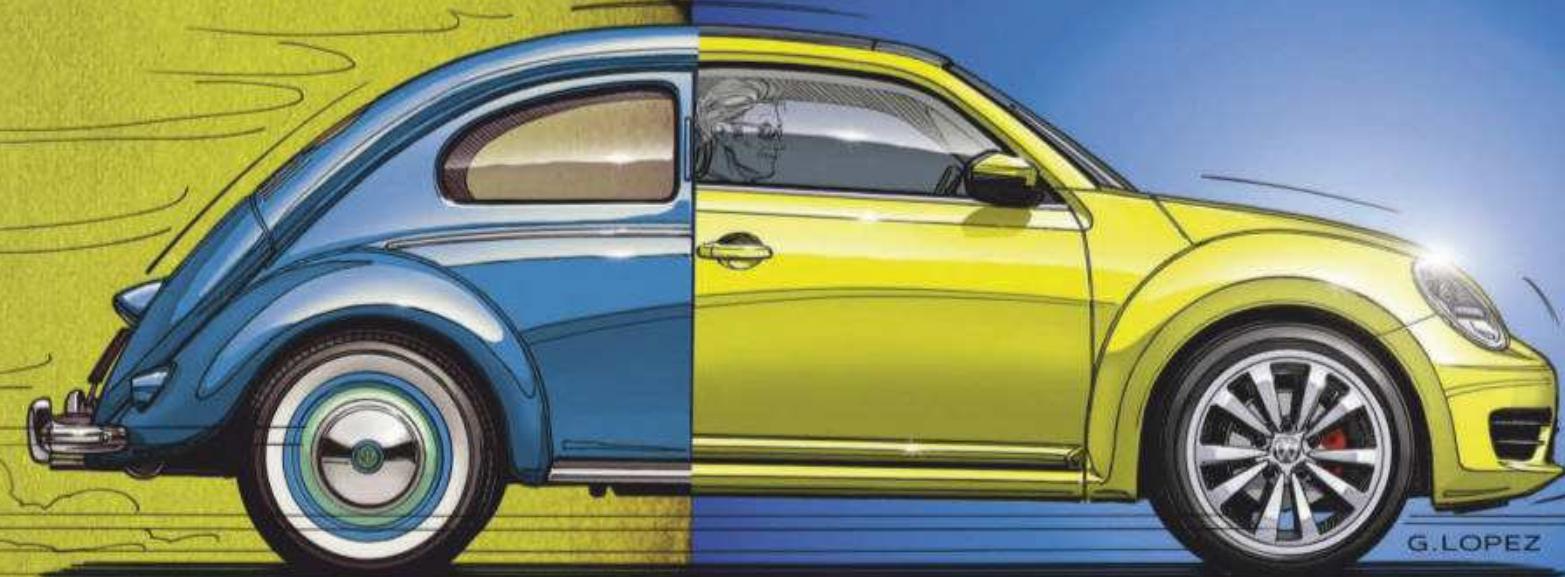
Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



N° FR020282-1

★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS



Ancien **Moderne**

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

Création : graph'it

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSEONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Quattro - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 123, rue de la Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 150 994 546 - N° ORIAS : 07001 752 - www.quotto.fr

NOUVELLE SUBARU IMPREZA



Driver Assist Technology



IMPREZA désignée voiture
la plus sûre de sa catégorie



IMPREZA

GAMME À PARTIR DE

26 490 €⁽¹⁾

OFFRE LIMITÉE EXCEPTIONNELLE



SUBARU

Confidence in Motion.

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI

CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE

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



RENDEZ-VOUS SUR **SUBARU.FR**

(1) Gamme Impreza à partir de 26 490 € (prix de l'Impreza Confort Lineartronic EyeSight). **Modèle présenté** : Impreza Luxury Lineartronic EyeSight à **30 100 €** (PM incluse). Tarifs TTC publics au 15 octobre 2018. **Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Impreza** : de 6,2 à 6,8 l/100 km et de 140 à 159 g/km.

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU



SUBARU XV



FORESTER



OUTBACK



LEVORG



IMPREZA



WRX STI



SUBARU BRZ

ALARY PATRICE AUTOS

2B AUTOS

VPN BORDEAUX

GARAGE JACQUEY

VILLANUEVA SPORT AUTO

ITAL AUTO 85

ITAL AUTO 86

ZA Vallade Nord
24100 BERGERAC

ZAC du Mouliot
32000 AUCH

5 rue Euler
33700 MERIGNAC

139 Fbg du Gd Mouesse
58000 NEVERS

ZA St Frédéric
64100 BAYONNE

95 Avenue de Talmont
85180 CHÂTEAU D'OLONNE

9 rue Bessie Coleman
86000 POITIERS

Tél : 05.53.57.43.95

Tél : 05.62.05.50.50

Tél : 05.56.15.24.04

Tél : 03.86.61.12.47

Tél : 05.59.55.16.26

Tél : 02.52.61.45.07

Tél : 05.49.41.25.00

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



En vente actuellement



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

LES BONS PLANS AUTOJM.FR



NOUVEAU
C5 AIRCROSS

Jusqu'à -13,6%*

Dès 214€/MOIS**

AUTOJM.FR

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

JUSQU'À
250

VÉHICULES
DISPONIBLES
RAPIDEMENT

JUSQU'À
5 ANS

DE GARANTIE
CONSTRUCTEUR

FINANCEMENT
JUSQU'À
100%

DU PRIX DU
VÉHICULE

BADGE TÉLÉPÉAGE OFFERT !

Voyez plus vite grâce à AutoJM et Vinci Autoroute.

Valable pour TOUTE commande d'un véhicule
neuf en 2018*** !

Retrouvez plus de véhicules sur www.autojm.fr



PEUGEOT 508

JUSQU'À 18,3%* DE REMISE
Dès 275€/MOIS**



RENAULT SCÉNIC

JUSQU'À 33%* DE REMISE
Dès 213€/MOIS**



CITROËN C4 SPACETOURER

JUSQU'À 27,5%* DE REMISE
Dès 205€/MOIS**

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

Audincourt
03 81 36 30 30

Pessac
AQUITAINE UNIQUEMENT
05 56 52 46 46

Suivez-nous



RCS Belfort 420 464 950 - Photos non contractuelles - * Remise maximum constatée au 31/10/2018 ** Tarif au 31/10/2018. 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. *** Offre valable du 25/10/2018 au 31/12/2018.

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1021

du 22 novembre 2018

ADRIEN CORTESI



Face-à-face :

Volvo V60 vs Mercedes Classe C Break

Non, les breaks n'abdisquent pas face aux SUV ! Surtout lorsqu'ils s'inscrivent dans la tradition "maison", à l'image du nouveau Volvo V60 et du Mercedes Classe C, qui s'offre un léger lifting.



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

1^{er} essai : BMW Z4

Parti discrètement à la retraite en 2016, le roadster Z4 revient en force. Il renoue surtout avec la tradition de la classique capote en toile, pour notre plus grand plaisir de rouler décoiffé.

W. CROZES/CONTINENTAL PROD./CITROËN



1^{er} essai XL : Citroën C5 Aircross

Le succès des cousins Peugeot 3008 et DS 7 Crossback donne des idées à Citroën. Après avoir fait ses débuts en Chine, le C5 Aircross déboule en Europe via le Maroc, où nous l'avons essayé.

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)

Ont collaboré à ce numéro: Sophie Ceugniet, Caroline Hazard

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: Novembre 2018

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier

Allemagne

Taux de fibres recyclées

0%

Certification

PEFC

Impact sur l'eau

Ptot 0,016 kg/tonne



ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9 Abonnement France : 75 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).



UNE VOLVO V40 SURÉQUIPÉE À CE PRIX C'EST NOËL AVANT L'HEURE.

Cette année, inutile de faire votre liste de Noël, Volvo s'en est chargé pour vous : toit panoramique, radars de stationnement, caméra de recul, Sensus Navigation avec Sensus Connect, jantes alliage, assise et dossier des sièges en cuir. Venez vite découvrir les équipements de série de la Volvo V40 Signature Edition chez votre concessionnaire.

V40 SIGNATURE EDITION

À PARTIR DE
295€ / MOIS
en LLD 48 mois⁽¹⁾

SANS APPORT, SANS CONDITION.
ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽²⁾



VOLVOCARS.FR

(1) Exemple de Location Longue Durée (LLD) pour une V40 Signature Edition neuve pour 40 000 km, 48 loyers mensuels de 295 €. (2) Prestations de Cetelem Renting Entretien-Maintenance et extension de garantie deux ans au-delà garantie constructeur incluses, limitées à 120 000 km. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au **31/12/2018**, sous réserve d'acceptation par Cetelem Renting, RCS Paris 414 707 141. N° ORIAS : 07 026 602 (www.orias.fr). Détails sur www.volvcars.fr.

Volvo V40 : Consommation Euromix (L/100 km) : 4.5-6.0 - CO₂ rejeté (g/km) : 118-139.

À DÉCOUVRIR DANS VOS CONCESSIONS

ABVV AUTOMOBILES

60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 GONESSE - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54
S.A. BIDAUD
91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11^e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00