



PRIX DU CARBURANT

Que cachent les tarifs à la pompe ?

Du 22 novembre au 5 décembre 2018

l'auto-journal

N°1021

Tous les plaisirs de l'automobile



DS 8



Porsche Taycan



Mercedes GLA II

15 nouveautés à ne pas rater en 2019



Renault Captur II



Volkswagen Golf VIII

1^{ER} ESSAI

CITROËN C5 AIRCROSS

ET SI C'ÉTAIT LE MEILLEUR SUV COMPACT ?



M 01117 - 1021 - F: 3,90 €



BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 € - DOM S: 4 € - DOM A: 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



Futures hybrides PSA

Dans les coulisses de la nouvelle révolution française!

NOUVEAU

OPEL COMBO LIFE

À partir de

159€/mois⁽¹⁾

LLD SUR 37 MOIS

SOIT 36 LOYERS DE 159€

APRÈS UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 3 680 €.

ENTRETIEN COMPRIS

SOUS CONDITION DE REPRISE



EURO 6D-TEMP
CERTIFIÉ



OPEL FRANCE RCS Nanterre B 342 439 320



Catégorie 1-1.4 litre

1.2 Trois cylindres Turbo (Groupe PSA)

Engine Technology International magazine

www.ukimediaevents.com/engineoftheyear



L'AVENIR APPARTIENT À TOUS

Engine of the year awards 2018 = Moteur de l'année 2018. (1) Exemple pour une location longue durée (LLD) sur 37 mois et 30000 km pour le Nouveau Opel Combo Life Essentia 1.5 Diesel 75 ch : 1er loyer majoré de 3680€ exigé à la livraison, puis 36 loyers de 159€, dont 1€ par mois pour la prestation facultative d'entretien comprenant la prise en charge des 2 premiers entretiens périodiques. Prestation souscrite auprès d'Opel France - SAS au capital de 12 939 625 € - Siège social : 7 rue Henri Sainte Claire Deville 92500 Rueil-Malmaison. R.C.S Nanterre B 342 439 320. Montants exprimés en TTC (hors assurances). Restitution en fin de contrat avec paiement de frais de remise en état standard et km supplémentaires. Sous réserve d'acceptation du dossier par Opel Financial Services, nom commercial de Opel Bank, SA au capital de 101 929 642 € - RCS Nanterre 562 068 684 - Immatriculation ORIAS N°07009184 (www.orias.fr). Offre non cumulable, réservée aux particuliers sous condition de reprise de votre ancien véhicule, d'une puissance réelle inférieure ou égale à celle du véhicule acheté, aux conditions générales de l'Argus™ + 1000€ TTC valable pour toute commande d'un Opel Combo Life neuf, tarif châssis 19 au 01/06/2018 dans la limite des stocks disponibles, jusqu'au 31/12/2018 auprès du

réseau Opel participant. Modèle présenté : Combo Life Innovation 1.5 Diesel 100 ch avec options peinture métallisée et jantes 17 pouces, 1er loyer majoré de 3680€, puis 36 loyers de 259€, entretien compris.
Conso mixte gamme Combo Life (l/100 km) : 4.1/5.7 et CO₂ (g/km) : 108/130.



Audi Sport Store

Venez découvrir nos Audi Sport Store, distributeurs exclusifs de l'Audi R8. Partagez avec eux la passion de la course autour des modèles de la gamme R et RS, découvrez tout l'univers de la marque.

En 35 ans d'histoire, Audi Sport s'inscrit comme une référence dans la course automobile. La marque doit sa renommée à ses avancées technologiques qui équipent aujourd'hui ses modèles de série.

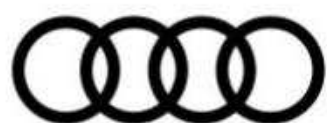
Audi Sport, Join the league of Performance*

Volkswagen Group France S.A. – RCS Soissons 832 277 370.

Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.

Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 11,4 – 12,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 272 – 292. « Tarif » Audi R8 au 07/12/17. « Tarif » Audi R8 RWS au 16/11/17 mis à jour au 20/12/17. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

*Rejoignez la ligue de la performance.



**Aix en Provence**

Odicee Aix
04 42 39 33 34

Annecy

Jean Lain Automobiles
04 20 10 12 01

Bordeaux

DBF Bordeaux Premium
05 56 86 75 40

Cannes

Audi Mougins
04 92 92 99 07

Le Mans

Lecluse Automobiles
02 43 78 50 66

Limonest

BYmy)CAR
04 72 20 60 60

Lyon

Central Autos
04 72 78 88 00

Monaco

Groupe Segond Automobiles
+377 97 98 67 67

Mulhouse

Passion Automobiles
03 89 31 23 12

Nantes

Océan Automobile
02 40 16 92 92

Paris

Audi City Paris
01 55 35 30 00

Roissy-en-France

Bauer Paris Roissy
01 85 74 30 00

Rouen

Auto Concept
02 32 10 52 30

Strasbourg

Grand Est Automobiles
03 69 96 54 54

Toulon

RS Prestige
04 98 01 66 66

Toulouse

Sterling Automobiles
05 62 24 04 24

Vélizy-Villacoublay

Premium Vélizy
01 78 74 20 20

Villeneuve d'Ascq

Premium Métropole
03 20 43 21 10



**BOSCH**

Des technologies pour la vie



Des Technologies pour la vie

www.bosch.fr

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



twitter.com/BoschFrance



15 nouveautés qui vont marquer 2019/P. 14



BMW Z4/P. 58



Bilan de la saison de F1 2018/P. 78



Hyundai Tucson/P. 68

SOMMAIRE

Découvrir

14 15 nouveautés qui vont marquer 2019

Volkswagen Golf VIII, Renault Clio V, DS 8, Peugeot 208 II, DS 3 Crossback, Land Rover Range Rover Evoque II, Volkswagen I.D. Neo, Mercedes GLA II, BMW Série 1 III, Renault Captur II, Porsche Taycan...

Comprendre

32 Que cache le prix des carburants?

Conduire

42 Citroën C5 Aircross 1.6 PureTech

50 Volvo V60 D4/Mercedes Classe C Break 220 d

58 BMW Z4 M40i

62 Les Experts: Peugeot 508 1.6 PureTech

64 Mercedes GLE 450 4Matic

68 Hyundai Tucson 2.0 CRDi hybride

71 Dernier essai: Audi A1

Vibrer

72 Les secrets des futures hybrides PSA

78 Sport: F1, le bilan de la saison 2018

80 Rétro: Fiat 127 Super

84 Shopping: les irrésistibles de Noël

Partager

90 La vie de vos autos

91 Le chef des essais vous répond

S'offrir

92 Configurateur: Volvo XC40

96 Occasion: Toyota RAV4

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...

Dépliant multitières Noël 2018 jeté en 4^e de couverture sur une partie de la diffusion abonnés France.

Mercedes GLE/P. 64



Citroën C5 Aircross/P. 42



L'atelier des hybrides de PSA/P. 72



Peugeot 508/P. 62

Volvo V60/Mercedes Classe C Break/P. 50



ON NE SE LASSE JAMAIS DE **GAGNER**

**ŠKODA MOTORSPORT SACRÉ CHAMPION DU MONDE
DES RALLYES WRC 2 POUR LA 4^{ÈME} ANNÉE CONSÉCUTIVE
AVEC LA ŠKODA FABIA R5.***



Rendez-vous sur **SKODA.FR**

* Sous réserve de la publication officielle des résultats par la FIA.

** ROULER. GAGNER. RECOMMENCER.



ŠKODA



ŠKODA MOTORSPORT
RACE. WIN. REPEAT**

ŠKODA recommande **Castrol Edge Professional**.
Photo prise sur circuit.
Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons 832 277 370.



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 supplémentaire. 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 451618904 - 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 24 495 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 2000 € suivi de 36 loyers de 296 € sous condition de reprise pour 30 000 km maximum au tarif n°2018.3.4 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. 89 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

CHANGEMENT DE REGARD

À l'heure d'écrire ces lignes, trois jours avant l'événement, impossible de prédire si l'opération "gilets jaunes" du 17 novembre aura été massive. En revanche, je peux déjà annoncer qu'elle a été un succès, quelle que soit la mobilisation réelle le jour J. À mesure que montait la grogne, que le président de la République faisait face à des remarques récurrentes sur le sujet, la voiture est devenue un sujet d'actualité central. Une question politique. Cela n'était pas arrivé depuis des décennies, si tant est qu'il y ait eu un précédent. Nous étions pourtant dans une période

lourde en symboles d'une tout autre gravité, entre le centenaire de l'armistice de 1918 et la commémoration des attentats du 13 novembre 2015. Rien n'y a fait. Les Français se sont entêtés à clamer leur ras-le-bol des brimades anti-voiture. Première victoire: la voiture, son usage, les taxes qui l'accablent sont enfin devenus un sujet digne d'intérêt pour les grands médias et les décideurs politiques. Le mépris condescendant de certains confrères a été (momentanément ?) mis au placard, pour laisser place à de véritables analyses, raisonnables et pondérées. Enfin ! Dans les articles et les débats à la télé ou à la radio, l'automobiliste n'était plus globalement considéré comme ce pollueur un peu beau, qui ferait mieux de prendre le métro ou le vélo. Pourvu que ça dure... Deuxième victoire: cet épisode devrait dissuader durablement les apprentis sorciers des cabinets ministériels de pondre à jet continu de nouvelles mesures vexatoires pour les automobilistes. Chacun a bien pris conscience, désormais, qu'il ne s'agit pas d'un sujet marginal et un peu ringard, mais qu'il touche le cœur du mode de vie des Français. Ne rêvons pas de gains spectaculaires à court terme. Une baisse des taxes est hautement improbable. Mais nous pouvons nous réjouir de ce changement de regard, de ce regain de respect vis-à-vis des automobilistes. Même si des rechutes sont possibles: au moment où le gouvernement tentait par tous les moyens de déminer l'opération "gilets jaunes", on annonçait l'interdiction des voitures les plus âgées dans toute l'Île-de-France. Nouvelle illustration du "en même temps" ou grosse boulette de communication ?

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Qu'en est-il des objectifs européens visant la baisse des émissions dans les autres pays de l'Union ? Sont-ils tous taxés comme la France ?

Bernard Ferrand

En termes de fiscalité écologique, la France se situe en milieu de peloton des pays membres de l'UE. La grande différence, c'est que la plupart de nos voisins imposent une taxe annuelle, souvent corrélée aux émissions de CO₂.

À l'inverse, comme nous avons supprimé la vignette il y a des années, notre fiscalité environnementale se concentre au moment de l'achat et de l'immatriculation.

J'aimerais que vous vous ouvriez à ce qui vous dérange en laissant tomber vos a priori. Par exemple, sur la question de la réduction des pollutions issues de l'automobile, il y aurait beaucoup à dire sur le contenu de vos articles. L'automobile n'est peut-être pas le secteur qui, à ce jour, émet le plus de CO₂, mais il en est l'un des principaux. Agir est urgent. Nous sommes en pleine rupture technologique, l'arrivée très prochaine des batteries solides va changer beaucoup de choses. Et oui, une usine à charbon pour générer de l'électricité pour un parc automobile électrique émet moins de CO₂ que ce même parc à moteur thermique.

Denis Murat

Contrairement à ce que vous imaginez, nous ne sommes ni fermés à l'évolution de l'automobile ni insensibles aux enjeux environnementaux. Encore faut-il considérer les choses dans leur globalité. Les batteries à état solide, encore en développement, laissent apparaître des perspectives intéressantes en termes de densité énergétique. Mais nous ne savons pas encore à quelle échéance. Quant aux émissions globales, désolé de vous contredire mais, dans le cas d'une production électrique majoritairement au charbon, comme en Chine, l'empreinte carbone d'usage d'une voiture électrique est de l'ordre de 160 g de CO₂/km. Les voitures thermiques font aujourd'hui bien mieux.

NOUVELLE PEUGEOT 508

WHAT DRIVES YOU?*



PEUGEOT Automobiles PEUGEOT 502 144 503 RCS Nanterre

PEUGEOT i-Cockpit® AVEC DALLE NUMÉRIQUE

ÉCRAN CAPACITIF 10" HD**

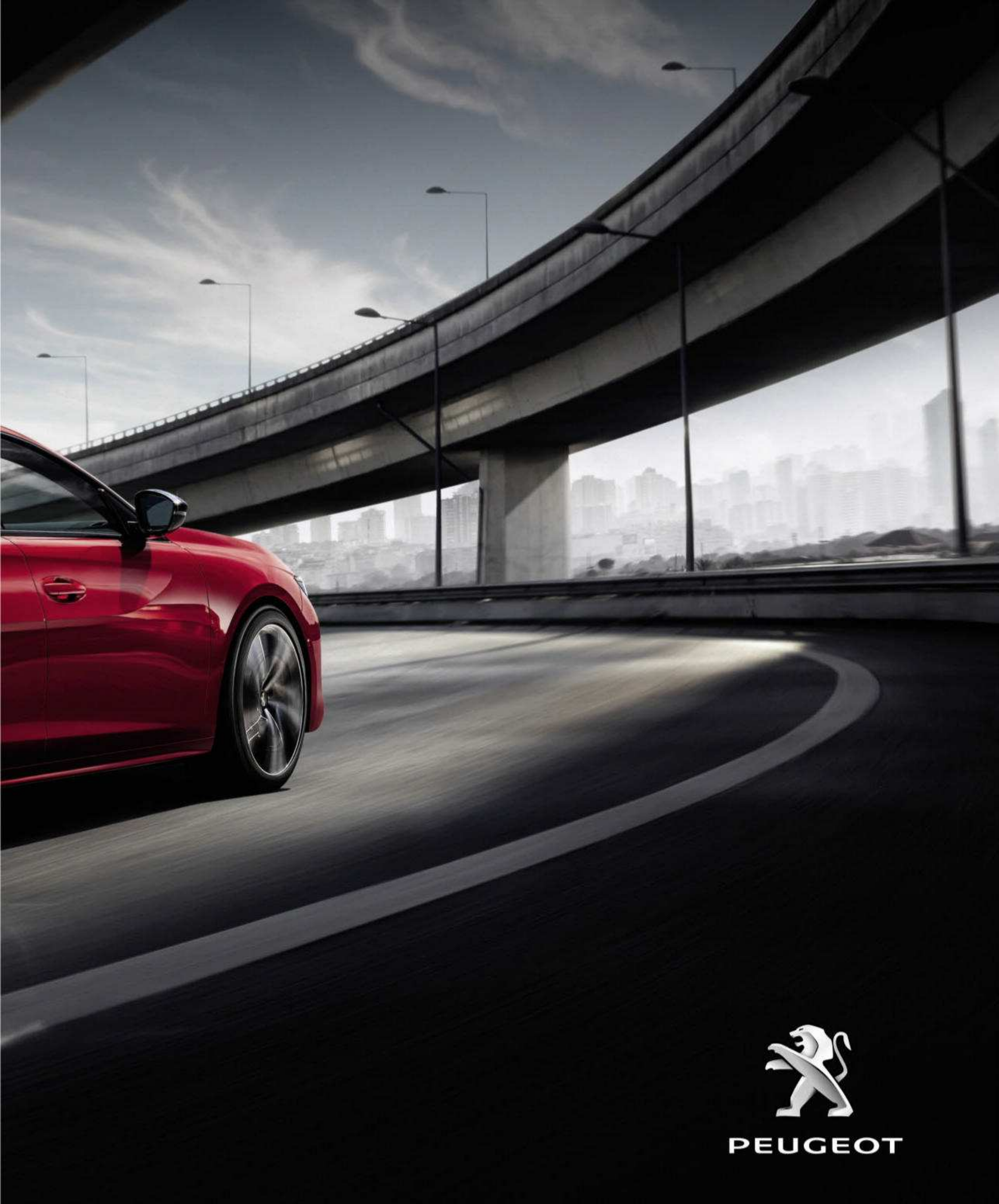
SYSTÈME INFRAROUGE DE VISION DE NUIT**

BOÎTE AUTOMATIQUE À 8 RAPPORTS**

MOTION & EMOTION

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

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



PEUGEOT

FABRIQUÉ EN FRANCE

A photograph of a Mercedes-Benz 450 SEL driving on a wet, reflective track. The car is seen from the rear, with its license plate 'S-PX 47H'. To the right of the car, a pyramid of seven light blue blocks sits on the wet surface. Several orange traffic cones are placed around the track. In the background, a guardrail and a line of trees are visible under a bright sky. A large red semi-circle is overlaid in the top left corner.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ

À 40 ANS, IL A ÉVITÉ DES MILLIONS D'ACCIDENTS

On a aimé... le détester, avant de ne plus pouvoir envisager de rouler sans. Qui ça ? L'ABS, évidemment, ce fameux système qui permet de freiner à fond sans bloquer les roues pour que la voiture conserve son pouvoir directionnel. Conçu par Bosch et commercialisé pour la première fois en 1978 par Mercedes, l'ABS fête donc ses 40 ans. Que faut-il en retenir ? Qu'il a beaucoup

évolué depuis, qu'il fut décrié – notamment par les puristes – mais que peu souhaiteraient aujourd'hui rouler sans cet ange gardien. L'ESP, l'aide au freinage d'urgence ou encore la conduite autonome sont voués aux mêmes débats, et à des issues vraisemblablement similaires. Avec, à chaque fois, des gains importants sur le niveau de sécurité et d'efficacité des véhicules concernés.



Les 15 nouveautés à ne pas rater en 2019

Au rayon des nouveautés 2019, il y aura du SUV (Mercedes GLA, Renault Captur...), mais pas uniquement. Les berlines "classiques" vont réinvestir le devant de la scène: les compactes (Volkswagen Golf...), les citadines (Peugeot 208) et même les familiales (DS 8...) seront à l'honneur. Mais 2019 sera aussi l'année de l'électrification de bon nombre de gammes, notamment au sein du groupe Volkswagen.

Par Florian Chopin

VOLKSWAGEN



Celle qu'elle remplace :
Volkswagen Golf VII

Présentée au Mondial de l'Auto en 2012, c'est la toute première de la dynastie à reposer sur la plate-forme modulaire MQB du groupe. Sa gamme complète compte trois carrosseries, une offre hybride rechargeable et une version 100% électrique.



 Cette nouvelle Golf ressemble, de l'extérieur, à l'actuelle, mais la présentation intérieure est entièrement repensée.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

VOLKSWAGEN GOLF VIII

 **LES INFOS CLÉS** | À partir de **20 000 €* | Commercialisation : automne 2019**

*Estimation

RÉAMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

La Golf VIII est bien une Golf : son style conventionnel est remis au goût du jour, mais son aménagement intérieur a été entièrement repensé.

Courant 2019, la gamme Volkswagen s'agrémentera d'un ou deux SUV supplémentaires, pourtant, c'est une autre carrosserie qui sera l'attraction de l'année : le marché des compactes reprendra vie avec l'arrivée de la 8^e génération de la Golf, dont la présentation devrait intervenir à l'été (la commercialisation débutera à l'automne suivant). Fidèle à ses principes conservateurs, la marque allemande ne bouleversera pas la recette de son modèle iconique : la silhouette sera conservée, les dimensions seront peu ou prou les mêmes (environ 4,25 m de longueur) et les codes inhérents au modèle seront reconduits (montant arrière épais et incliné...).

En revanche, l'auto affichera une réelle modernité, notamment via une calandre affinée, des optiques remodelées et des boucliers largement ajourés différant selon les versions. Par quelques artifices stylistiques, les designers sont parvenus à élargir l'auto. Cette 8^e génération pourra, extérieurement, sembler n'être qu'un restylage de l'actuelle mouture. Mais à bord, l'ambiance sera bien différente, avec un tableau de bord faisant la part belle au numérique, au tactile et aux commandes sensibles (entre autres pour la climatisation). Il sera possible d'opter pour un affichage tête haute, et les modèles à boîte DSG disposeront d'un mini-levier de vitesses. Les cotes d'habitabilité et la capacité de chargement seront en légère progression, l'auto conservant sa base technique MQB et son empattement (environ 2,63 m). Sous le capot, cette Golf VIII marquera l'arrivée d'une offre électrifiée plus importante, avec une gamme hybride rechargeable de différentes puissances. La version 3 portes disparaît de la gamme.

➔ La nouvelle Clio aura le même look que l'actuelle, mais son intérieur et sa base mécanique seront entièrement revisités. L'hybride fera aussi son apparition.



ILLUSTRATIONS JEAN-FRANÇOIS HUBERT

RENAULT CLIO V

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **14 500 €* | Commercialisation : printemps 2019**

*Estimation

UNE NOUVELLE ÈRE

Sous une robe qui semble ne pas avoir bougé, la nouvelle Clio se montre en totale adéquation avec son époque : numérique et hybridation sont au programme.

La nouvelle citadine de Renault prendra son premier bain de foule à l'occasion du Salon de Genève 2019 (du 7 au 17 mars). Le public pourra alors découvrir une toute nouvelle Clio... Du moins faudra-t-il qu'il s'en approche pour s'en apercevoir car, esthétiquement, l'auto ressemblera fortement à l'actuelle. En revanche, en raison d'une plate-forme totalement nouvelle (CFM-B High Specification), ses dimensions seront légèrement revues à la baisse. Outre cette base technique inédite, qui permettra à la Clio V d'intégrer un mécanisme hybride simple, baptisé E-Tech – un moteur essence atmo associé à un système

électrique placé dans une transmission robotisée faisant office d'embrayage –, la nouveauté concerne la présentation intérieure. L'auto inaugurera pour Renault le système d'info-divertissement Alliance Connected Cloud via un écran tactile plus grand que l'actuelle "tablette" R-Link. En raison de l'emplacement de l'écran, l'ensemble n'aura toutefois pas l'effet de continuité de l'instrumentation 100 % numérique (disponible en option) aperçu sur le concept Symbioz (2017). À noter que bon nombre de commandes, notamment les raccourcis, passeront par des boutons sensitifs.

Sous le capot, aux côtés de la version hybride, la gamme des moteurs comptera également des blocs thermiques standards, dont des versions diesel. La boîte EDC sera toujours au catalogue. Au rayon des aides à la conduite, la Clio V pourra recevoir un régulateur de vitesse adaptatif pouvant être associé à un système de maintien dans la voie.

Mes offres hiver. Mon Service.

Style, confort, praticité, il est temps de vous équiper pour l'hiver !

Jusqu'au 31 décembre 2018

-20%⁽¹⁾

de remise sur tous les
Accessoires d'origine
et l'ensemble des articles
de la Boutique.

Pour tout achat
d'un coffre de toit,
les barres sont
OFFERTES⁽²⁾




Flashez ce code et trouvez
le Réparateur Agréé
Mercedes-Benz le plus proche
de chez vous

Mercedes-Benz : Marques déposées de Daimler, Stuttgart, Allemagne. Mercedes-Benz France : Siren 622 044 287 RCS Versailles.

Rendez-vous sans tarder chez votre Réparateur Agréé ou sur l'e-Shop
en tapant le **code promo « HIVER2018 »**

Offre valable du 1^{er} octobre au 31 décembre 2018 sur le tarif constructeur conseillé en vigueur au 1^{er} janvier 2018, dans le réseau Mercedes-Benz participant (liste sur www.mercedes-benz.fr). Dans la limite des stocks disponibles.

(1) Offre valable sur tous les accessoires voitures d'origine Mercedes-Benz et les articles de la Boutique Mercedes-Benz, à l'exception des roues complètes, des sièges enfants, de la collection promotionnelle, des produits boutique AMG et Mercedes-Grand-Prix. Remise valable uniquement sur le prix de l'accessoire hors pose. Cette offre est réservée aux possesseurs de véhicules particuliers (hors Professionnels) mis en circulation entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2017. Elle n'est pas cumulable avec d'autres offres en cours du Réseau Agréé Mercedes-Benz. (2) Cette offre est EXCLUSIVEMENT réservée aux gammes de véhicules suivantes : Classes A-B (hors CLA shooting brake)-C-E (hors classe E coupé)-GLE (hors classe GLE coupé)-ML-GLK-GLC-GLA-GL-V (hors classe S) et s'applique uniquement sur les coffres de toit 400 litres en coloris argent mat (A000 840 0100) et noir métallisé (A000 840 0000) et 450 litres en coloris noir, finition métallisée (A000 840 0300) et coloris argent, finition mate (A000 840 0200). Le coffre de toit de 330 litres (A000 840 0400) est exclu de cette opération commerciale. L'offre « Barres de toit offertes » n'est pas cumulable avec l'obtention d'une remise de 20% sur l'achat du coffre de toit. Offre non cumulable avec une autre offre en cours du Réseau Agréé Mercedes-Benz.

 Mercedes-Benz : Marques déposées de Daimler, Stuttgart, Allemagne. Mercedes-Benz France - Société par actions simplifiée - Capital 75 516 000 € - Siren 622 044 287 RCS Versailles. Siège social : Montigny le Bretonneux.

Mercedes-Benz



DS 8

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **40 000 €* | Commercialisation : automne 2019**

*Estimation

PAVILLON CHINOIS

DS présentera sa DS 8 au prochain Salon de Shanghai. Fabriquée en Chine, et initialement destinée à ce territoire, cette berline familiale fera son entrée en Europe courant 2020.

Après les SUV, DS Automobiles se recentre sur la berline familiale. La DS 8 fera sa première apparition en public à l'occasion du Salon de Shanghai, en avril 2019. Peu prisée en Europe, cette carrosserie sera, dans un premier temps, industrialisée et lancée en Chine avant d'arriver, courant 2020, sur nos routes. Esthétiquement, DS a choisi une silhouette dynamique, à la façon d'un coupé, le tout accentué par des poignées de portières escamotables reprenant le système initié sur le récent DS 3 Crossback. À bord, l'auto adoptera un agencement similaire à celui aperçu dans le DS 7 Crossback, avec un large écran tactile pour le système multimédia et une instrumentation 100 % numérique. Concernant l'ergonomie, les commandes seront toujours placées sur la console centrale et, pour des raisons pratiques, les boutons physiques perdureront un moment.

Côté technique, cette DS adoptera les éléments utilisés par la toute nouvelle Peugeot 508 chinoise, révélée au Salon de Guangzhou. Elle repose sur un empattement rallongé (2,84 m) par rapport à notre 508 européenne. Sous le capot, cette DS disposera d'une offre thermique classique, avec des blocs essence et diesel allant de 180 à 225 ch. Toutefois, le gros de sa gamme pourrait se composer de versions hybrides rechargeables (plusieurs puissances) sans dépasser 250 à 260 ch. L'auto ne pourra pas recevoir deux électromoteurs comme sur le DS 7 Crossback E-Tense (300 ch répartis sur les deux essieux).



PEUGEOT 208 II

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **15 000 €* | Commercialisation : automne 2019**

*Estimation

PRÊTE À TOUT

Contrairement à sa grande rivale, la Renault Clio V (voir p. 16), la future Peugeot 208 jouera la carte de l'électrification totale. Vous aurez ainsi le choix entre un moteur 100 % thermique ou 100 % électrique. Partageant sa plateforme avec la récente DS 3 Crossback, la 208 II disposera, fin 2019, d'un électromoteur de 100 kW (soit 136 ch) alimenté par une batterie de 50 kWh offrant une autonomie de 300 à 350 km (cycle WLTP). En attendant, la gamme standard sera tenue par les blocs essence PureTech de 100, 130 et 155 ch, et diesel BlueHDi de 100, 130 et le futur 150 ch. Certains pourront être associés à la boîte automatique à 8 rapports. Mais ce n'est pas tout, cette 208 pourra, à l'horizon 2022



(pour son restylage?) disposer d'une offre hybride légère avec une batterie 48 V (uniquement sur les moteurs essence) associé à une boîte à double embrayage. Quant à la prochaine génération de la petite GTi, son électrification ne fait plus de doute.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

← Silhouette façon coupé, écran tactile, instrumentation 100 % numérique, la future DS 8 affiche un look dynamique.

DS 3 CROSSBACK

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **23 500 €** | Commercialisation : **printemps 2019**



WILLIAM CROZES

DU POTENTIEL !

Premier SUV urbain de la marque, le DS 3 Crossback affiche un look musclé, accentué par ses ailes arrière généreusement galbées. S'il réinterprète l'aileron de requin de la DS 3, il s'affirme également par certains détails spécifiques, comme les poignées de portière escamotables ou encore ses sorties d'échappement bien visibles. À l'intérieur, le style prédomine toujours, avec une console travaillée. L'instrumentation numérique de 7 pouces peut être secondée par un affichage tête haute. Les passagers arrière pourront se sentir quelque peu engoncé en raison de la faible visibilité due au dessin de la portière. Sous le capot, ce DS 3 Crossback reçoit, au lancement, trois moteurs essence (100, 130 et 155 ch) et deux diesel (100 et 130 ch), dont certains peuvent être associés à la boîte automatique à 8 rapports. Une version 100 % électrique avec une batterie de 50 kWh offrant une autonomie de 300 km (cycle WLTP) sera proposée fin 2019.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

LAND ROVER RANGE ROVER EVOQUE II

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

*Estimation

PAS QU'UNE GUEULE...

Si le nouvel Evoque conserve son look attractif, il dispose désormais d'une base technique moderne capable de proposer une offre hybride rechargeable.

Vous avez été séduit par le premier Evoque? Vous serez conquis par son successeur, connu en interne sous le code L551. L'allure est intacte: une silhouette dynamique malgré des cotes toujours aussi imposantes (l'engin conserve ses 2 mètres de large). Cette version se reconnaîtra aisément à ses poignées de portières escamotables, comme sur le Velar. À noter que cet

Evoque deuxième du nom ne sera plus disponible qu'en 5 portes. Au lieu de développer des versions marginales (3 portes et cabriolet), Land Rover a choisi d'investir dans une nouvelle plate-forme qui devrait permettre à la voiture d'être électrifiée (une version hybride rechargeable est en préparation). Gageons qu'avec cette nouvelle base technique, l'Evoque s'offrira une meilleure tenue de route et, surtout, de meilleures capacités de franchissement. À l'intérieur, l'auto devrait céder aux sirènes du numérique pour l'instrumentation et recevoir un écran tactile plus grand pour l'info-divertissement. Au rayon des assistances à la conduite, Land Rover promet notamment d'améliorer la visibilité grâce à ses nombreuses caméras.

VOLKSWAGEN I.D. NEO

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **30 000 €* | Commercialisation : fin 2019**

*Estimation

LA GOLF PROPULSION

Le catalogue Volkswagen s'agrémentera, dès la fin 2019, d'une nouvelle gamme 100 % électrique, baptisée I.D. Le premier modèle, dont les traits seront proches de ceux du concept I.D. (Mondial 2016), sera un mélange de citadine et de compacte. Comprenez par là que, dans un encombrement contenu (4,20 m), l'auto sera capable d'offrir plus d'espace habitable que dans une Golf. Un tour de magie rendu possible par la plate-forme modulaire MEB destinée à l'ensemble de produits 100 % électriques du groupe allemand. Outre cet empattement immense, cette base technique se caractérise par le retour de la propulsion chez VW (cela n'avait pas eu lieu depuis l'arrêt de la production de la Coccinelle première du nom), avec l'électromoteur placé sur l'essieu arrière. D'autres modèles, comme le SUV I.D. Crozz (prévu pour 2020), disposeront d'un second moteur placé sur l'essieu avant.



VOLKSWAGEN



Collection 1847
Montre acier 189€
Bijoux argent 925‰ à partir de 59€

www.murat-paris.com

MURAT
PARIS

Le GLA II reprend le style initié par la récente Classe A II, son intérieur avec ses deux écrans numériques ainsi que ses moteurs.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

MERCEDES GLA II

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **30 000 €* | Commercialisation : fin 2019**

*Estimation

CLASSE A POUR L'AVENTURE

Derrière son allure de Classe A surélevée, le GLA II se modernise tant dans sa présentation intérieure que dans son offre mécanique.

Il est temps pour la gamme A de prendre de la hauteur. Premier SUV à faire son apparition (il y aura plus tard le GLB), le GLA deuxième du nom conservera l'esprit de l'actuelle génération : une sorte de Classe A surélevée avec une silhouette dynamique. Elle y ajoutera une touche d'aventure supplémentaire, afin de se démarquer de la berline. Il reprendra également à son compte les modifications apportées sur la récente Classe A, notamment dans le traitement des flancs et le dessin des optiques (à l'arrière, les feux seront plus fins). En adoptant l'évolution de la plate-forme MFA, le GLA II offrira un empattement allongé qui ravira les passagers arrière.

À bord, on retrouvera l'agencement bien connu des récentes Mercedes, à savoir un double écran numérique, dont les tailles varieront de

7 à 10,25 pouces. Le système d'info-divertissement sera tactile et pourra également être commandé via les touches sensibles placées sur le volant ou grâce à la commande vocale "Hey Mercedes". Les places arrière ne seront pas coulissantes, le mécanisme restant l'apanage de l'offre B (Classe B et futur GLB).

Pour la partie mécanique, le catalogue se composera des mêmes blocs d'ores et déjà disponibles dans la Classe A. On retrouvera ainsi le 1.3 turbo développé en partenariat avec Renault, qui va de 109 ch à 163 ch en passant par 136 ch. Ce bloc est à désactivation des cylindres sur la version la plus puissante. Le haut du panier sera occupé par le 2.0 turbo dans ses versions 224 et 306 ch. La boîte à double embrayage à 7 rapports est au programme. L'offre diesel se composera du 1.5 diesel (toujours d'origine Renault) de 116 ch, qui épaulera le 2.0 diesel de 150 et 190 ch (versions qui arrivent sur la récente Classe A). Ces blocs pourront par ailleurs être associés à la nouvelle boîte à double embrayage à 8 rapports. La transmission intégrale sera également au rendez-vous.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

BMW SÉRIE 1 III

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **24 000 €* | Commercialisation : automne 2019**

*Estimation

TOUT FOUT L'CAMP !

La Série 1 passe de la propulsion à la traction. La chose était annoncée depuis l'arrivée du monospace Série 2 Active/Gran Tourer au sein de la gamme BMW. De prime abord, ce changement n'annonce rien de bon pour les puristes de la marque : le toucher de route BMW va disparaître et les 6 cylindres n'auront plus droit de cité à bord de la compacte. Mais le fait est acquis et il faudra en prendre son parti. En effet, tout ne devrait pas être si négatif à bord de cette F40 (code interne n'ayant rien à voir avec

Ferrari...). Avec cette architecture, la Série 1 III opte pour des moteurs placés en transversal, ce qui devrait permettre de réduire quelque peu la longueur du capot au profit de l'habitacle. Gageons que cela bénéficiera directement aux places arrière, qui disposeront toujours du tunnel de transmission. BMW n'a pas abandonné la transmission intégrale. Le catalogue ne comptera plus que des 3 et des 4 cylindres, mais ils afficheront plus de puissance que dans l'actuelle version, même sur la future version M140i. Ils pourront, par ailleurs, être associés à une boîte auto ou une version à double embrayage.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

AUDI A3 IV

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **27 000 €* | Commercialisation : fin 2019**

*Estimation

LA CARTE DU CLASSIQUE

Même chez Audi, on rationalise les gammes. Ainsi, la future A3, qui sera présentée cet automne, verra son catalogue amputé de la version 3 portes. En revanche, le diesel subsistera. Le style évoluera en adoptant les codes apparus sur les dernières productions de la marque : ailes marquées, calandre élargie, boucliers largement ajourés. À bord, on retrouvera une ambiance

technologique avec une instrumentation 100 % numérique, un large écran tactile pour le système multimédia ainsi que de nombreuses commandes physiques, notamment pour la climatisation. L'agencement se rapprochera de ce que propose le nouveau Q3.

Même constat pour la gamme des motorisations avec une offre, au lancement, allant de 150 à 230 ch en essence et de 150 à 190 ch en diesel. Des versions hybrides (légères et rechargeables) arriveront courant 2020.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT



RENAULT CAPTUR II

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **19 000 €* | Commercialisation : fin 2019**

*Estimation

À L'ÈRE DE L'HYBRIDE

Le Captur II conservera de l'actuelle version son ambiance colorée et sa modularité. Pour le reste, tout changera...

Le choix de remplacer la Modus par le Captur aura été plus que judicieux. Le SUV urbain est devenu la coqueluche des ménages en Europe. Pour la future version, Renault n'hésite pourtant pas à tout remettre à plat. Enfin, quasiment. Il conserve son ambiance colorée et sa modularité bien pensée. Pour le reste, le Captur II veut jouer dans la catégorie supérieure. Il grandit (il devrait dépasser les 4,20 m) et reposera sur un empattement allongé (2,65 m

contre 2,61 m). De quoi offrir aux occupants un peu plus d'aisance, notamment aux places arrière. La présentation intérieure gagnera encore en qualité, et surtout en modernité : les compteurs pourront être 100 % numériques, comme sur la future Clio V (voir p. 16), et l'info-divertissement fera un bond en avant en passant au système Alliance Connected Cloud. Sous le capot, le gros de l'offre se composera de moteurs 100 % thermiques (1.3 TCe et 1.5 dCi), épaulés par des versions hybrides fonctionnant avec un moteur essence 1.6 atmo. La première, baptisée e-Tech, sera associée à une batterie de 1,2 kWh. La seconde, e-Tech Plug-in, disposera d'une batterie rechargeable de 9,8 kWh (autonomie de 50 km). Point de version 100 % électrique.



ILLUSTRATION : BERNHARD REICHEL

PORSCHE TAYCAN

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **85 000 €* | Commercialisation : fin 2019**

*Estimation

L'ÉLECTRIQUE, VITE !

Si la nouvelle 911 est bien sûr attendue, elle sera concurrencée en interne, sur le plan médiatique, par la Taycan, le tout premier modèle 100 % électrique de Porsche. Esthétiquement proche du concept Mission E (Francfort 2015), elle adoptera deux moteurs électriques synchrones développant une puissance cumulée de 440 kW (soit 600 ch).

Ce qui devrait lui permettre de passer de 0 à 100 km/h en 3,5 secondes et de 0 à 200 km/h en moins de 12 secondes. Côté autonomie, Porsche annonce 500 km (cycle NEDC) et une recharge possible de 100 km en quatre minutes sur des superchargeurs (jusqu'à 350 kW). Toutefois des bornes domestiques de 22 kW seront proposées. Son prix (d'entrée de gamme) devrait s'établir entre celui d'une Panamera et d'un Cayenne.

Et aussi...



ILL : J-F HUBERT

Porsche 911 VIII

Cette nouvelle génération de 911 (Type 992) se reconnaîtra à son aileron arrière agrandi, son inscription Porsche façon 3D sous le bandeau lumineux arrière et son intérieur modernisé avec un écran d'info-divertissement plus grand. Le moteur, toujours un flat-6, pourrait être soutenu, sur certaines déclinaisons, par un électromoteur (batterie 48 V?).



TOYOTA

Toyota RAV4

Hormis son esthétique particulière, le RAV4 dispose d'un beau potentiel. Sa plateforme TNGA lui permet d'offrir une meilleure habitabilité dans un encombrement plus contenu. Uniquement proposé en hybride non rechargeable (voir p. 30), il dispose d'équipements innovants comme sa caméra de rétrovision située au sommet de la lunette arrière.



VOLKSWAGEN

Volkswagen T-Cross

Le constructeur allemand propose son SUV urbain (4,11 m de long). Sérieux à l'extérieur (pas de coloris biton), il se veut high-tech à l'intérieur avec une instrumentation qui peut être 100 % numérique et un écran multimédia tactile (6 ou 8 pouces). Hélas, les matériaux sont souvent trop durs. Point de transmission 4x4, mais des moteurs allant de 95 à 150 ch.

Qui se souviendra que la dinde a brûlé lorsque vous mettrez le feu au dancefloor?

Barre de son
Cabasse for Orange*

249 €

au lieu de 599 €
pour clients Livebox
et Pack Open

Dancefloor = piste de danse.

*Cabasse pour Orange.

Offre soumise à condition en France métropolitaine, sous réserve d'éligibilité avec équipement compatible, valable du 15/11/2018 au 08/01/2019 inclus, pour tous les clients Livebox ou Pack Open (ADSL ou Fibre), dans la limite d'une remise par abonnement. Engagement de 12 mois en cas de nouvelle souscription. Accessible en boutiques Orange.

orange™

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



INSPIRED
BY YOU

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



NOUVEAU CITROËN BERLINGO

PAR LE CRÉATEUR DU LUDOSPACE



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

À PARTIR DE

199€ /MOIS⁽¹⁾

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

3 ANS OFFERTS :
ENTRETIEN, GARANTIE



TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable, valable jusqu'au 31/12/18, réservée aux particuliers, dans le réseau Citroën participant et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR/PSA Finance France, locataire gérant de CLV, SA au capital de 138 517 008 €, n° 317 425 981 RCS Nanterre, 9 rue Henri Barbusse CS 20061 92623 Gennevilliers Cedex. Le Contrat de Service Garantie & Entretien peut être souscrit seul, sans location, selon conditions disponibles dans le Réseau Citroën participant. *De série, en option ou non disponible selon les versions. ♦ Détails sur citroen.fr.

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

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Peugeot 508 SW



Peugeot

508 SW Sans surprise, le break 508 SW calque sa gamme sur celle de la berline. Mêmes motorisations et mêmes finitions équipées de la même manière à chaque échelon, pour résumer. En ce qui concerne les équipements propres à un break, la banquette rabattable depuis le coffre et les rails de toit sont de série dès l'entrée de gamme. Le coffre bénéficie d'un éclairage à LED à partir de la finition Allure et l'ouverture mains-libres du hayon réclame 450 € sur les finitions Allure et GT Line. Série sur GT. Le toit ouvrant panoramique est facturé 1 300 € sur l'ensemble de la gamme. L'écart de prix avec la berline est de 1 300 €.

LA GAMME **PEUGEOT 508 SW**

	Motorisations/boîtes	Malus (€)	Finition	Prix (€)
Ess.	1.6 PureTech 180 ch BVA8	73	Active / Allure / GT Line	35 900 / 38 900 / 41 300
	1.6 PureTech 225 ch BVA8	300	GT	47 300
Diesel	1.5 BlueHDi 130 ch BVM6	0	Active / Allure	33 600 / 36 400
	1.5 BlueHDi 130 ch BVA8	0	Active / Allure	35 400 / 38 200
	2.0 BlueHDi 160 ch BVA8	0	Allure / GT Line	40 100 / 42 500
	2.0 BlueHDi 180 ch BVA8	90	GT Line / GT	44 600 / 48 900



Renault Talisman

Renault

Talisman Il faut désormais transiter par le configurateur pour prendre connaissance des évolutions de gamme chez Renault. Passons. Ledit configurateur, donc, nous apprend qu'à cette heure, la Talisman reçoit deux motorisations certifiées conformes aux normes de dépollution en vigueur depuis le 1^{er} septembre dernier. Un bloc essence et un diesel, la juste mesure. Dans le détail, le nouveau bloc 1.8 TCe de 225 ch remplace le précédent 1.6 TCe de 200 ch – boîte robotisée EDC à sept rapports sans autre choix. Prix : 37 800 et 43 100 € sous les finitions Intens et Initiale Paris. Malus à prévoir. Côté diesel, le nouveau 4 cylindres 1.7 Blue dCi fait son apparition sous une variante limitée à 150 ch – BVM6 sans autre choix pour l'instant. Prix : 32 300, 32 700 et 35 100 € sous les finitions Zen, Limited et Intens. À ce jour, le break Talisman Estate n'est pas encore servi.

Conçus pour vos trajets quotidiens

Laufenn

Journey in Style

S FIT EQ

Pneus été Ultra Hautes Performances

G FIT EQ

Pneus été Hautes Performances

Skoda

Kodiaq La gamme du Kodiaq s'enrichit de trois nouvelles finitions. Dite **Scout**, la première annonce la couleur : l'aventure au coin de la rue à l'aide d'une commande "Off Road" s'ajoutant aux modes de conduite sélectifs. Protections des soubassements et jantes de 19 pouces complètent la panoplie. Transmission 4x4 de rigueur, faut-il le préciser ? Essence : 1.5 TSI DSG7 de 150 ch et 2.0 TSI DSG7 de 190 ch aux prix respectifs de 38 200 et 39 950 €. Diesel : 2.0 TDI BVM6 de 150 ch, le même avec la DSG7 et 2.0 TDI DSG7 de 190 ch aux prix respectifs de 41 030, 42 630 et 43 830 €. Rhabillée en fonction de son appellation, la finition **Sportline** couvre pour sa part l'ensemble de l'offre moteurs et des transmissions qui vont avec, à des prix qui varient de 34 850 à 41 300 € en essence et de 40 900 à 44 150 € en diesel. L'ensemble de l'offre moteur, dites-vous ? Pas tout à fait. La finition **RS** se réserve le diesel 2.0 Bi-TDI de 240 ch (DSG7 et transmission 4x4) certifié Euro 6d-temp. Les jantes de 20 pouces, les étriers de freins rouges et divers éléments de design très évocateurs éloignent ce SUV des chemins de traverse. Prix : 50 940 €. Émissions de CO₂ non communiquées pour les moteurs mentionnés.



Skoda Kodiaq

SKODA

Subaru XV



SUBARU

Subaru

XV Le SUV XV perd le bloc essence 2.0i de 156 ch. Sa gamme s'articule désormais autour du seul bloc 1.6i de 114 ch, soutenu par la boîte CVT sans autre choix, à des prix qui varient de 26 990 à 29 990 €. Rajoutez 3 473 € pour le malus.

Forester Même régime minceur pour le Forester, qui perd quant à lui le bloc essence 2.0 XT de 241 ch. Les prix du bloc restant, soit le 2.0i de 150 ch (CVT uniquement), s'échelonnent de 32 990 à 36 990 €. Malus : 5 810 €. Pour en finir avec Subaru, l'Impreza WRX STI et le break Levorg sont retirés du catalogue.

Toyota

Corolla Pas de bloc "100 % essence" et encore moins de diesel pour la Corolla, laquelle remplace la berline compacte Auris, pour rappel. La nouvelle arrivante recourt uniquement à la locomotion hybride non rechargeable, disponible sous deux versions différenciées. La première installe au cœur de son dispositif un bloc 1.8 pour une puissance cumulée de 122 ch. Prix de la Corolla 122h : 26 950, 27 950, 28 950 et 31 450 € au rythme des finitions Active, Dynamic, Design et Collection. La seconde s'offre les services d'un 2 litres pour une puissance cumulée de 180 ch. Prix de la Corolla 180h : 30 950 et 33 450 € sous les finitions Design et Collection. Pas de malus à déplorer dans les deux cas, cela va sans dire. Le break Touring Sports viendra plus tard.

RAV4 Régime hybride pour le nouveau RAV4, et rien d'autre. Hybride non rechargeable, utile précision. Le module retenu intègre en son sein un 4 cylindres 2,5 litres pour une puissance cumulée qui varie en fonction de la transmission retenue : 218 ch avec la transmission aux roues avant et 222 ch avec la transmission aux quatre roues, cette dernière étant composée d'un second électromoteur ayant pour seule mission d'entraîner les roues arrière. Les prix du RAV4 4x2 varient de 34 950 à 45 000 €. Ceux du RAV4 4x4 s'échelonnent de 39 150 à 47 050 €. Malus aux abonnés absents.



Toyota Corolla

Toyota RAV4

PHOTOS : TOYOTA



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.

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**.

QUE CACHE LE PRIX DES CARBURANTS ?

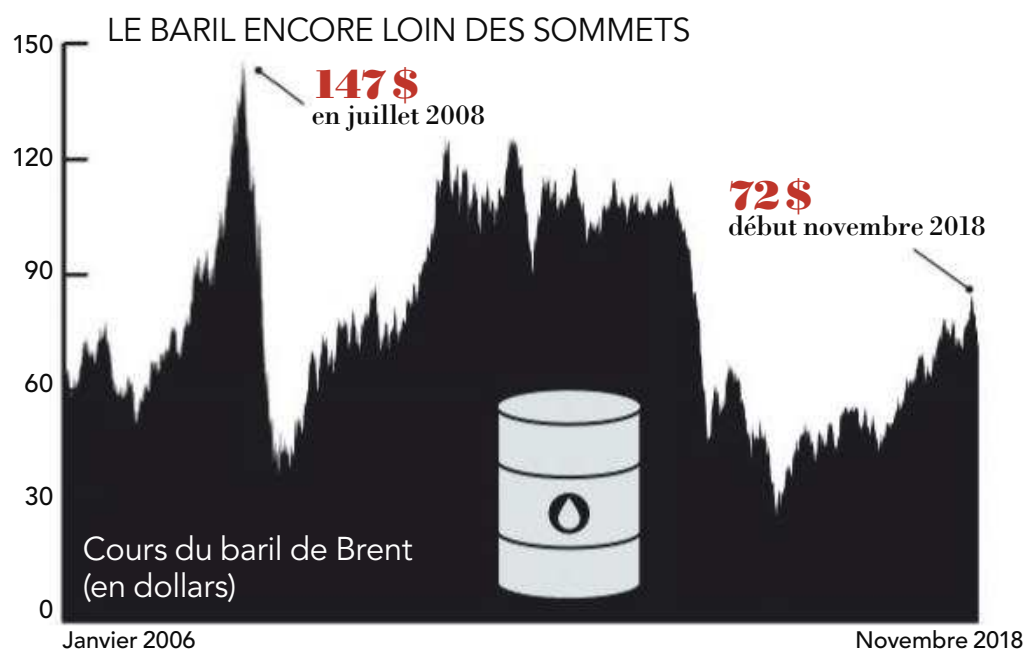
TOUT A ÉTÉ DIT ET CONTREDIT, CES DERNIÈRES SEMAINES, SUR LE PRIX DES CARBURANTS, SA COMPOSITION ET SON ÉVOLUTION. **LA VÉRITÉ ? TOUT AUGMENTE, LE COURS DU BRUT COMME LES TAXES, ET CE N'EST PAS PRÈS DE S'ARRÊTER. VOICI CE QU'IL FAUT SAVOIR.**

Par Brice Perrin

Le baril de pétrole flambe

Faux

C'est l'un des arguments favoris du gouvernement pour expliquer la hausse du prix des carburants. Le cours du pétrole brut est loin de battre des records : le cours du baril de Brent se situait à 72 \$ début novembre, contre 147 \$ lors du record historique du 11 juillet 2008. Il a toutefois augmenté de façon continue depuis la mi-2017, où il se situait à environ 45 \$. Mais le cours actuel reste inférieur au cours moyen enregistré ces douze dernières années, qui se situe à 79 \$.



La valeur du dollar joue un rôle important

Vrai

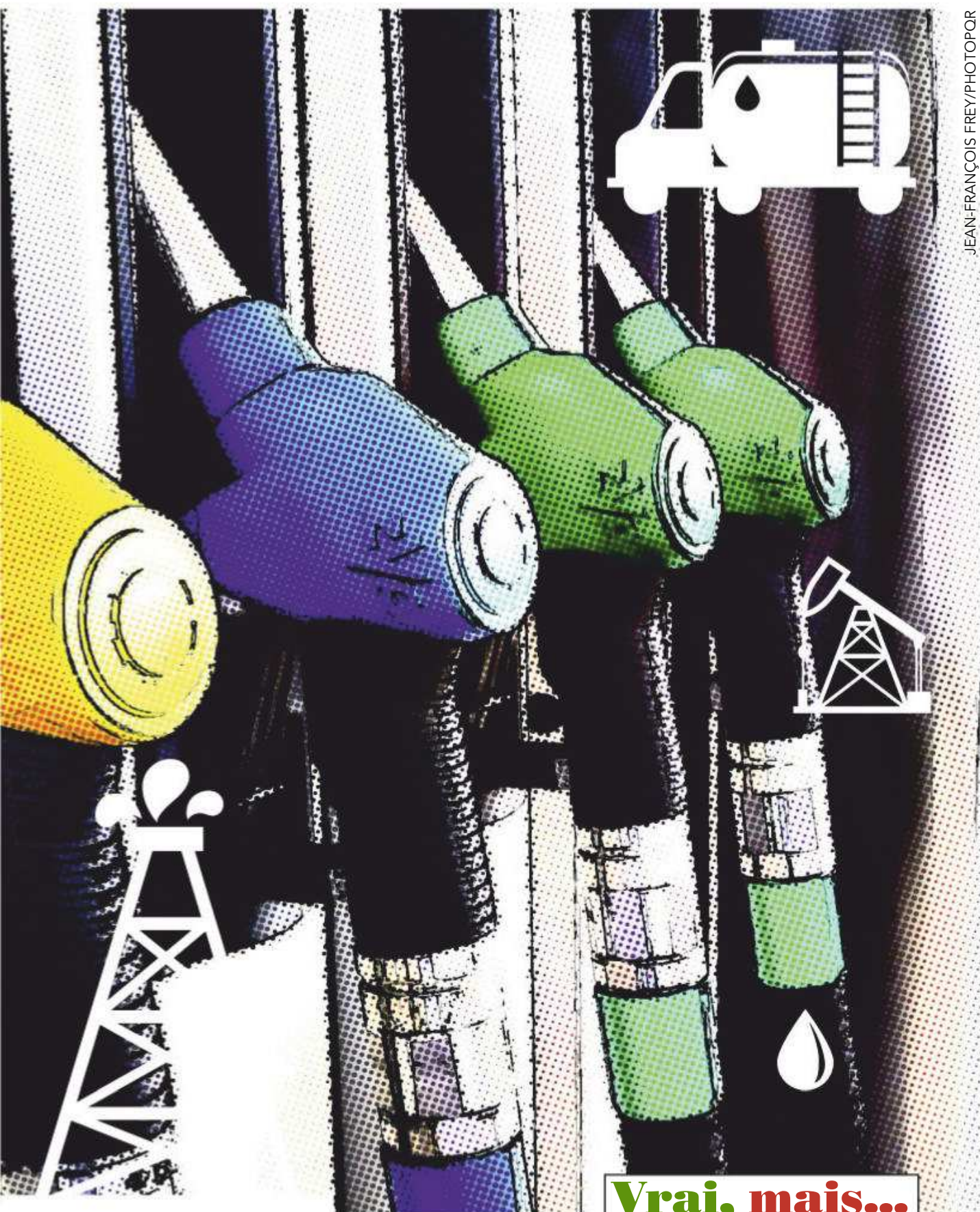
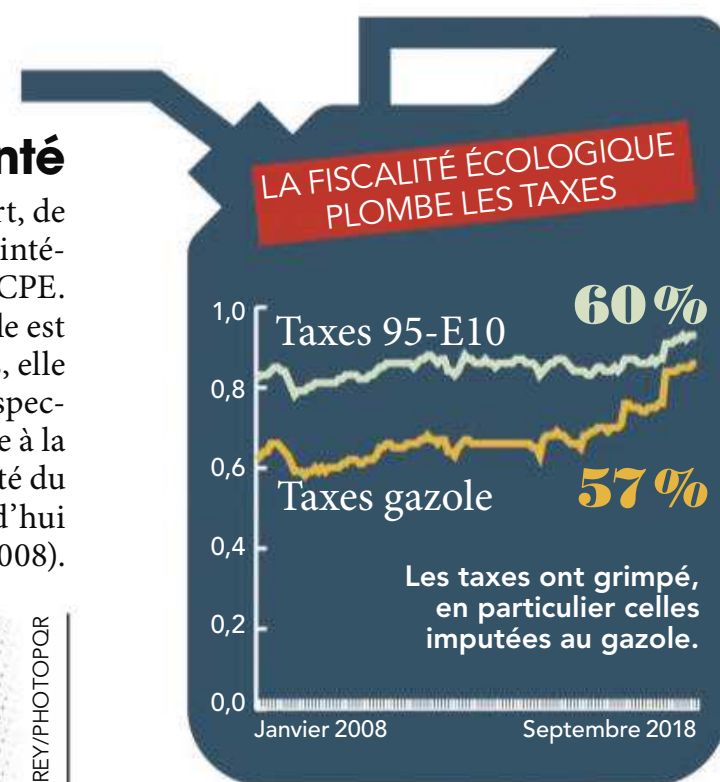
Le prix de vente final des carburants dépend essentiellement de deux facteurs : le cours du baril et le montant des taxes locales. Mais il en est un troisième qui peut venir sournoisement impacter son montant : le taux de change du dollar, car le baril de pétrole brut est coté en dollars, que ce soit le WTI à New York ou le Brent de la mer du Nord. En juillet 2008, le cours du baril était deux fois plus élevé qu'aujourd'hui (146 \$ contre un peu plus de 70 \$). Sauf qu'un euro valait 1,60 \$, contre 1,14 \$ début novembre. Au final, le prix du baril n'était donc que de 91 € en 2008, contre 63 € aujourd'hui. Plus le dollar est fort – ce qui est le cas actuellement –, plus le carburant sera cher dans nos contrées...



Vrai Les taxes ont augmenté

Le prix du carburant, c'est celui d'une matière première, de son raffinage, de son transport, de sa distribution, mais c'est aussi des taxes. Beaucoup. La TVA d'abord, puis la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques), et enfin la TVA sur cette même TICPE.

Vous avez bien lu : la France applique une taxe sur une autre taxe ! La TVA est stable (elle est aujourd'hui de 20 % sur les produits pétroliers), mais la TICPE évolue : il y a cinq ans, elle était de 43 centimes par litre de gazole et de 60 centimes par litre de SP95-E10, contre respectivement 59 et 66 centimes aujourd'hui. La forte hausse de la TICPE sur le gazole est liée à la volonté du précédent gouvernement (et accentuée par le mandat actuel) d'aligner la fiscalité du gazole sur celle de l'essence. En proportion du prix de vente, les taxes représentent aujourd'hui 57 % pour le gazole (52 % début 2008) et 60 % pour le SP95-E10 (61 % début 2008).

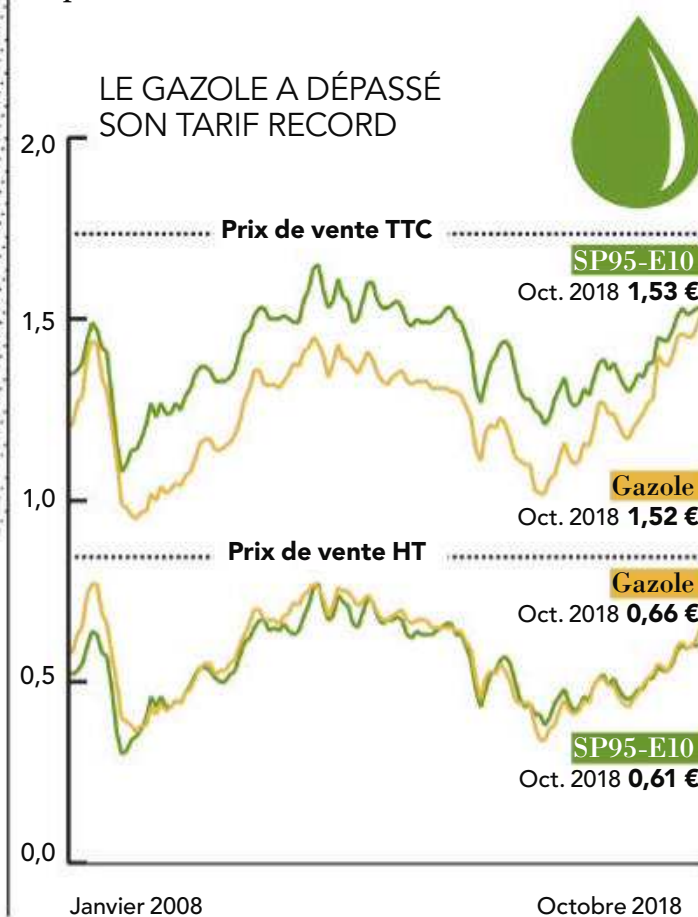


JEAN-FRANÇOIS FREY/PHOTOPOR

Le carburant est plus cher que jamais

Vrai et faux

Les prix de vente à la pompe des carburants sont aujourd'hui élevés, mais tous ne sont pas logés à la même enseigne. Début novembre, les prix moyens du SP95-E10 et du gazole constatés à l'échelle nationale étaient tous deux situés à 1,51 €. Le premier a déjà dépassé 1,60 €, en 2012 et en 2013, et il a atteint 2 € dans certaines stations parisiennes. En revanche, c'est la première fois que le gazole est aussi cher en France – si l'on excepte juin 2008 où, en tenant compte de l'inflation, il était au même prix. Or, si le marché du diesel s'effondre, avec seulement 36 % des immatriculations de voitures neuves en octobre en France, cette motorisation représente encore 60 % du parc roulant dans le pays ! La hausse du gazole concerne donc directement près de deux automobilistes sur trois.



La fiscalité des carburants sert l'écologie

C'est l'une des excuses sorties à la hâte par le gouvernement et par certains parlementaires de la majorité pour justifier la hausse du prix des carburants. C'est partiellement vrai, dans la mesure où les recettes de la taxe carbone (intégrée à la TICPE), qui est de 44,60 € par tonne de CO₂ et passera progressivement à 86,20 € par tonne de CO₂ d'ici à 2022, sont en partie imputées au compte d'affectation spéciale dédié à la transition énergétique. Mais sur les 33,8 milliards d'euros qui seront générés par la TICPE en 2018, seuls 7,2 milliards, soit 21 %, seront dédiés à la transition énergétique. Le reste va aux départements et aux régions... et à l'agence de financement des infrastructures de transport.

Le carburant

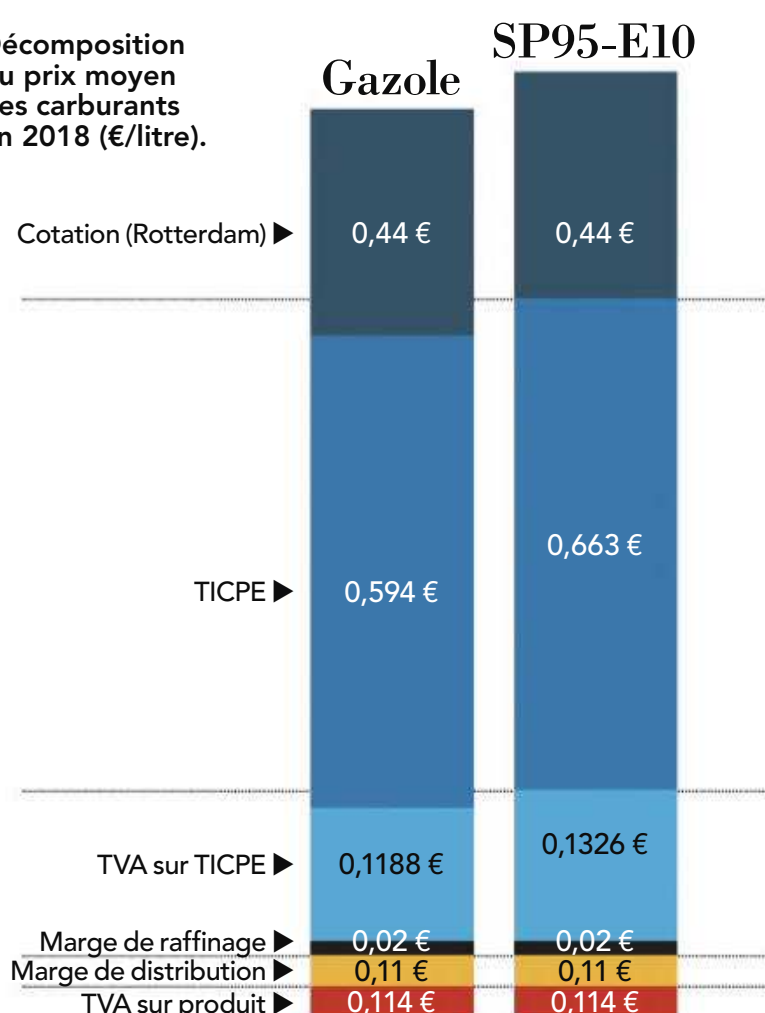
Vrai, mais...

rapporte beaucoup à l'État

Sur l'année 2018, la TICPE devrait rapporter 33,8 milliards d'euros, mais dont seuls 13,5 milliards (soit 40 %) seront affectés au budget général de l'État, ce qui en fait, pour ce dernier, la quatrième source de recettes fiscales nettes derrière la TVA (qui impacte aussi le prix de vente des carburants), loin devant avec 155 milliards d'euros, l'impôt sur le revenu (72 milliards) et l'impôt sur les sociétés (26 milliards). Les recettes de TICPE pour l'État devraient croître à 17 milliards en 2019, du fait de la hausse des taxes sur le gazole et de la suppression du taux réduit de TICPE pour le gazole non routier. La TICPE est donc une source importante de revenu pour l'État, mais elle représente en fait moins de 5 % des recettes fiscales nettes...

LE GAZOLE BIENTÔT PLUS CHER QUE LE SANS-PLOMB

Décomposition du prix moyen des carburants en 2018 (€/litre).



Le GPL et l'E85 reviennent beaucoup moins cher

Vrai

Si vous roulez à l'essence, vous pouvez éventuellement envisager d'utiliser un autre carburant sans avoir à changer de voiture. Il vous suffira d'opérer quelques modifications : la conversion au GPL coûte entre 2 000 et 3 000 € et, depuis quelques mois, certains boîtiers des sociétés Biomotors et FlexFuel ont été homologués par les autorités pour pouvoir rouler légalement à l'E85 ; ils coûtent entre 800 € et 2 000 € (installation comprise). Sachant que le GPL se trouve en moyenne à 0,80 € et l'E85 à 0,70 €, vous pouvez réaliser de belles économies... à condition de trouver des stations qui distribuent ces carburants !

L'AVIS DE L'AUTO-JOURNAL

Le cours du pétrole a déjà été deux fois plus élevé, le taux de change du dollar plus défavorable par le passé, et les taxes n'ont pas subitement explosé. Mais le principal problème, c'est le rapide rattrapage fiscal sur le gazole, qui a pris de court les nombreux automobilistes convertis à ce carburant par un État pro-diesel pendant un demi-siècle. La grogne populaire, légitimée par les automobilistes qui, pour certains, n'ont pas d'autre choix que de subir, ne fera toutefois pas de miracle : les carburants, et en particulier le gazole, seront de plus en plus chers. La solution pour dégonfler la facture : opter pour des voitures moins gourmandes, limiter ses trajets automobiles à l'essentiel, apprendre l'éco-conduite et pratiquer le covoiturage aussi souvent que possible.



L. MARIN/AFP

QUELLES AIDES ATTENDRE DE L'ÉTAT ?

“On ne va pas annuler la taxe carbone, nous n'allons pas changer de pied.” Édouard Philippe, le 14 novembre.

Face à la hausse subite du prix du gazole à la pompe, des voix se sont élevées pour réclamer des mesures gouvernementales. Si l'idée d'un chèque carburant a rapidement été abandonnée, le Premier ministre a indiqué vouloir aider les gros rouleurs en élargissant et en revalorisant le système d'indemnités kilométriques. Selon Édouard Philippe, *“il faudra parcourir 60 à 70 km/jour pour profiter de ce dispositif”*. D'autre part, Édouard Philippe annonce la création d'une *“super prime à la conversion”* qui devrait atteindre 4 000 €, au lieu de 2 000 €. Celle-ci concernera les 20 % de Français les plus modestes qui souhaitent remplacer leur véhicule par un modèle plus propre, neuf mais aussi d'occasion.

Le carburant sera à nouveau accessible un jour

Faux

Les hydrocarbures sont une ressource limitée, et la croissance de la consommation globale, aujourd'hui à 100 millions de barils par jour (!), crée des tensions qui se répercutent sur les cours. Les réserves disponibles ont augmenté ces dernières années du fait des progrès de l'extraction, mais l'environnement paie souvent un lourd tribut (gaz de schiste, sables bitumineux...). D'après Total, la demande mondiale devrait encore croître de 11 % d'ici à 2040. Par ailleurs, les taxes vont encore augmenter. Outre la TVA, dont le montant est directement lié au prix de la matière première, la TICPE va passer de 0,59 € par litre sur le gazole aujourd'hui, à 0,78 € par litre en 2022, soit près de 20 centimes d'augmentation par litre ! Pour le SP95-E10, elle va passer de 0,66 € à 0,76 € par litre, elle sera donc plus élevée sur le gazole que sur le sans-plomb.

ET À L'ÉTRANGER, ÇA COÛTE COMBIEN ?

Selon certains usagers, le carburant serait particulièrement cher en France. L'Hexagone se situe en effet, dans les pays de l'Union où le prix des carburants est élevé, un peu au-dessus de la moyenne communautaire.

En moyenne, en France le 5 novembre dernier, le gazole coûtait 1,51 € par litre. Il s'affichait à seulement 1,17 €/l au Luxembourg ou encore à 1,27 €/l en Espagne, mais culminait à 1,56 €/l en Italie et 1,57 € chez nos voisins belges.

Même constat pour le sans-plomb, qui coûtait en moyenne 1,53 € par litre dans l'Hexagone, mais seulement 1,18 €/l en Pologne et 1,22 €/l au Luxembourg. En revanche, il grimpait à 1,63 €/l aux Pays-Bas et à 1,65 €/l en Italie.

Norauto

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



SCO E DDB | 03.2000 22 30

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

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

norauto.fr

**PRIX
BAISSÉ**



Les projections lumineuses au sol sont étudiées par VW pour ses futurs éclairages.

Les constructeurs brillent par leur imagination pour la voiture de demain. Dans le domaine de l'éclairage, les ingénieurs font des étincelles. Bientôt, des signaux lumineux délivreront des messages en clair. Bien vu !



(ÉCLAIRAGES DU FUTUR)

DES IDÉES LUMINEUSES

Lennart Bendewald, responsable "éclairage extérieur" chez Volkswagen, est aux avant-postes de toutes les innovations futures sur la lumière. Au-delà des LED qui permettent toutes les fantaisies stylistiques et de la désormais incontournable "signature lumineuse" que tous les constructeurs donnent à leurs modèles, il ambitionne autre chose : *"Développer une communication nouvelle, évidemment facile, intuitive, à destination des autres usagers"*. Oui : la voiture de demain communiquera par ses éclairages extérieurs.

Fonction de base : envoyer des signaux lumineux enrichis. Vous donnez un coup de frein très fort ? C'est toute la lunette qui va devenir rouge, comme une alerte à ceux qui

vous suivent. Des volets horizontaux, quasi imperceptibles en temps normal, s'éclairent en quelques centièmes de secondes.

Deuxième étape : afficher des pictogrammes. Ils s'inscriront dans les feux ou apparaîtront à côté. Des pictogrammes toujours très simples pour signifier : bouchon, accident, verglas, voiture immobilisée, piéton qui fait irruption. Le signal obéira à un code couleur indiquant le niveau de gravité : rouge = danger.

Petit cran supplémentaire : les messages en clair. Si vous êtes immobilisé, il est possible d'afficher le mot "panne" en toutes lettres dans les feux arrière.

Inventer... autre chose

Étape ultime : des messages visuels d'un

nouveau type. Par exemple en créant une "ceinture lumineuse" tout autour du toit, pour lancer une alerte en cas de problème. En orange clignotant, comme une sorte de feu de détresse géant. Ce qui signifie : *"Attention"* ; mais aussi *"J'ai besoin d'aide"*.

Autres signaux visuels : lorsque vous ouvrez votre portière, la projection d'une lumière au sol, pour avertir un vélo ou une moto que vous n'auriez pas vu(e) dans votre angle mort.

Et puis, les ingénieurs aiment rêver : humaniser les machines... À votre approche ou quand vous la quittez, la voiture pourra émettre des signaux. Par ses phares et toutes ses autres sources lumineuses. Un feu d'artifice émotionnel en votre honneur !



Cet avertissement lumineux au sol peut prévenir les autres usagers de l'ouverture de la portière si le conducteur est distrait.



En complément des feux arrière, les ingénieurs réfléchissent à l'affichage de pictogrammes.

(5%)

C'EST LA PROPORTION DE MONOSPACES COMPACTS DANS LES VENTES DE VOITURES NEUVES en France depuis le début de l'année, contre 36 % de SUV. Les berlines restent majoritaires mais en perte de vitesse, avec désormais moins de la moitié des ventes (49 % sur les neuf premiers mois).

FORD



INSOLITE

Des trottinettes chez Ford et Seat

Les constructeurs automobiles sont parfaitement conscients des enjeux actuels en matière de mobilité individuelle, et certains se sont déjà impliqués. Seat et Ford se lancent ainsi chacun à sa manière dans l'univers de la trottinette électrique. Le premier, modestement, en commercialisant dans son réseau dès décembre (à 599 €) un modèle Ninebot rebadgé, et nommé eXS par la marque ibérique. Le second plus sérieusement, en acquérant la jeune entreprise américaine Spin, spécialisée dans les trottinettes électriques en libre service et déjà présentes dans 13 villes outre-Atlantique.

Les chiffres du marché français en octobre 2018



-1,5 %

* Immatriculations de voitures neuves par rapport à octobre 2017

+19,5 %

C'est la hausse des ventes de Dacia en France au mois d'octobre, alors que les immatriculations du groupe Renault chutent de 3,4 %.

173 799

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois d'octobre, soit 1,84 million depuis le début de l'année (+5,7%)

103 825

C'est le nombre de Clio IV immatriculées en France en octobre. La citadine Renault, qui sera remplacée en mars à Genève, est toujours le best seller du marché hexagonal.

DIMANCHE 16 DÉCEMBRE LES HABITS DE LUMIÈRE À ÉPERNAY

<http://habitsdelumiere.epernay.fr>



Chaque année, la ville fait la fête pendant trois jours et au cours de ces célébrations, vous pourrez assister le dimanche matin à une grande parade automobile : ce rassemblement exceptionnel de 400 véhicules âgés de plus de 35 ans défilera à partir de 11 heures dans les rues de la ville.



BERTRAND GUAY/AFP

Dans le cadre de la loi mobilité, on va drastiquement baisser le coût du permis (...)
Le code, on va l'intégrer à la partie scolaire..



Emmanuel Macron,
le vendredi 9 novembre



AUDI

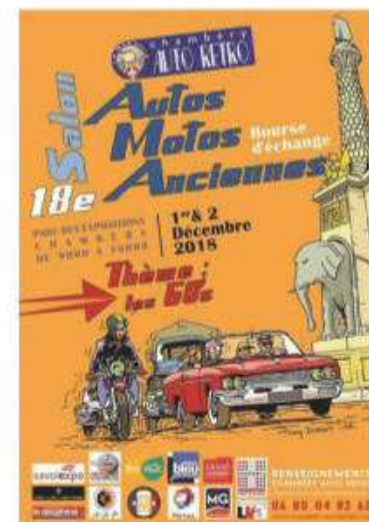
Une nouvelle Audi... 100 % virtuelle

La RSQ e-tron est une toute nouvelle Audi que vous pourrez admirer, mais pas dans la rue, ni dans un Salon. Il faudra vous rendre... au cinéma! Audi a en effet conçu ce concept car pour le film d'animation *Les Incognitos* ("Spies In Disguise" en version originale), qui

sortira dans les salles le 14 août 2019. Une occasion que la marque utilise pour mettre à nouveau en avant, cette fois auprès d'un public majoritairement jeune, la propulsion 100 % électrique et la conduite totalement autonome.

LES 1 ET 2 DÉCEMBRE CHAMBÉRY AUTO RÉTRO

www.chambery-autoretro.com



La 18^e édition de ce Salon consacré aux anciennes se tiendra sur 10000 m² dans les locaux fraîchement rénovés du parc des expositions de Chambéry. Au programme : exposition, clubs, bourse autos-motos, une centaine de marchands, restauration possible sur place. L'entrée est à 7 €.

INSOLITE

Des F-Type de rallye !

L'art et la manière... Pour fêter 70 ans de présence de la marque en compétition, Jaguar a préparé deux exemplaires de Jaguar F-Type cabriolet aux spécifications FIA pour en faire des voitures de rallye. Elles rendent hommage à la XK120 de 1948 qui courut plusieurs rallyes en Europe. Une édition limitée baptisée Chequered Flag ("Drapeau à damier"), qui célèbre elle aussi ces 70 années d'engagement de Jaguar en course auto, est par ailleurs disponible à la commande.



PHOTOS : JAGUAR



GUILLAUME SOUVANT/AFP

AUTOLIB'

Les Bluecar d'occasion bradées

Le système d'autopartage Autolib' déployé en Ile-de-France comptait quelque 4000 voitures, des Bluecar conçues et produites par Bolloré. Une centaine d'entre elles, préalablement achetées à Bolloré par le garage Cavarec à Romorantin, ont été vendues, en l'espace d'une demi-journée, à 3700 € batterie et chargeur inclus. Un tarif séduisant qui ne doit pas cacher la conception rudimentaire de ces autos, leur kilométrage parfois élevé, et une techno de batterie qui impose de la laisser branchée en permanence. Dans le cas contraire, elle se vide en moins de 3 jours, même sans rouler... D'autres ventes similaires sont d'ores et déjà prévues.

NOUVEAU ŠKODA KODIAQ SPORTLINE

FAITES SENSATION AU SEIN DE VOTRE FAMILLE



ŠKODA



À partir de 269€/mois⁽¹⁾

AVEC APPORT - SOUS CONDITIONS DE REPRISES

Et si le sport était au cœur de votre quotidien ? Et si les sensations uniques étaient à portée de main ? Avec ses lignes sculptées et ses détails racés, l'adrénaline ne se fait pas attendre à bord de ce SUV résolument... sportif. Sans oublier sa technologie de pointe et son espace généreux pour accueillir toute la famille.

Nouveau ŠKODA KODIAQ SPORTLINE, le SUV sportif jusqu'à 7 places.

Location Longue durée sur 37 mois, 1^{er} loyer de 3 500€ suivi de 36 loyers de 269€,
Offre valable du 01/11/2018 au 31/12/2018.

Modèle présenté : KODIAQ Sportline 1.5 TSI 150ch DSG 4x4 (5 places) avec options : 1^{er} loyer de 3 890€ suivi de 36 loyers de **562€/mois**

(1) Location Longue durée sur 37 mois, 1^{er} loyer de 3 500€ suivi de 36 loyers de 269€. KODIAQ 7 Places Active 1.5 TSI 150ch en location Longue Durée sur 37 mois et pour 30 000Km maximum, hors assurances facultatives. Offre réservée aux particuliers chez tous les distributeurs 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. Volkswagen Group France - s.a - RCS Soissons 832 277 370.

ŠKODA recommande Castrol EDGE Professional.

Consommations mixtes de la gamme KODIAQ (l/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : données non disponibles au 07/11/2018, véhicule en cours d'homologation.

Fidèle à son passé.

911 Carrera 4 GTS.

GTS : trois lettres dont l'histoire nous fait remonter à la victoire de la 904 GTS lors de la Targa Florio en 1964. Aujourd'hui, cette dénomination forte évoque une sportivité assumée et des sensations de conduite pures. Aucun détail n'a été négligé, même le plus infime. Pourquoi ? Pour repousser les limites de la performance.



Gamme Porsche 911 Carrera 4 GTS : Conso. mixte : de 8,9 à 9,1l/100 km – Émissions de CO₂ : de 203 à 207 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen). Porsche France - RCS Nanterre B348 567 504

ZONE ROUGE

PUB

Drôle d'argument...

"Au-dessus du sommet", annonce cette campagne mexicaine pour le SUV Toyota Land Cruiser dont la vue depuis l'habitacle le situe dans les cieux. Mais le texte original de la pub, "Over the top", signifie aussi "exagéré, outrancier". Un peu comme cette façon de résumer l'intérêt de ce véhicule au seul fait de surplomber les autres usagers – d'autant que le Land Cruiser reste l'un des rares vrais franchisseurs!



Tournée vers l'avenir.

Porsche Dynamic Chassis Control.

Disponible en option sur toutes les 911 Carrera 4 GTS, le Porsche Dynamic Chassis Control est un système de stabilisation actif du roulis qui renforce la maniabilité de votre véhicule. Enchaînez les virages en toute sérénité et découvrez un plaisir de conduite unique, typiquement Porsche.

-13%

MARCHÉ CHINOIS

Une baisse qui annonce un retournement ?

Le repli fut amorcé dès cet été, et au mois d'octobre, les ventes de voitures neuves

en Chine ont chuté de 13% par rapport au mois d'octobre 2017. Sur l'année, la baisse du marché est de 1% mais le pays demeure évidemment le premier débouché mondial pour l'industrie automobile, avec près de 20 millions de voitures neuves immatriculées depuis le début de l'année. Le ralentissement de l'économie locale et la conversion du marché à la propulsion électrique expliquent en partie la baisse du marché, mais les constructeurs observent avec fébrilité cette évolution...

VOITURES ÉLECTRIQUES

Plus d'une vente sur deux en Norvège!



En septembre et en octobre, les voitures rechargeables ont respectivement représenté 60% (dont 45% de pures électriques et 15% d'hybrides rechargeables) et 55% (38% de voitures électriques, 17% d'hybrides rechargeables) des immatriculations de voitures neuves, soit plus d'une vente sur deux. Un résultat impressionnant, dû aux nombreuses incitations (notamment fiscales) pour rouler électrique dans le pays, et à comparer aux 1,3% de part de marché du véhicule électrique en France depuis le début de l'année. Les modèles les plus vendus dans le pays sont la Nissan Leaf, la VW Golf, la BMW i3 et la Tesla Model X.



PORSCHE





fil *Quel* !

Grosses roues et silhouette de baroudeur: le C5 Aircross se donne une apparence de gros dur et les attributs d'un SUV. Modularité intérieure et confort à tous les étages: il propose un cocon de tendre, celui d'un monospace. Le génie du nouveau Citroën, c'est d'avoir marié avec brio les deux genres.

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre

LA GAMME: BIEN PLACÉ !

Le C5 Aircross est vendu de 8 à 10 % moins cher (2 300 € à 4 250 €) que le Peugeot 3008. Il est aussi moins onéreux que le Grandland X, mais dans une moindre proportion. Bref, c'est une sacrée affaire !

	Modèle	Start	Live	Feel	Shine
Essence	1.2 - 130 ch	24 700 €	26 500 €	29 150 €	32 250 €
	1.6 - 180 ch EAT8	–	–	33 150 €	36 250 €
Diesel	1.5 - 130 ch	–	28 900 €	31 550 €	34 650 €
	1.5 - 130 ch EAT8	–	30 800 €	33 450 €	36 550 €
	2.0 - 180 ch EAT8	–	–	36 050 €	39 150 €

➤➤ PLUG-IN HYBRIDE EN 2020

Une version plug-in hybride (voir reportage p. 72) autorisant de rouler de 50 à 60 km (et ce jusqu'à 135 km/h) sans réveiller le moteur thermique viendra compléter l'offre actuelle, début 2020. Celle-ci sera animée du même moteur à essence de 180 ch que celui ici essayé, couplé à un groupe électrique de 109 ch, les deux délivrant leur force via une boîte automatique à 8 rapports pour animer les seules roues avant.



LA PLUS GRANDE QUALITÉ DU C5 AIRCROSS EST D'AVOIR RÉUSSI
À CONCILIER UN CONFORT DE BERLINE AVEC LES QUALITÉS
REQUISES POUR UN SUV : CE N'ÉTAIT PAS ÉVIDENT! ●●●





À PORTÉE DE LA MAIN GAUCHE

Un ticket d'autoroute ou une carte bancaire à ranger mais restant accessible et ne risquant pas de glisser sous le siège ? La solution de Citroën est juste parfaite.



CREUSÉS

Les bacs de portes sont suffisamment grands pour accueillir une grande bouteille d'eau. Ce qui peut sembler normal ne l'est pas toujours, donc bravo !



À CONDITION D'AVOIR LE BON

Pour autant que vous disposiez du "bon" smartphone, le système par induction maintient permanente la charge de celui-ci. De série à partir de la finition Feel.



COUP DOUBLE

Idéale pour rapporter des souvenirs d'escapades, la ConnectedCAM (270 €) permet aussi d'enregistrer des situations moins sympas comme une scène d'accident.



PLASTIQUES DURS À GOGO

Le C5 Aircross fait la part belle aux plastiques durs. Même s'ils sont mousés (notamment en façade), ils le sont à peine. L'amateur de belles matières s'en offusquera ; pour notre part, nous n'y avons rien vu de fâcheux.

LA HOTTE DU PÈRE NOËL

Ce grand rangement fermé par un double volet se révèle bien pratique à l'usage. Il est facile d'accès et met l'accent sur le côté pratique du C5 Aircross qui, sur ce point précis, n'a rien à envier aux monospaces.

Simple, propre et efficace

Évidemment, ce n'est pas le grand luxe et les plastiques durs sont abondants. Comme la présentation est originale et les assemblages parfaitement réalisés, plutôt que de critiquer encore et encore ce choix industriel qui a permis de réduire les coûts, nous préférons nous attarder sur la multitude des rangements (33 dm³ au total!) et sur l'ergonomie soignée et cohérente – ce qui n'a pas toujours été le cas chez Citroën. Faussement moderne, l'instrumentation "sans aiguille" comptera autant d'adeptes que de

détracteurs. Disponible en option, le toit ouvrant panoramique est malheureusement implanté trop en arrière sur le pavillon pour que les passagers avant profitent de son agrément. À l'arrière, les trois sièges indépendants et coulissants (sur 150 mm) bénéficient d'un réglage d'inclinaison du dossier (19 à 26,5°). Avancés au maximum, ils ne laisseront guère de place à leurs occupants. De plus, l'accessibilité aux places arrière est médiocre au niveau des pieds, en raison d'un montant central trop reculé.

MÉMOIRE RETROUVÉE

Sur la finition Shine, Citroën offre le réglage électrique selon 8 voies et accompagne ce raffinement d'une mémorisation simple.

Notons en outre que les deux sièges avant sont chauffants, ce qui n'a rien d'un gadget.



Il est évidemment possible de faire varier la présentation du bloc instrumental. Dans tous les cas, la lisibilité est bonne, mais nous regretterions qu'aucune configuration n'offre des cadrans classiques avec des aiguilles. Un compte-tours minuscule à lecture horizontale, c'est joli (peut-être), peu intuitif (souvent) et ça ne sert vraiment à rien (toujours).

Quelques kilomètres à peine suffisent pour être bluffé par le confort du C5 Aircross, exceptionnel dans la catégorie des SUV et unique dans son segment. Un confort qui ne relève pas seulement des suspensions, magnifiées par leur amortissement à butées hydrauliques progressives, mais également des sièges intelligents et de l'insonorisation soignée due notamment à un vitrage acoustique sur les portes avant. Avant d'aller plus loin, revenons sur cette suspension exclusive à Citroën. Le principe même de celle-ci remonte... à l'époque des pick-up Peugeot 203, qui utilisaient deux jeux de lames superposées à l'arrière. À vide, l'engin roulait avec un seul jeu pour assouplir le train arrière, en charge, le plateau arrière solidarisait l'ensemble pour durcir la suspension. Simple et efficace ! S'inspirant de ce concept, Citroën a développé dès le début des années 90 un système d'amortissement à butées hydrauliques pour améliorer les capacités d'absorption des chocs, notamment à la réception des sauts... pour ses ZX de rallye-raid, engagées entre autres au Dakar. Un système utilisé aujourd'hui encore sur les C3 inscrites au championnat du monde des rallyes WRC.

Pour compléter l'excellence des suspensions, Citroën a repris l'idée du surmatelas pour concevoir les sièges.

Habillée d'une mousse à haute densité, la structure de ceux-ci est recouverte sur 15 mm d'une seconde couche, très souple. Là encore, les résultats sont très probants. Puisque nous en sommes à parler sellerie, Citroën est très fier de son système de trois sièges arrière indépen-



❶ À cause de leur implantation, les sièges arrière vous installent très haut. ❷ Modulable à souhait, le volume du coffre est impressionnant. C'est tout simplement le plus grand du segment. ❸ Partagé avec le Peugeot 3008, le levier de changement de vitesses est l'un des seuls éléments visuels trahissant leur parenté.

dants et coulissants sur 150 mm, au point d'en parler parfois comme d'une nouveauté absolue dans la catégorie ou comme du système le plus modulable de son segment. Au risque de froisser le constructeur, ce n'est pas vrai. Le Skoda Karoq propose cette solution depuis plus d'un an, certes de manière un peu différente – deux des trois sièges sont amovibles et non escamotables, mais leur implantation peut en revanche être modifiée dans l'habitacle. Quoi qu'il en soit, le fait d'avoir privilégié trois sièges indépendants à une banquette fera l'unanimité (ou presque) parmi les utilisateurs de monospace. En outre, comme ils coulissent, ils permettent de faire varier à volonté le volume du coffre, gigantesque (580 à 720 dm³), en fonction des besoins. L'ouverture sans main du hayon motorisé est également une bonne idée. Beaucoup plus en



Le comportement dynamique n'est pas aussi enjoué que celui du Peugeot 3008 : une "faiblesse" rachetée par un confort réellement exceptionnel.



L'avis de Stany Meurer



Il n'est pas parfait, mais je l'adore. Si je devais acheter un SUV de ce segment, ce serait lui !



tout cas que la faible hauteur relevée, qui obligera toute personne mesurant plus de 1,80 m à baisser la tête lorsqu'il est ouvert. Pour en finir avec ce qui se passe dans le coffre, si le C5 Aircross dispose de série d'un kit anti-crevaison, il pourra recevoir en option une petite roue galette de dépannage. Dommage, dans la mesure où nos voitures d'essai disposaient (exceptionnellement) d'une vraie roue de secours, prouvant ainsi que l'espace était prévu à l'origine pour cette éventualité.

Cousin direct du 3008 (et donc du Grandland X), ce grand frère du C3 Aircross intègre une vingtaine d'aides à la conduite.

Il inaugure notamment un équipement baptisé Highway Driver Assist – refusé par ailleurs aux deux premiers cités – qui n'est rien d'autre qu'un système de conduite autonome de niveau 2, analogue à celui que l'on retrouve à bord du DS 7 Crossback ou encore de la Peugeot 508. Combiné au régulateur adaptatif avec fonction stop/go et grâce à l'aide au positionnement au centre de la voie, il permet de conduire sans les

maines durant de (très) courtes périodes. Prudent, Citroën en parle toutefois comme d'un assistant à la conduite à réserver à une utilisation sur autoroute. Nous vérifierons ultérieu-

rement toutes ses capacités, notre prise en main s'étant déroulée sur le territoire marocain, dont le réseau routier en mauvais état ne le permettait guère.

Sur le plan dynamique, le C5 Aircross répond parfaitement au cahier des charges mis en place lors de sa conception. Certes moins dynamique qu'un Peugeot 3008, il compense cet "inconvé-

nient" par une grande douceur de commandes, boîte automatique y compris, pour procurer un réel agrément de conduite à la saveur familiale. En guise de conclusion, soulignons que le C5 Aircross cache bien son (double) jeu. Sous son apparence de dur, il se révèle à l'usage un tendre au cœur en or. Sa plus belle réussite consiste à avoir concilié avec succès l'attrait physique du SUV avec l'aspect pratique du monospace, le tout sans exploser les tarifs. Certains, avant lui, s'y sont essayés, mais pas avec le même talent ni le même bonheur. ■

PLUS
Excellent confort
Habitabilité/modularité remarquables
Rapport prix/équipements

MOINS
Châssis peu dynamique (par rapport à un Peugeot 3008)
Hauteur sous hayon insuffisante
Toit ouvrant mal positionné



❶ La hauteur sous hayon est vraiment trop faible : pour info, je mesure 1,76 m. ❷ Le C5 Aircross dispose d'un système de conduite autonome de niveau 2 efficace, mais qui impose toujours de laisser les mains sur le volant.

CITROËN C5 AIRCROSS

1.6 PureTech
180 ch EAT8 Shine

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 181 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 620 Nm de 1 800 à 4 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm ³ /10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,7 m
Pneumatiques	235/55 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,50/1,84/1,69/2,73 m
Poids/tractable freiné	1 430/1 500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,2 s
Vitesse maxi	■ 219 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 580 à 720 dm ³ *

LE BUDGET

Prix	■ 36 250 €
Malus (CO ₂)	■ 253 € (129 g/km)
Prix du modèle essayé**	38 993 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Selon la position de la banquette coulissante.

**Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique bizona, hayon motorisé, Highway Driver Assist, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, phares full LED, recharge du smartphone par induction, régulateur adaptatif/limiteur de vitesse, sièges AV sport électriques et chauffants, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile/autoradio CD-mp3/prise USB/GPS, vitres AV latérales acoustiques, volant réglable en hauteur et en profondeur...

Options

ConnectedCam (270 €), Grip Control (300 €), jantes 19 pouces (300 à 400 €), park assist (400 €), peinture spéciale (de 650 à 830 €), toit biton (2 352 €), toit ouvrant panoramique (1 400 €)...

Consommations	
Mixte	■ 5,8 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 7,2/5 l/100 km
Réservoir	■ 53 l

Note EuroNCAP **En cours**

Pays de fabrication **France**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Ensemble moteur/boîte taillé pour cette voiture. Suspension classique métamorphosée par l'adoption d'amortisseurs à butée hydraulique progressive. Châssis typé confort sans pour autant nuire à l'efficacité routière. Direction légère mais précise. Poids raisonnable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Pendant longtemps, la forme d'un objet a été intimement liée à sa fonction. En architecture, cela s'appelle le fonctionnalisme. Ce mouvement fut théorisé au début du xx^e siècle, par l'architecte américain Louis Sullivan, qui le décrivit ainsi : "*Form follows function*". En

clair, la forme d'un bâtiment découle de sa fonction. Le fonctionnalisme peut-il s'appliquer à l'automobile ? Oui. En effet, consciemment ou non, les designers ont fait du fonctionnalisme pendant des années. Un coupé était destiné à la conduite sportive, une berline à la famille, un 4x4 à la pratique du tout-terrain. Quant aux breaks, leur vocation utilitaire se traduisait par

des formes peu gracieuses mais qui avaient le mérite d'être au service du volume de chargement. Bref, du fonctionnalisme pur sucre. Et puis, les designers et les constructeurs se sont amusés à brouiller les pistes... Aujourd'hui, avec l'apparition des SUV, un 4x4, bien qu'il garde une forme de 4x4, ne s'adresse plus aux aventuriers, mais avant tout aux familles. Une

Délicieux *embarras*

La vie est une suite de choix... et donc d'embarras. Mais lorsqu'il s'agit de trancher entre une Volvo V60 et une Mercedes Classe C break, on n'est assurément pas le plus à plaindre des automobilistes!

Par **Pascal Richard** Photos **Adrien Cortesi**



berline n'est plus nécessairement une familiale accomplie et un break peut être plus séduisant que réellement pratique.

Ultimes traductions de cette tendance, le nouveau V60 et le break Classe C qui vient, comme la berline, d'être restylé, nous invitent à apprécier leur physique, leurs qualités routières et leur standing plutôt que leur capacité de char-

gement. En clair, à manier le volant plutôt que les cartons de déménagement !

SUR LA ROUTE

Avant de prendre la route, accordons-nous un petit rappel technique. Pour ce duel, nous avons opté pour la version diesel D4 du V60. Ainsi motorisé, le break Volvo peut compter sur une

puissance de 190 ch. Un chiffre plus qu'honorable mais qui doit être mis en parallèle avec un poids qui dépasse les 1 800 kg (1 806 kg pour être précis). En face, si le restylage n'a pas profondément modifié la silhouette du break Classe C – c'est le moins que l'on puisse dire –, il a en revanche apporté quelques nouveautés sous le capot. Ainsi, cette version 220 d qui, hier encore, ➔

52 [FACE-À-FACE] **VOLVO V60** D4 190 ch Geartronic 8 Inscription MERCEDES CLASSE C BREAK 220 d 194 ch BVA9 AMG Line



VOLVO V60

- ❶ La planche de bord, comme l'ensemble de l'habitacle, propose une belle qualité de finition. La position de conduite est excellente.
- ❷ L'instrumentation numérique, de série à partir de la finition R-Design, ne fait pas dans le spectaculaire, mais elle est parfaitement lisible.
- ❸ La boîte automatique à 8 rapports est douce mais moins réactive que celle de la Mercedes.
- ❹ Les roues de 19 pouces chaussées de pneus à profil 40 de notre voiture d'essai sont certes très élégantes, mais elles dégradent le confort. La monte d'origine (18 pouces, pneus profil 45) est plus adaptée au caractère de l'auto.
- ❺ L'équilibre dynamique proposé par le V60 est bon, mais l'agilité n'est pas son fort.



VOLVO V60

PLUS

Ligne originale et élégante
Présentation soignée
Agrément de conduite

MOINS

Mécanique un peu terne
Coffre décevant
Tarif rondlet

devait se satisfaire d'un 2,1 l hors d'âge de 170 ch bénéficie aujourd'hui du 2 l de 194 ch, apparu en 2016 sur sa grande sœur la Classe E. Nos deux protagonistes font donc jeu égal en puissance. Il en va de même pour le couple avec, dans les deux cas, une confortable valeur de 400 Nm. En matière de transmission, conformément à la tendance actuelle, c'est l'automatisme qui est à l'honneur avec, pour la Volvo, une boîte à 8 rapports tandis que, sur la Mercedes, nous retrouvons avec bonheur la 9G-Tronic à... 9 vitesses. Notons que la transmission manuelle a été exclue des débats pour les deux autos.

Bien élevé, le V60 se fait discret au démarrage, vertu partagée par le Classe C même s'il se montre légèrement plus bruyant à froid.

Sans surprise, les premiers kilomètres de cet essai mettent en lumière la douceur des moteurs, mais aussi celle de leur transmission. À cela, la Volvo ajoute celle de sa direction qui, à l'inverse, se montre un peu lourde sur la Mercedes. Ce trait de caractère est lié au fait que nous disposions pour cet essai d'une version AMG Line impliquant la présence de trains roulants et d'une direction Sport. Du coup, en ville, le V60, pourtant sensiblement plus encombrant, se révèle plus plaisant à conduire. Côté pratique, soulignons que, dans leur définition respective (Inscription et AMG Line), nos deux autos sont équipées de série de radars de stationnement à l'avant et à l'arrière. La Mercedes pousse même jusqu'à inclure une caméra de recul (à partir de 480 € sur la Volvo).

Mais des autos de ce calibre ne sont pas faites pour rester engluées dans les rues de la capitale que nous quittons, non sans joie, par la porte

PLUS ALERTE SUR LE PLAN DYNAMIQUE ET MIEUX MOTORISÉ, LE BREAK CLASSE C DOMINE LES DÉBATS SUR LA ROUTE. L'APPORT DE SON NOUVEAU 2 l DIESEL DE 194 ch N'Y EST PAS POUR RIEN ●●●



de la Chapelle pour emprunter l'autoroute A1. Nos deux rivales se retrouvent sur un terrain qu'elles maîtrisent parfaitement, tant sur le plan mécanique que dynamique. Stabilité parfaite, relances toniques, silence, confort... rien ne manque à l'appel. Reste maintenant à savoir si ces breaks de charme conservent leur efficacité lorsque le profil de la route devient plus sinueux et que le revêtement se fait moins avenant.

Pour le savoir, nous sortons à Senlis et mettons le cap sur Chantilly, la cité du cheval... et des pavés que les Cantiliens préservent amoureux-ement devant le château! Ce passage caricatural, qui ne dure guère plus de 200 mètres, est abordé avec assurance par les deux autos. La suite sera plus riche d'enseignements. Précis et alerte, le break Classe C fait bon usage de sa nouvelle mécanique, qui met en lumière les excellentes dispositions du châssis. Au chrono, le Mercedes gagne la bagatelle de 1,1 s au 1 000 m départ arrêté et presque autant pour le 0 à 100 km/h. Ses relances sont également plus franches. Bien relayé par la boîte automatique, le nouveau diesel distille vraiment un bel agrément de conduite.

Cela ne se passe pas trop mal non plus au volant du V60! Équilibré, il propose un comportement serein mais un peu plus emprunté. Moins performant que son homologue de chez Mercedes, le 2 l de 190 ch nous gratifie de quelques remon-tées de couple dans le volant. À notre époque, ce genre de problème ne devrait plus avoir cours ➔



MERCEDES CLASSE C BREAK

- ❶ La commande de boîte de vitesses au volant est aussi discrète que pratique.
- ❷ En finition AMG Line, la planche de bord est agrémentée d'inserts en alu du plus bel effet. Sur les branches du volant, le conducteur trouve désormais sous ses doigts des mini-pavés tactiles qui commandent l'instrumentation de bord et l'ensemble multimédia.
- ❸ Même en finition AMG Line, le break Classe C s'en tient à des roues de 18 pouces. La suspension, surbaissée de 15 mm, ne maltraite pas trop les vertèbres.
- ❹ Ici aussi se retrouve l'instrumentation numérique. Élegante, elle est également bien lisible.



LA PRÉSENTATION SOIGNÉE ET CHALEUREUSE DU V60 EST UNE INVITATION À PRENDRE PLACE À BORD. VOLVO DÉMONTRE UNE NOUVELLE FOIS SON SAVOIR-FAIRE EN LA MATIÈRE ●●●



sur une voiture de ce standing. Nous émettrons aussi quelques réserves sur la motricité : un peu à limite sur le sec, elle risque bien d'être prise en défaut les jours de pluie. À vérifier.

LA VIE À BORD

Comme déjà exposé en préambule, nos deux protagonistes n'ont aucunement l'envie (ni les moyens) de jouer les déménageurs. Ainsi, en configuration 5 places, leurs coffres ne dépassent guère 400 dm³ (411 dm³ pour le V60 et 405 dm³ pour le break Classe C). À titre de comparaison, une Renault Mégane dispose d'un volume de 442 dm³ ! Autant vous prévenir : si vous êtes amateurs de brocante, il faudra plutôt cibler vos recherches sur les bibelots que sur les horloges franc-comtoises !

S'ils doivent voyager léger, reste à savoir si les passagers sont aussi à l'étroit que les bagages. À bord du V60, la réponse est non. En effet, sans être un monstre de générosité, le Volvo se révèle tout de même assez accueillant pour que quatre adultes puissent prendre place à son bord sans se sentir trop à l'étroit. À l'arrière, ils disposent même d'un espace aux jambes plutôt généreux (31 cm). Le break Mercedes affiche pour sa part des valeurs un peu moins flatteuses. Son bilan n'est pas catastrophique, mais il est clair que les grands gabarits y sont moins bien traités.

VOLVO V60

❶ Le grand écran tactile est facile à utiliser. C'est heureux car il pilote l'ensemble des fonctions multimédias, mais aussi la climatisation et les assistances à la conduite. ❷ À l'arrière, l'espace aux jambes est plutôt généreux (31 cm). N'en déduisez pas que le V60 propose une habitabilité exceptionnelle. Elle se situe en fait dans la moyenne de la catégorie. ❸ Le coffre n'est pas immense (411 dm³). Le hayon motorisé est monté de série sur la finition Inscription.





Sur route, le break
Classe C marie avec
bonheur efficacité
et confort.

MERCEDES CLASSE C

PLUS

Ensemble moteur/boîte
Qualités routières
Présentation sans faille

MOINS

Habitabilité médiocre
Coffre trop juste
Prix

Heureusement, dans les deux cas, le niveau de confort de suspension offert est excellent, même s'il faudra s'en tenir aux roues de 18 pouces sur le Volvo et éviter celles de 19 pouces proposées en option (570 €). En effet, ces dernières détériorent la qualité de filtration de la suspension, qui réagit alors un peu sèchement sur les petites inégalités. Dans ce domaine, même avec des trains roulants AMG mais avec des roues de 18 pouces, le break Classe C se montre plus convaincant.

À ce niveau de prix (bien plus de 50 000 €), tout un chacun est en droit d'attendre un haut niveau de standing.

Entendez par là une présentation et une finition soignées. Pour ce qui est de la présentation, le V60 ne craint personne, et pour cause. Cela fait quelques lunes maintenant que Volvo nous propose des autos qui ont le sens de l'accueil et le dernier-né de la gamme ne déroge pas à la règle. Très proche de celle du XC60, la planche de bord du break est élégante et bien finie. L'instrumentation numérique (de série à partir de la finition R-Design) parfaitement lisible et la grande tablette tactile de 9 pouces sont aussi de la partie. Face à ce raffinement tout en modernité, la Classe C propose une planche de bord aux accents plus sportifs. Si le restylage n'a pas d'influence sur le design général, il apporte tout de même son lot de nouveautés à bord, avec un →



❶



❷

MERCEDES CLASSE C BREAK

❶ La mécanique n'est pas la seule à avoir eu droit à un coup de jeune. L'ensemble multimédia a été modernisé avec l'arrivée d'un nouvel écran HD de 10,25 pouces. ❷ Le coffre (405 dm³) est un peu juste. Ici aussi, le hayon électrique est de série. ❸ À l'avant comme à l'arrière, les passagers sont un peu plus à l'étroit... Malgré cela, le confort est d'un bon niveau.



❸

L'avis de Pascal Richard



Après avoir longtemps été un des spécialistes de la charge, Volvo excelle dans le charme. J'adore !



VOLVO ENTEND BIEN CONCURRENCER MERCEDES SUR TOUS LES TABLEAUX... Y COMPRIS CELUI DES FINANCES. SUR CE POINT, L'ÉLÈVE A DÉPASSÉ LE MAÎTRE ! ●●●

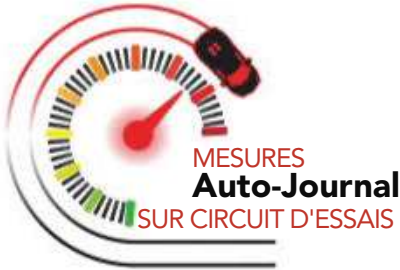
nouvel ensemble multimédia, une instrumentation numérique paramétrable à souhait et des commandes au volant incluant les mini-boutons sensitifs déjà vus sur les Classe S et E. Si ces derniers demandent un peu de doigté et un petit temps d'adaptation, ils se révèlent convaincants. La finition de ces deux autos est excellente, mais il faut bien avouer que le pedigree de nos deux protagonistes ne laissait guère de place aux doutes. Tant au niveau des matériaux que des assemblages, la qualité est au rendez-vous.

LE BUDGET

Il fut un temps où, lorsqu'arrivait le chapitre financier, les concurrentes des Mercedes reprenaient des couleurs. Avec le V60, nous sommes

en droit de nous demander si le vent n'est pas en train de tourner ! Pour anecdotique qu'il soit (700 €), l'écart de prix est en effet ici à l'avantage de l'allemande. J'en vois déjà dans le fond qui froncent les sourcils... Ces derniers pensent sans doute que, pour en arriver là, le break Classe C a rogné sur les équipements et qu'il se présente à nous dans le plus simple appareil... Que nenni ! La finition AMG Line inclut une panoplie d'équipements très correcte, sans générosité pour une voiture de ce prix, mais il faut bien avouer que nous avons connu des époques où le constructeur de Stuttgart se montrait plus avare. Et surtout, celui de Stockholm moins prétentieux. Aujourd'hui, financièrement, c'est plutôt le V60 qui fait

VOLVO V60 D4 190 ch Geartronic
8 Inscription / MERCEDES
CLASSE C BREAK 220 d
194 ch BVA9 AMG Line
EN CHIFFRES



Le duel que se sont livré ces deux autos est assurément d'un très haut niveau. Une caractéristique qui n'est pas sans conséquence sur le prix de vente.



L'avis de Pascal Richard

Un restylage pour rien ? Non, car grâce à son nouveau diesel, la Classe C break rend l'efficacité souriante !

80%
Quotient
Émotionnel

figure de mauvais élève. Cher – quand on est plus cher qu'une Mercedes, c'est qu'on est... très cher –, correctement équipé mais pas à l'abri de quelques oublis, le Volvo a oublié d'être modeste sur le plan financier.

Est-il au moins sobre ? Eh bien, pas plus qu'un autre. Avec une valeur de 6,6 litres aux 100 km, il se situe dans la moyenne de la catégorie, alors que le break Classe C domine les débats avec une consommation très flatteuse de 5,9 litres aux 100 km. ■

VERDICTS

- SUR LA ROUTE: MERCEDES CLASSE C BREAK
- LA VIE À BORD: ÉGALITÉ
- LE BUDGET: MERCEDES CLASSE C BREAK

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.

	Volvo V60	Mercedes Classe C break
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 190 ch à 4 250 tr/mn	■ 194 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1 750 tr/mn	■ 400 Nm à 1 600 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 969 cm³ / 10 CV	1 950 cm³ / 10 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/9
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 11,7 m	■ 11,2 m
Pneumatiques AV/AR	235/40 R 19	225/45 R 18 / 245/40 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,76/1,85/1,43/2,87 m	4,70/1,83/1,46/2,84 m
Poids/tractable freiné	1 806/2 000 kg	1 718/1 800 kg
Performances		
1 000 m d.a.	■ 30,4 s	■ 28,8 s
0 à 100 km/h	■ 9 s	■ 7,6 s
90-130 km/h en Drive	■ 8,2 s	■ 7,2 s
Vitesse maxi	■ 219 km/h	■ 233 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m	■ 11/33/71 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 31 cm	■ 27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151/146 cm	■ 148/147 cm
Volume de coffre	■ 411 dm³	■ 405 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 43,8/64,4/67,5 dB	■ 45,5/65,3/68,3 dB

*Donnée constructeur

LE BUDGET

Prix	51 900 €	51 200 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (119 g/km)	■ 0 € (117 g/km)
Prix du modèle essayé**	59 580 €	62 050 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

**Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags (7 pour la Mercedes), alerte vigilance conducteur, banquette AR fractionnable (40/20/40 sur le Classe C), connexion Bluetooth, filet de séparation coffre/habitacle, freinage d'urgence autonome, hayon motorisé, jantes alliage de 18 pouces, radar de stationnement AV/AR (+ caméra et manœuvre automatique sur la Mercedes), régulateur-limiteur de vitesse, sélecteur de mode de conduite, système de navigation.

Options

Volvo V60: affichage tête haute (1 200 €), aide au stationnement semi-automatique (330 €), caméra de recul avec vue à 360° (1 050 €), peinture métallisée (1 000 €), régulateur de vitesse adaptatif + conduite autonome jusqu'à 130 km/h avec mains sur le volant (1 620 €).

Mercedes Classe C break: affichage tête haute (1 200 €), peinture métallisée (1 050 €), sellerie cuir (1 450 €), régulateur adaptatif + conduite autonome et système pré-safe (2 500 €).

Consommations		
Moyenne	■ 6,6 l/100 km	■ 5,9 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,7/6,2/5,8 l/100 km	■ 6,7/5,8/5,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 833 km/55 l	■ 1 118 km/66 l
Note EuroNCAP	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Suède	Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL
MERCEDES CLASSE C BREAK

Charmeurs plutôt que déménageurs, ces breaks sont des invitations au voyage. Pour notre part, bien que la plastique et le sens de l'accueil du Volvo V60 ne nous laissent pas de marbre, il faut reconnaître que le break Mercedes se montre plus convaincant. Mais je ne vous le cacherais pas : heureux celui qui doit trancher entre un V60 et un break Classe C !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Retour au ***Sport***

Par Alan Froli Photos Thomas Antoine/ACE Team



Toujours plus soigné mais revenant à une capote en toile plus légère que feu le toit rigide escamotable, le nouveau Z4 veut séduire autant les amateurs de raffinement que de conduite couteau entre les dents. Surtout dans cette version M40i.

A défaut d'être très cohérente, tant en termes de style que de philosophie, la dynastie des roadsters Z de BMW est pour le moins passionnante. De la futuriste Z1 des années 1990 avec ses fameuses portes latérales qui disparaissent comme par magie dans les bas de caisse à

l'authentique Z3 et ses déclinaisons ultra-sportives M de 321 puis 325 ch, elle s'est muée en un Z4 première génération outrageusement original (et toujours très sport en version M de 343 ch). Mais la carrosserie dessinée au taille-haie par le déjanté Chris Bangle s'est ensuite embourgeoisée lors de la deuxième génération avec un toit rigide escamotable la transformant

en élégant et confortable coupé moins sportif (pas de version M).

Dès lors, que penser de ce tout nouveau modèle? Déjà, qu'il ne ressemble plus du tout à une BMW! Certes, il arbore bel et bien la fameuse calandre à double haricot mais, faute de projecteurs à doubles optiques ronds, rien dans son regard ne rappelle une BMW. Pour ➔



PERFORMANT, AGILE,
EFFICACE, ÉQUILIBRÉ
ET... MUSICAL, LE Z4
DISTILLE BEAUCOUP
D'AGRÉMENT AU
VOLANT MÊME SI
L'ON MANQUE DE
SENSATIONS DANS
LA DIRECTION ●●●

les fans, c'est un coup dur. Plus que jamais, le Z4 a intérêt à convaincre sur la route.

Même s'il ne s'agit pas d'une "vraie" version M, ce haut de gamme M40i réunit déjà des ingrédients qui mettent l'eau à la bouche.

Au menu, nous avons notamment un 6 cylindres de 340 ch, une boîte automatique avec palettes au volant, une suspension pilotée qui s'adapte aux situations, un différentiel autobloquant piloté électroniquement pour favoriser la motricité en sortie de courbe et un système de freins inédit pour le Z4, constitué d'étriers à quatre pistons à l'avant. Les observateurs remarqueront aussi très vite que le toit rigide a été abandonné au profit d'un couvre-chef en toile, certes moins isolant – les bruits d'air restent toutefois largement acceptables – mais plus léger. Il a aussi l'avantage de s'ouvrir en moins de 10 secondes, et ce sans avoir besoin de s'arrêter puisqu'il est actionnable jusqu'à 50 km/h. De quoi vite oublier le design déroutant, du moins pour ceux qui privilégient l'ivresse au flacon. D'autant que sur route, le Z4 tient toutes les promesses de la fiche technique. Succédant au 35is, le nouveau moteur, emprunté aux 340i et 440i, ne compte plus deux turbos mais un seul, à double



1



2



3

❶ Le filet antiremous s'installe en une fraction de seconde et offre une très bonne protection, même à haute vitesse. ❷ Fini, les doubles optiques ronds sur un plan horizontal... Un page se tourne en termes de design! ❸ Garnis de cuir contre un supplément, les sièges maintiennent bien les hanches, moins les cuisses. ❹ Comparée à l'ancien toit rigide escamotable, la toile s'ouvre en seulement 10 secondes, soit deux fois plus vite qu'avant et ce, en roulant.



4

L'avis d'Alan Froli



Niveau style, je préfère l'ancien modèle, mais à la conduite, y'a pas photo : le comportement me donne le sourire.

85%
Quotient
Émotionnel



①

❶ La rupture de style est moins violente avec cette teinte gris mat très sobre qu'avec un rouge vif. Mais elle réclame 3500 € ! ❷ Remplaçant les classiques compteurs à aiguilles, le bloc d'instrumentation numérique offre moins de possibilités d'affichage que celui d'une Audi.



②

PLUS

Agrément moteur
Comportement efficace
Raffinement intérieur

MOINS

Boîte pas toujours rapide
Budget conséquent
Rupture de style brutale

entrée. Pour la valeur de couple, le résultat est le même : 500 Nm et 340 ch. À ceci près que la puissance maxi est obtenue non plus à 6000 tr/mn, mais 1000 tours plus tôt, à 5000 tr/mn. Au volant, cela ne change pas grand-chose : quel que soit le régime, ça pousse ! Surtout, la musique reste fabuleuse. En revanche, la transmission n'agit plus de la même façon, et pour cause : la boîte à double embrayage a été remplacée par une classique automatique à convertisseur de couple. Les changements de rapports sont ainsi plus doux, mais un peu moins rapides, notamment lors des rétrogradages. Pas de quoi crier au scandale, toutefois.

D'autant qu'au fil des kilomètres, le nouveau Z4 révèle de nombreuses autres qualités, à commencer par son comportement routier, plus agile et efficace qu'avant.

Certes, malgré l'adoption de la capote en toile, il reste lourd, mais le centre de gravité plus bas et les voies considérablement élargies plaident en faveur d'une tenue de route plus affûtée. De plus, le châssis est plus rigide. Verdict : le Z4, acte III affiche une réactivité, une précision et un grip étonnants en virage. Et si elle a tendance à le faire sautiller sur revêtement bosselé

en mode Sport, la suspension a le mérite de bien contenir le roulis. Le nouveau système de freinage donne également satisfaction, du moins en termes de mordant. Pour vérifier son endurance, parfois talon d'Achille des productions de la maison munichoise, un test plus poussé sera nécessaire. Pour ne pas laisser d'ombre à ce bilan sportif globalement positif, l'habitacle se montre particulièrement soigné, raffiné, et comme il se doit désormais, très techno. Le bloc d'instrumentation est entièrement numérique et le système multimédia dernier cri avec écran tactile XXL trône au centre de la planche de bord. Nous n'en attendions cependant pas moins vu les tarifs pratiqués. En effet, même si dans cette livrée, le Z4 s'affiche moins cher qu'un roadster Porsche ou Jaguar comparable, les 67 650 € réclamés – hors options, et elles sont nombreuses ! – auxquels s'ajoutent la bagatelle de 5 113 € de malus, il reste réservé à une élite. C'est le prix pour conserver l'agrément et la noblesse d'un "6 en ligne". Car si les plus modestes 20i de 197 ch et 30i de 258 ch font baisser la facture de respectivement 12 350 € et 6 300 € et écotent de malus moins importants, ces versions se "contentent" de 4 cylindres 2.0 turbo, forcément moins sympa, surtout à l'oreille. ■

BMW Z4 M40i

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 340 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 500 Nm à 1 600 tr/mn
Type	6 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	2998 cm³/23 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques AV/AR	255/40 R 18 275/40 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,33/1,87/1,31/2,47 m
Poids/tractable freiné	1 535 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,6 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h *

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 281 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 67 650 €
Malus (CO ₂)	■ 5 113 €
Prix du modèle essayé**	80 973 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Limitée électroniquement **Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, alarme, appel d'urgence auto, Bluetooth, clim auto bizona, détecteurs pluie / luminosité, différentiel autobloquant, ESP, gestion codes/phares auto, Isofix AV, jantes alu 18 pouces, phares Full LED, régulateur/limiteur de vitesse, sièges sport en cuir, susp. pilotée, syst. multimédia avec écran tactile/autoradio/GPS/prise USB/Wi-fi...

Options

Accès mains-libres (600 €), affichage tête haute (1 000 €), pack Drive Assist : AFIL, freinage d'urgence auto., surveillance angles morts, lecture panneaux (900 €), sièges électriques / chauffants (1 250 €/400 €), volant chauffant (200 €)...

Consommations	
Mixte	■ 9,2 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 7,1/5,9 l/100 km
Réservoir	■ 52 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Autriche

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Ce Z4 M40i parvient à concilier raffinement extrême et sportivité. Il se (re)positionne ainsi en concurrent particulièrement féroce des Jaguar F-Type et Porsche Boxster S 718. Et si certains regrettent peut-être la disparition du toit rigide, le retour à une classique capote en toile ravit les puristes et se révèle globalement plus pratique.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

La 508 a gagné la première partie de son pari: attirer les regards et plaire. Mais son ramage se rapporte-t-il à son plumage? Nos Experts ont voulu savoir si elle était le nouveau phénix des berlines familiales.



Peugeot a apporté un réel soin à la qualité des matériaux et à la finition, égalant presque les références germaniques.



Assez dynamique dans cette version GT, elle préserve un bon confort du fait de réglages de suspensions plutôt souples.

PEUGEOT 508

1.6 PureTech 225 ch GT - **46 000 €**
Malus écologique: 353 € (131 g/km CO₂)



Les designers ont eu le dernier mot! Parfois, le sens pratique en souffre. Le style "faux coupé" ne plaide pas en faveur de l'habitabilité ni de la visibilité arrière.



Malgré un gabarit plutôt conséquent, la 508 se révèle assez maniable, notamment en ville, grâce à un rayon de braquage mesuré.



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.

J'adore cette auto!
Elle est très plaisante,
avec un châssis
très bien équilibré.
Il lui manque juste un
peu de puissance!

**L'avis du
pilote**



Peugeot a enfin trouvé la solution pour que l'i-Cockpit ne nuise pas à la lisibilité des infos de bord : les compteurs sont suffisamment rehaussés pour que le petit volant ne vienne pas les masquer, et la position de conduite est bien étudiée. Le compte-tours gradué de droite à gauche n'apporte pas grand-chose mais puisqu'il ne gêne pas... Cette 508 est très plaisante à mener. Dommage qu'elle manque un peu de puissance. Je serais curieux de voir le résultat avec plus de chevaux, car le châssis est très bien équilibré entre confort et tenue route. L'auto est souple pour absorber les irrégularités à basse vitesse, mais assez ferme en action pour garder une bonne balance en virages. **La direction est souple, avec un bon rayon de braquage pour la ville.** Dommage que la lunette arrière soit si petite. En prime, le freinage est excellent : mordant et efficace. Les aides à la conduite sont présentes, sans être trop intrusives.

Elle plaît aux
passants et séduit
ceux qui aiment
conduire, mais pour
une familiale, elle est
un peu étriquée.

**L'avis
de la
journaliste**



Nous avons déjà dit, à L'AJ, tout le bien que nous pensions de la 508. Cette motorisation est agréable, la plus en phase avec l'esprit de l'auto à mon sens. Puisqu'elle a renoncé à l'esprit de famille – encore que le hayon soit pratique –, autant que le conducteur se régale. Certes, le PureTech de 225 ch manque encore de "coffre" à bas régime face à un 6 cylindres, mais il est silencieux, plus plaisant qu'un diesel, s'accorde bien avec la boîte EAT8 (parfois un peu lente) **et il ne consomme pas de manière éhontée : 8 l/100 km (contre 6,8 l/100 km pour le BlueHDi 180 ch).** Bien sûr, pour les gros rouleurs ou les pros, l'amortissement reste la priorité. Mais Peugeot est conscient du charme de sa 508 et ne la brade pas. Les tarifs restent plus mesurés que ceux des rivales allemandes, mais il faut néanmoins casser sa tirelire pour se faire plaisir. Même en livrée GT (46 000 €), il y a encore moyen de gonfler la facture des options!

Enfin une berline
française qui a du
chien et réplique
à la concurrence
allemande. Mais elle
n'est pas donnée!

**L'avis du
taxi**



Je suis agréablement surpris par l'accueil : une réelle impression de qualité, de luxe même, transpire de l'habitacle. J'aime aussi beaucoup l'ambiance de nuit. Je suis très bien installé, avec plus la sensation d'être au volant d'une sportive que d'une familiale. La tablette tactile centrale est bien positionnée. **Peugeot a bien fait de conserver des touches de raccourci qui, en plus, allient style et fonctionnalité.** Mais, c'est vrai, la ligne se paie en habitabilité. Les passagers ne sont pas à l'étroit à proprement parler, mais l'habitacle est plus étriqué que sur la précédente 508. Les familles et les taxis – je sais de quoi je parle – seront déçus. En plus, l'ambiance confinée peut être un peu oppressante, moins grâce au toit panoramique. Idem pour le coffre : le hayon est plus pratique. Plus besoin de se casser le dos pour aller chercher la valise au fond de la malle, mais il est moins grand.

MAOUSSE



TECHNO

Quelques semaines à peine après la sortie du BMW X5, l'autre pionnier du segment des SUV de luxe réplique à son grand rival. Sa réponse est à la hauteur de son physique : impressionnante, à l'image de sa sidérante suspension !

Par Méлина Priam



Vingt ans que ces deux-là jouent au chat et à la souris ! En 1997, le GLE dégainait le premier. Oui, oui, le GLE, qui s'appelait alors ML !

Mais il en est bien l'héritier et le nom de GLE a le mérite de vous situer tout de suite la classe : dans GLE, il y a E comme... Classe E.

BMW a répliqué dès 2000, donnant naissance au premier X, pas resté inconnu bien longtemps. Pendant qu'Audi, Porsche & Co observaient, s'en tenant à un "gentleman agrément" bien orchestré : au premier le confort et un caractère bourgeois assumé, au second la sportivité. C'était simple, efficace, tout le monde connaissait les règles. Oui mais voilà, la concurrence a changé

la donne, poussant nos "anciens" à savoir tout faire. Être confortable et s'embourgeoiser pour le BMW X5 (*voir l'essai dans L'AJ n° 1018*) ; se mettre au sport pour le GLE. Mais, quatre générations plus tard, ce sont les mêmes que nous retrouvons, en train de reprendre leur petit jeu.

Le X5 s'allonge ? Le GLE suit la tendance. Résultat : 10,5 cm dont 8 cm sur l'empattement.

Ce sont les passagers arrière qui sont contents ! Et puisque le X5 peut accueillir 7 personnes, le GLE s'aligne avec, grande première pour lui, la même option : une banquette coulissant sur 10 cm, histoire d'ajouter une modalité fort pratique. N'allez pas croire que ces deux-là se

copient sur tous les tableaux ! Loin de là. Si leur objectif est le même – impressionner –, les moyens mis en œuvre diffèrent.

Il nous faudra attendre une vraie confrontation sur terrain neutre pour savoir qui gagne la dernière manche, mais au moment de prendre le volant du nouveau GLE pour la première fois sur des routes texanes, force est de reconnaître que ce beau (gros et lourd !) bébé sait s'y prendre. Comment ? En effectuant une petite danse ! Ne riez pas, c'est (presque) vrai. Sur le papier, l'inédite suspension E-Active Body Control (en option) sidère. Pour simplifier, elle gère l'amortissement et la suspension indépendamment, roue par roue. Combinée aux fonctions du pack Off-road, elle permet d'ajuster l'assiette ➔

**PLUS**

Confort de très haut niveau
Équipements et aides à la
conduite impressionnants
Agrément de conduite

MOINS

Prix et malus écologique
délicieux
Comportement un peu
emprunté
Trop de techno
tue la techno!

1



2

① Le 6 cylindres de 367 ch est à la hauteur du standing du GLE. Mais il faut bien cela pour un engin de plus de 2 tonnes.
② La batterie de 48 V alimente l'ensemble des technologies et permet d'avancer une consommation présentable.
③ La suspension E-Active Body Control inclut un mode Curve qui incline le GLE dans les virages comme une moto : sensations garanties!

3



AU-DELÀ DE SON UTILITÉ EN CONDUITE 4x4, LA SUSPENSION E-ACTIVE BODY CONTROL PORTE LE CONFORT À UN NIVEAU RAREMENT ATTEINT ●●●

de chaque roue individuellement et intègre une fonction dite de désengagement. Cette dernière va aller chercher le peu d'adhérence qui existe encore, quand vous êtes ensablés par exemple, en effectuant des petits mouvements successifs de suspension qui, extérieurement, donnent l'impression que le GLE sautille – d'où la petite danse. Vous me direz, qui donc prend le risque de s'ensabler avec un GLE? Personne! Mais on n'est jamais trop prudent.

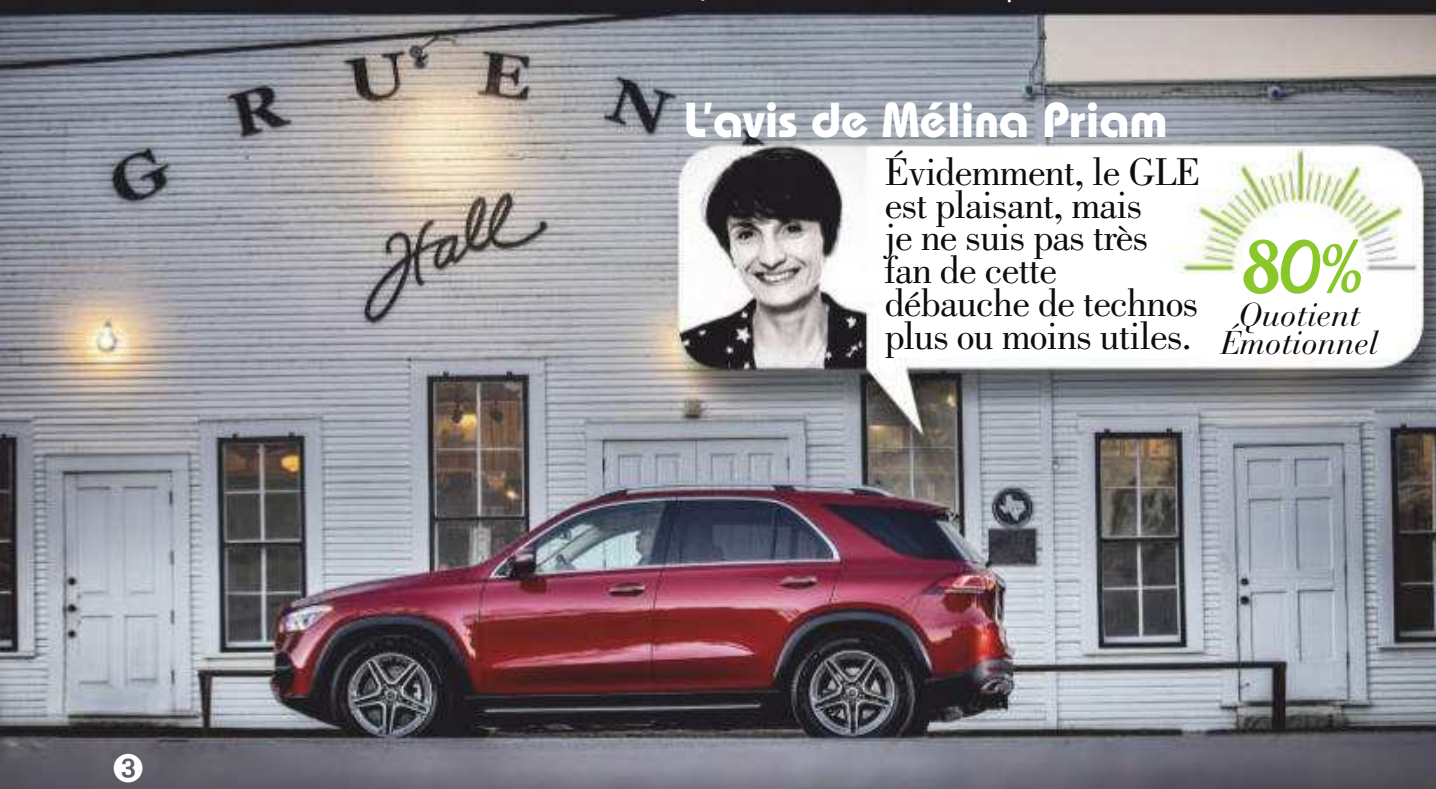
Plus sérieusement, dans des conditions de conduite courantes, cette suspension travaille en liaison avec la lecture de la route par caméra pour ajuster l'amortissement en temps réel. *Last but not least*, elle intègre une fonction baptisée Curve, qui incline le GLE dans les virages, exactement comme une moto qui prend de l'angle. Au volant, le ressenti s'avère... spécial, déroutant même au début. Mais cela donne une sensation d'agilité à



Le GLE hérite de la dernière version du système multimédia MBUX. Les deux écrans de 12,3 pouces impressionnent, tout comme le nombre de fonctions proposées. Même si le tout se veut très intuitif, encore faut-il retrouver son chemin dans le dédale des menus et sous-menus.



❶ En s'allongeant de plus de 10 cm, dont 8 sur l'empattement, le GLE se transforme en limousine 4x4. Il propose même d'ajouter deux places d'appoint supplémentaires dans le coffre. ❷ En configuration classique, le coffre affiche un beau volume de chargement. En option, il est possible d'opter pour la banquette coulissante électrique qui ajoute un surplus de la modularité. ❸ À force de grandir, le GLE n'a plus un gabarit adapté à nos contrées, mais aux États-Unis, il est dans son élément. Et c'est bien ce marché qu'il entend séduire en premier.



L'avis de Méline Priam

Évidemment, le GLE est plaisant, mais je ne suis pas très fan de cette débauche de technos plus ou moins utiles.

80%
Quotient Émotionnel

la tenue de route quelque peu empruntée. Il ne faut pas rêver : un engin de presque 5 m et plus de 2 tonnes ne peut pas jouer les ballerines, mais le résultat est proche de celui obtenu par des roues arrière directrices chères à BMW : la réponse du berger à la bergère ! L'E-Active Body Control porte ainsi le confort à un niveau rarement atteint par un SUV de ce calibre, tout en offrant une belle aisance sur des parcours sinueux.

Pour accompagner cette usine à gaz, il faut le nec plus ultra mécanique. Pas de souci ! Le GLE 450 a ce qu'il faut : un 6 cylindres de 367 ch et 500 Nm.

Après des années tout V6, il signe le retour de Mercedes au 6-en-ligne, jetant un pavé dans la mare de BMW. Ce moteur est parfaitement complété par la boîte auto à 9 rapports et par un dispositif micro-hybride avec un alerno-démarrateur et une batterie de 48 V. Non content de faire un peu baisser la consommation (mais pas le malus, de 10 500 € !), il offre un *boost* de 22 ch et 250 Nm. Franchement, quand vous enfoncez

la pédale de droite, même si la puissance est là, agréablement accompagnée par la jolie musique du 6 cylindres, elle n'est pas de trop pour animer comme il se doit un SUV de luxe.

Impressionnant, le GLE l'est aussi à bord. Il a droit aux meilleures technologies Mercedes pour créer un cocon spacieux, accueillant et interconnecté, avec un nombre incalculable d'assistances. Les deux écrans de 12,5 pouces en mettent plein la vue et ne sont que la partie immergée de l'iceberg de toutes les fonctions et aides à la conduite. Impossible de toutes les citer. Cela va des sièges massants avec plus de programmes à la nouvelle commande gestuelle intuitive, en passant par un Energizing coach qui vous propose une ambiance de bord adaptée à votre état de stress (si, si !). Assistances au stationnement, régulateur de vitesse adaptatif, assistant de conduite dans les embouteillages... tout est là. Mais il faut y mettre le prix et ces gadgets sont en option. N'espérez pas alléger la facture en optant pour un plus petit moteur comme le 300 d (245 ch), car le 4 cylindres diesel n'a pas droit à tout. ■

MERCEDES GLE 450 4Matic 367 ch AMG Line EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	367 ch de 5 500 à 6 100 tr/mn
Couple maxi	500 Nm de 1 600 à 4 500 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	2 999 cm ³ /26 CV*
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis	
Diamètre de braquage	12 m
Pneumatiques	255/50 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,92/1,94/1,77/3 m
Poids/tractable freiné	2 220/3 500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	5,7 s
Vitesse maxi	250 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	630 dm ³

LE BUDGET

Prix	82 000 €
Malus (CO ₂)	10 500 € (190 g/km)
Prix du modèle essayé*	112 500 € **
Garantie	2 ans, km illimité

*Donnée provisoire. ** Options et malus inclus (estimation L'AJ).

Équipements de série

7 airbags, AFIL, Bluetooth, caméra de recul, clim automatique, chargeur par induction, ESP, hayon électrique, instrumentation de bord numérique (écran 12,3 pouces), phares full LED, régl./lim.de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, susp. pneumatique adaptative, syst. multimédia MBUX avec écran 12,3 pouces/GPS/pavé tactile/commande vocale intuitive, 4 prises USB-C...

Options

Pack Off-road, pilote semi-automatique, susp. E-Active Body Control, sièges AV chauffants, réfrigérants et massants, système MBUX avec fonctions étendues... Tarifs non communiqués.

Consommations	
Mixte	8,3-9,4 l/100 km***
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	85 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	États-Unis

***Selon la configuration/équipements de la voiture.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Conduire, mais surtout voyager en GLE 450, c'est l'assurance de passer un bon moment. Moteur puissant – mais il faut cela ! – confort remarquable avec la suspension E-Active Body Control, habitacle spacieux bardé d'équipements. Tant de technologies donne le tournis. Tout comme le prix !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

OUTSIDER DE LUXE !

Hyundai donne un petit coup de jeune à son SUV star. Outre l'arrivée de nouvelles technologies, les ingénieurs coréens se sont penchés sur le "gros" 2 litres diesel de 185 ch, qui avait disparu du catalogue à cause de son malus trop important. Par David Bouillaux Photos Thomas Antoine/ACE Team



DE LA PLACE, EN VEUX-TU, EN VOILÀ...

Les générations de Tucson passent, son excellente habitabilité reste ! À l'arrière, les passagers prennent leurs aises et les plus grands disposent d'un espace aux jambes digne d'une bonne routière. De plus, il est possible de glisser ses pieds sous les sièges avant. Nec plus ultra du confort : les dossiers de la banquette s'inclinent.



...ET DU COFFRE

Du fait de la batterie lithium-ion placée sous le plancher du coffre, celui-ci perd 54 dm³ par rapport aux autres modèles. Cela dit, les 459 dm³ restants combleront ceux qui voyagent chargés. D'autre part, les parois bien carrées et la large ouverture du coffre facilitent les chargements. L'ensemble offre une modularité astucieuse.

L'avis de David Bouillaux



Ce n'est pas le plus abouti des SUV mais son look et son espace ne me laissent pas indifférent !



TRIO (PRESQUE) GAGNANT

Cette version implique l'association des quatre roues motrices à la nouvelle boîte automatique à 8 rapports.

En ville, lorsque les changements de rythme sont fréquents, celle-ci manque cependant de réactivité et de rapidité et n'offre pas un agrément équivalent aux boîtes à double embrayage de type DSG (Volkswagen) ou EDC (Renault). Elle s'apprécie plus en conduite douce et coulée.



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

TUCSON

2.0 CRDi 48 V

185 ch BVA8 Executive

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	■ 185 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm de 1 750 à 2 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel + assistance élec.
Cyl./puissance fiscale	1 995 cm ³ / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nbre de rapports	automatique/8
Batterie/capacité	lithium-ion/0,44 kWh (48V)

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,2 m
Pneumatiques	245/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,48/1,85/1,65/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 819/1 900 kg

Performances

1 000 m d.a.	■ 32,2 s
0 à 100 km/h	■ 10,7 s
90-130 km/h en Drive	■ 8,9 s
Vitesse maxi	■ 201 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/32/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 152/149 cm
Volume de coffre	■ 498 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 47,9/66,6/69,4 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 45 300 €
Malus (CO ₂)	■ 2 153 € (149 g/km)
Prix du modèle essayé*	48 083 €
Garantie	■ 5 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

Accès mains-libres, caméra 360°, clim., feux avant bi-LED, jantes 19 pouces, hayon élec., régl. adaptatif, sellerie cuir, sièges AV élec., toit ouvrant pano....

Options

Peinture métallisée (630 €)

Consommations

Moyenne	■ 7,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8,6/7,1/6,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 826 km/62 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'agrément moteur est là et la consommation baisse. Mais le Tucson manque d'agilité. Il s'illustre pour la richesse de ses équipements, son sens pratique et sa garantie 5 ans.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

UN VRAI ANGE GARDIEN

Histoire de refaire son retard sur les concurrents plus jeunes à la pointe des technos dernier cri, le Tucson fait le plein d'équipements. Bonne nouvelle, même les versions d'entrée de gamme ont droit au freinage autonome d'urgence, à l'assistance active au maintien de voie ou encore aux feux de route intelligents. La caméra de recul, le Mirror Screen font aussi partie de la dotation dès le premier niveau de finition.

UN BON COUP DE POUCE

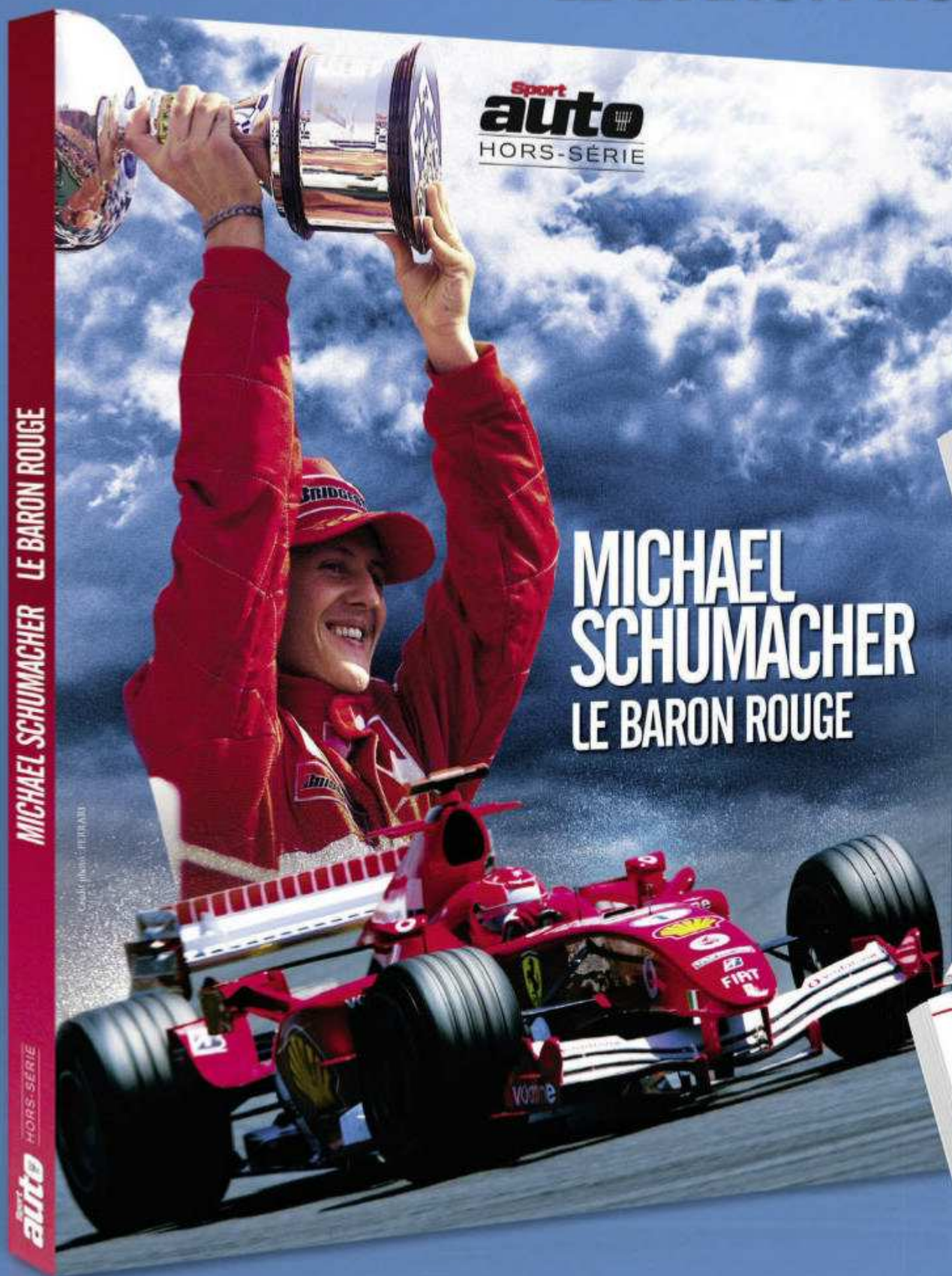
Pour abaisser la consommation et les rejets en CO₂, le 2.0 CRDi se voit allouer les services d'une technologie micro-hybride.

En passant de 170 g à 149 g CO₂/km, le malus chute de 4 150 €! Cela étant, il s'élève encore à 2 153 €. Le principe est simple: le 2 l est couplé à un démarreur micro-hybride, une batterie 48 V (0,44 kWh), un convertisseur et un onduleur.

Lors de fortes sollicitations, l'ensemble apporte jusqu'à 12 kW de soutien au moteur et la batterie se recharge au freinage, d'où la sensation au volant de fortes décélérations au lever de pied de l'accélérateur.

Sport
auto
HORS-SÉRIE

MICHAEL SCHUMACHER LE BARON ROUGE



Michael Schumacher a marqué la F1 pendant 20 ans au cours d'une carrière exceptionnelle marquée par 91 victoires et 7 titres de champion du monde ainsi qu'une série de records inégalée. Il est devenu l'un des plus grands pilotes de l'histoire de la Formule 1, un pilote de légende. Celui que l'on surnomme le «Kaiser» ou encore le «Baron rouge» laisse donc derrière lui un palmarès unique à ce jour. Retour en textes et en images sur une carrière éblouissante.



EN VENTE LE 6 DÉCEMBRE

Biographie

SITE DE PRODUCTION

BRUXELLES (Belgique)

EXEMPLAIRES VENDUS

En France, il s'est encore vendu **6 048** A1 cette année. Certes, ce chiffre est loin des **14 221** ventes de 2012 et c'est deux fois moins que les Mini Hatch. Mais après huit ans de carrière, c'est plus qu'honorable.

MOTORISATIONS

ESSENCE: depuis son restylage, l'offre s'est étendue du 1.0 TFSI de 82 ou 95 ch, jusqu'à la très sportive S1 (2.0 TFSI 231 ch), en passant par les 1.4 TFSI de 125 ou 150 ch ou 1.8 TFSI de 192 ch.

DIESEL: le choix a été moins large entre le 1.4 TDI de 90 ch ou le 1.6 TDI de 116 ch.

MODÈLE LE PLUS VENDU

1.0 TFSI

Sa seconde vie en occasion

Si la tonitruante S1 peut faire rêver, pour le quotidien urbain, le 1.0 TFSI de 95 ch fait très bien le job, surtout avec l'aide de la boîte S tronic à 7 rapports. Pour un usage plus polyvalent, essayez de trouver une 1.4 TFSI de 125 ch avec la technologie de coupure des cylindres qui évite à la consommation de trop grimper.

AUDI



Née en 2010
Fin de carrière 2018

Audi A1

Par Méлина Priam

BMW a sa Mini, Mercedes sa Smart. Audi se devait donc de posséder aussi une citadine à succès. Mais un blason prestigieux ne fait pas tout et la mission n'était pas gagnée d'avance pour la petite A1.

Nous avons tendance à croire que tout ce que les constructeurs allemands touchent se transforme en or. Qu'il leur suffit de mettre l'argent sur la table pour s'offrir une marque, lancer un modèle, ou coller leur blason sur une calandre pour décrocher le jackpot ! Eh bien non, pas toujours. Notamment quand ils s'attaquent à plus petit que soi. Ne savent-ils donc pas dépenser moins ? Certes pour BMW,

la Mini a été du pain béni, mais Mercedes a ramé pendant des années, engloutissant des sommes folles pour porter le bébé Smart à bout de bras, avant qu'il n'arrive à tenir tout seul sur ses roues. Et Audi alors ? Aujourd'hui, on pourrait penser que les bonnes fées n'ont pas eu grand-chose à faire pour que l'A1 connaisse le succès. Oui mais... À son lancement, la pression sur ses frères épaules

arrondies était aussi forte que celle d'une cocotte-minute. Elle avait une double mission : rattraper rapidement son retard sur sa grande rivale, la Mini, et surtout, faire oublier l'échec cuisant de l'A2, preuve qu'Audi ne transforme pas toujours l'essai. Aujourd'hui, la voir s'éclipser pour laisser la place à une nouvelle génération est la plus belle preuve qu'elle a réussi son pari. Chapeau Miss! ■





Les secrets des futures hybrides PSA

C'est une petite révolution : PSA s'apprête à industrialiser les premiers modèles hybrides rechargeables de son histoire. Pour ne rien laisser au hasard, la recette est vérifiée au préalable dans le plus grand secret, au sein d'un atelier prototype... Visite !

Par Brice Perrin Photos Adrien Cortesi

“À vingt kilomètres d'ici, voici plus de quarante ans, Alstom a inventé le TGV. À l'époque, cela m'avait frappé. Ce train a ensuite révolutionné le transport ferroviaire. Chez PSA, l'électrification est programmée depuis plusieurs années. Elle se fait grâce à deux plates-formes multi-énergies, la CMP et l'EMP2. Toutes deux sont destinées à l'ensemble de nos marques. Pour le client, il n'y aura plus à choisir entre le modèle de voiture et l'énergie.”

Quand il présente l'atelier d'assemblage des prototypes installé sur le site de Sochaux-Montbéliard, Alexandre Guignard est ému. Le directeur de l'entité Véhicules à faible émission de PSA a conscience que le groupe français n'est pas spécialement en avance sur la technologie hybride rechargeable, mais il compte bien rattraper son retard : en 2019, 100 % des nouveaux modèles PSA auront une version électrifiée. Deux années plus tard, les gammes des marques du groupe compteront quinze modèles électrifiés et, en 2025, l'ensemble de la gamme commercialisée sera électrifiée. L'enjeu pour l'industriel français est donc considérable : hors de question de se tromper

sur la conception et l'industrialisation de ces versions électrifiées. En même temps que les modèles achèvent leur développement sur piste et sur route, PSA peaufine et valide ses futures méthodes d'assemblage grâce à l'atelier prototype que nous arpentons en cette matinée de fin septembre. L'endroit couvre quelques milliers de mètres carrés. “L'atelier de prototypage, c'est une mini-ligne d'assemblage, avec une trentaine d'opérateurs. Notre but est de vérifier que tout le process est compatible pour une industrialisation. Quatre étapes se succèdent dans l'atelier : l'assemblage moteur-boîte, la préparation des organes mécaniques, la synthèse ferrage, et le coiffage”, explique Damien Bertail, responsable Synthèse véhicule sur le programme PHEV* de PSA.

De fait, l'atelier ressemble à une mini-usine, sauf que la plupart des opérations ne sont pas automatisées, mais réalisées manuellement.

Au premier atelier, un opérateur est chargé de relier le moteur thermique 1.6 PureTech et la boîte de vitesses automatique à 8 rapports Aisin électrifiée. La plate-forme était conçue dès le départ pour l'électrification, et grâce à la conception compacte de la chaîne de traction ➔

*Plug-in hybrid vehicle, c'est-à-dire véhicule hybride rechargeable.



2

1 Les opérations sont les mêmes qu'en usine, mais la plupart sont réalisées à la main. 2 Cet opérateur réalise une manœuvre délicate : l'assemblage de la boîte automatique et du moteur. 3 La plate-forme EMP2 a été conçue dès le départ pour l'hybridation.



3

Les modèles hybrides rechargeables seront assemblés sur les mêmes lignes que les versions thermiques.

Damien Bertail, PSA

des PHEV PSA, les points de fixation sont les mêmes que sur le moteur PureTech qui a servi de base ; l'outillage industriel est donc le même, et le surpoids reste dans les tolérances prévues, il n'a donc pas été nécessaire de revoir ou de modifier les outils et interfaces. La boîte de vitesses automatique électrifiée embarque un moteur électrique de 80 kW qui prend la place du convertisseur de couple. L'électronique de puissance est, elle aussi, intégrée à la boîte de vitesses, ce qui évite de devoir trouver un emplacement vierge sur la voiture.

Pour les modèles hybrides à deux roues motrices, la batterie lithium-ion de 12 kWh d'origine LG Chem prend place sous la banquette arrière. Sur la version Hybrid4, le train arrière multibras est spécifique car la traverse

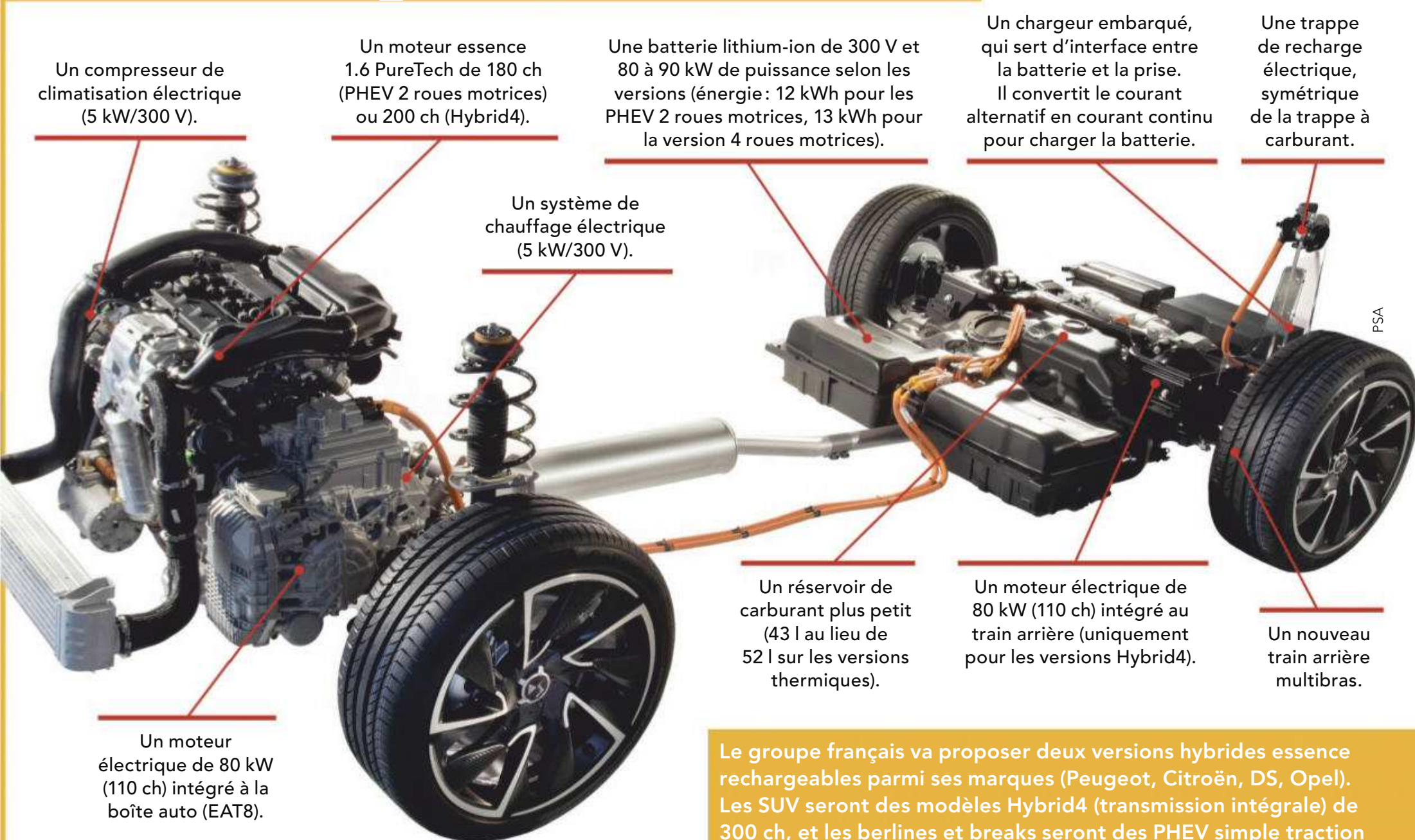
arrière reçoit un second moteur électrique, là encore de 80 kW, et la batterie affiche 13 kWh. Chacune de ces deux versions promet 50 kilomètres d'autonomie en roulage 100 % électrique, mais affiche un surpoids important par rapport à la version thermique qui sert de base : 280 kg de plus pour la version 2 roues motrices, et 340 kg pour la version Hybrid4.

Les versions hybrides rechargeables auraient pu constituer un écueil pour PSA. Elles seront en fait un atout, car tout était prévu dès la conception.

Lors de l'étape cruciale du coiffage, les pilotes [N.D.L.R. : d'épaisses pointes disposées à des endroits stratégiques] permettent de positionner parfaitement la caisse sur la mécanique.

Elles sont placées aux mêmes endroits que sur les versions purement thermiques, et le fait que les interfaces de trains soient identiques simplifie l'assemblage. L'arrière de l'auto accueille aussi le petit chargeur embarqué relié à la prise qui débouche dans une trappe sur le flanc gauche, à l'opposé de la trappe à carburant, située sur le flanc droit. Le coiffage ne réclame que quelques dizaines de secondes, la caisse a ensuite définitivement rejoint la base mécanique. *“Les modèles PHEV seront assemblés sur les mêmes lignes que les versions purement thermiques, cela témoigne de la polyvalence de nos usines et de nos lignes de montage”*, précise Damien Bertail. C'est aussi le cas pour de nombreux autres constructeurs, même en France : à Valenciennes, la Toyota Yaris hybride est ➔

La technique PSA en détail



Le groupe français va proposer deux versions hybrides essence rechargeables parmi ses marques (Peugeot, Citroën, DS, Opel). Les SUV seront des modèles Hybrid4 (transmission intégrale) de 300 ch, et les berlines et breaks seront des PHEV simple traction de 225 ch. Le schéma ci-dessus en dévoile les éléments distinctifs.

L'atelier imite une miniligne de production et permet de valider à la fois l'assemblage et les procédés industriels.





①



②



③

① L'étape du coiffage est la plus importante : la caisse rejoint le couple moteur/transmission.
② En moyenne, les opérateurs assemblent trois voitures par jour : on est loin du rythme industriel ! ③ Les tâches sont très peu mécanisées.

Du fait de la présence d'éléments électriques, nous avons des processus de sécurité spécifiques.

Damien Bertail, PSA

assemblée sur la même ligne que les versions thermiques, et ce depuis 2012.

Les modifications opérées par rapport aux versions thermiques sont minimales : cela évite d'avoir à repenser complètement le véhicule. Frédéric Laganier, directeur de la stratégie industrielle chez PSA, révèle qu'« avec les modèles électrifiés, nous avons eu peu de modifications à faire au niveau du ferrage, uniquement sur l'unité arrière pour ce qui concerne les modèles PHEV. C'est la seule partie du processus industriel qui est spécifique, tout

le reste de la ligne de production est identique aux modèles thermiques traditionnels. Les modèles PHEV reçoivent aussi des pièces supplémentaires, mais qui ne réclament pas de processus dédié, le montage se fait sur la même ligne que sur les modèles thermiques. »

Les versions hybrides diffèrent ainsi des modèles thermiques par la présence d'un réchauffeur d'air (pour chauffer l'habitacle en hiver), qui prend place dans le tunnel avant, et par le compresseur de climatisation, qui est électrique. Tous deux sont alimentés par

la batterie lithium-ion, et leur usage aura donc un impact sur l'autonomie du véhicule.

Si l'assemblage des modèles PHEV est compatible avec les procédés industriels en vigueur chez PSA, il faut toutefois tenir compte de la fée électricité.

« Du fait de la présence d'éléments électriques, nous avons des processus de sécurité spécifiques, qui s'ajoutent aux procédures habituelles », commente Damien Bertail, avant d'ajouter que « la batterie n'est pas entièrement chargée lors



“ Nous avons déjà assemblé, sur une année, 300 prototypes.

Toutes les voitures montées ici sont ensuite vérifiées et validées avec les fournisseurs pour arriver au niveau de maturité attendu, puis elles sont testées sur route. Le montage intégral d'une voiture dans cet atelier réclame quatre jours et, en moyenne, nous assemblons trois voitures par jour.

Damien Bertail,
responsable de la Synthèse
véhicule sur le programme
PHEV de PSA



①

① Une fois assemblés, les prototypes sont essayés sur route et sur circuit, puis validés en coopération avec les différents fournisseurs de pièces. ② Tous les éléments des voitures sont scrupuleusement testés après l'assemblage des prototypes.



②

Ils arrivent en...

JUIN 2019 DS 7 CROSSBACK



LAURENT NIVALLE

SEPTEMBRE 2019 PEUGEOT 508



PEUGEOT

SEPTEMBRE 2019 PEUGEOT 3008



PEUGEOT

OCTOBRE 2019 OPEL GRANDLAND



OPEL

DÉBUT 2020 CITROËN C5 AIRCROSS



WILLIAM CROZES

de l'assemblage, mais à un niveau qui permet le stockage dans des conditions optimales. Elle sera ensuite complètement chargée en concession, avant la livraison au client final.”

L'atelier de prototypage a commencé son travail sur les PHEV il y a quinze mois. Damien Bertail explique que “le passage dans cet atelier dure dix-huit mois, il nous en reste donc trois. Il faut du temps pour ajuster certains éléments, gérer les allers-retours avec les fournisseurs, valider tous les éléments et toutes les étapes de l'assemblage. Une fois le passage en atelier

achevé, les véhicules seront intégrés sur les lignes de montage en usine, mais de façon progressive: pour commencer, une seule voiture par semaine.” L'avantage, c'est que tous les modèles PHEV de PSA vont partager la même plateforme (EMP2), ce qui simplifie développement et industrialisation: le SUV DS 7 Crossback, dès juin 2019, puis les Peugeot 508 et 3008 en septembre 2019, le SUV Opel Grandland le mois suivant, et enfin le SUV Citroën C5 Aircross début 2020. Le commencement d'une nouvelle ère pour le groupe français... ■

CE N'EST PAS UN HOLD-UP!

En 2018, Lewis Hamilton et Mercedes ont confirmé leur emprise sur la F1 actuelle. Principales conclusions.

Par François Dauré

Toto Wolff, le directeur de Mercedes F1, n'hésite pas : *"C'est le meilleur Lewis Hamilton de ces six dernières années que j'ai vu en 2018."* Un avis, forcément, un peu partial, mais qu'il étaye avec justesse : *"Il a mieux piloté, aussi bien dans la voiture qu'en dehors, dans sa vie. Il s'est montré irréprochable. Nous com-mettons tous des erreurs, même minimes. Lui n'en a pas fait."*

Avant le rendez-vous final d'Abu Dhabi, ce 25 novembre, le constat s'avère exact et les chiffres parlent : 10 victoires (72 au total dans sa carrière), 10 pole positions (82 au total, record en F1) en 20 courses et une cinquième couronne assurée à l'issue du grand prix du Mexique, Lewis Hamilton s'est imposé haut la main. À 33 ans, il n'a jamais paru aussi serein. Presque infailible. L'homme a mûri, le pilote également. En cela, il a été bien aidé par son équipe Mercedes, pourtant sérieusement bousculée par Ferrari pendant la première moitié de la saison. La force du team allemand aura résidé dans sa capacité à corriger ses faiblesses après quelques ratés.

Comme l'an passé, Ferrari a offert au public une première partie de saison réjouissante. Mais, comme un copier-coller de 2017 également, la Scuderia n'a pas tenu la distance.

Autant à cause de ses propres errements que de ceux de son leader, Sebastian Vettel. Brillant et dominateur par moments, le pilote allemand a accumulé les bévues à partir de l'été. Quoi qu'il en dise, sa sortie de piste à Hockenheim aura été le tournant de l'exercice 2018. Ainsi, avec une SF71H performante sur tous les circuits et le meilleur moteur du plateau, Maranello a de nouveau échoué dans sa quête de titre mondial.

À sa décharge, la disparition brutale de son patron, Sergio Marchionne, au cœur de l'été, aura, sans nul doute, secoué l'équipe italienne.

Comme envisagé aussi avant le début de la saison, le taureau rouge n'aura porté que quelques coups de cornes à l'ordre établi – en partie en raison d'un propulseur Renault anémique comparé aux Ferrari et Mercedes. D'abord grâce aux exploits de Daniel Ricciardo en Chine et à Monaco. Au cours de ce premier tiers de l'année, l'Australien a donné la leçon à son équipier, Max Verstappen. Rapide, régulier, dépassements incisifs et propres, son tableau exposait par contraste toutes les failles du pilote néerlandais. Exemple flagrant, leur accrochage à Bakou, dont le jeune Max porte l'entière responsabilité. Mais, bénéficiant de la protection du tout-puissant "adjudant-chef" Marko, il en a été, en partie, officiellement dédouané par Red Bull. Peut-être cette décision inique aura-t-elle constitué le déclic provoquant le départ de Ricciardo chez Renault en 2019. Toujours est-il que, depuis l'été, Max Verstappen a inversé la tendance et enchaîné les belles prestations, dont la plus récente, brillantissime, au Brésil.

Enfin, la grande révélation de l'année 2018 se nomme Charles Leclerc. Après trois Grands Prix pour se familiariser avec la F1, il s'est imposé comme le leader d'une écurie Sauber Alfa Romeo progressant au même rythme sous la direction intelligente de Frédéric Vasseur. Au point de convaincre Ferrari de l'engager dès 2019. Talent stellaire, imperméable à la pression, lucide, perfectionniste, personnalité affable, il possède tellement d'atouts que d'aucuns voient en lui un rival de Sebastian Vettel et de Lewis Hamilton dès l'an prochain. Accomplissant son rêve, ainsi que celui de ses mentors, son père et Jules Bianchi, tous deux disparus, Charles Leclerc n'est, pourtant, qu'au début de son ascension. ■

Des éclairs bleus

Pénalisé par une F1 à deux vitesses, le pavillon français aura néanmoins émergé à plusieurs reprises. Renault termine comme la quatrième force du championnat, mais loin, trop loin des trois équipes majeures. Après un début de saison calamiteux, Romain Grosjean a réaffirmé son talent (Autriche, Allemagne, Italie) avec une Haas exploitant au mieux ses liens avec Ferrari. Pierre Gasly a porté l'écurie Toro Rosso, véritable laboratoire de Red Bull avec le moteur Honda qu'elle utilisera à partir de l'an prochain. Il y a gagné ses galons de pilote Red Bull dès 2019. Enfin, Esteban Ocon a dominé en vitesse pure Sergio Pérez, son partenaire chez Force India (dénommée Racing Point depuis son rachat en août). Mais l'inutile embrouille avec Max Verstappen au Brésil noircit un peu son bilan. Cloué au pilori par la FIA, il n'est, cependant, pas l'unique responsable de l'incident de course. Cela dit, sauf revirement de dernière minute, il restera sur le banc de touche l'an prochain. Une injustice notoire.



Son cinquième titre fait de Lewis Hamilton l'égal de Fangio. Le record de Michael Schumacher (7) est désormais en vue.

DPPI



F. GOODEN/DPPI



DPPI

Éblouissant toute la saison, Charles Leclerc sera, à 21 ans, le plus jeune pilote Ferrari en F1 depuis Ricardo Rodríguez en 1961.

Hockenheim, 22 juillet. Alors en tête, Vettel offre la victoire à Hamilton... et le championnat bascule.



*C'était en
février 1982
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/I/h: 3,71/1,53/1,37 m

Poids: 745 kg

Puissance:

45 ch DIN à 5 500 tr/mn

1 000 m d.a.: 40,2 s

V. max.: 134,117 km/h

Consommation

à 90 km/h:

5,8 l/100 km



Quand un journaliste de *L'Auto-Journal* essaye une voiture, il ne fait pas semblant! La preuve par l'image, la modeste 127 se retrouve presque en mode rallye!

LA FIAT 127 SUPER À L'ESSAI

Au début des années 80, la vénérable Fiat 127 n'est plus vraiment une jeunette. Mais un sérieux restylage, accompagné d'une profonde refonte de la gamme, permet à Fiat de faire du neuf avec... du mieux, à bon compte. Dommage que la France hérite d'une version peu intéressante...

Par **André Costa** (1982) / **Thomas Riaud** (2018)

Extraits...

■ "Lorsqu'elle disparaîtra, la 127 aura été sans conteste l'une des Fiat les plus intéressantes de ces dernières décennies et sans doute même, la meilleure."

■ "La gestion des chaînes d'assemblage par ordinateur autorise des hardiesses qui n'étaient pas envisageables voici dix ans. Dans la mesure où les approvisionnements ont été prévus, on peut multiplier les versions, en jouant simplement au Meccano."

■ "Pour le client français, le choix sera limité. En finition Spécial – la moins cossue –, il aura droit à la carrosserie 3 portes et 4 vitesses. En finition Super – version présentement essayée –, il aura

le choix entre une 5 portes 4 vitesses et une 3 portes 5 vitesses. Malheureusement, ces trois modèles seront uniquement proposés avec le moteur 903 cm³, correspondant à la puissance administrative française de 4 CV."

■ "L'automobiliste français n'aura plus droit à la 1050 cm³, pourtant nettement plus agréable à conduire. Cette décision correspond à mon avis à une meilleure défense des intérêts de l'importateur, mais aussi à une méconnaissance certaine des intérêts de l'acheteur."

■ "Pour un agent de la marque, ses chances de charmer le client seront d'autant plus grandes que la gamme proposée sera plus étendue."



Le tableau de bord tout en plastique de la Fiat 127 n'est pas un modèle de gaieté, et sa présentation est pour le moins chiche...

“ La 127 n'est plus ce qu'il est convenu d'appeler un modèle « d'attaque ». Mais ses ventes demeurant importantes, Turin a procédé à un remodelage. ”

↑ Ses qualités

TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE

“Que la route soit rectiligne ou sinueuse, que le revêtement soit bon ou mauvais, qu’il fasse soleil ou qu’il neige, la 127 passe partout à bonne vitesse et son comportement sur revêtement glissant peut même être cité en exemple.”

ENSEMBLE SILENCIEUX À VITESSE MOYENNE

“En dehors des chronos et des chiffres, le petit 903 cm³ fait ce qu’il peut. Il tourne assez allègrement, et même plutôt silencieusement, sauf à très haut régime.”

PRÉCISION DE BOÎTE EN PROGRÈS

“La nouvelle boîte 5 vitesses n’est pas désagréable à manier. Elle a gagné en précision mais elle a légèrement perdu en douceur de manœuvre.”

↓ Ses défauts

BOÎTE CINQ VITESSES INADAPTÉE

“Nous nous heurtons là, une fois de plus, au subterfuge de la boîte 5 vitesses « économique » qui permet d’afficher des valeurs de consommation « conventionnées » spectaculaires mais qui ne correspondent guère à la réalité.”

GAMME AMPUTÉE, POUR LA FRANCE TOUT AU MOINS

“Il est regrettable qu’une politique commerciale discriminatoire ôte à la clientèle française la possibilité de faire l’acquisition de tous les modèles de la gamme et, en particulier, lui impose pratiquement une boîte 5 vitesses dont l’intérêt apparaît extrêmement discutable.”

RÉSERVOIR TROP PETIT

“En revanche, la contenance du réservoir d’essence est toujours aussi faible.”



❶ Si les faces avant et arrière sont métamorphosées suite au restylage, le profil reste en revanche presque inchangé. Seule différence notable : l’ajout de grosses protections latérales. ❷ Les sièges avant, plus larges, bénéficient d’appuie-tête, chose encore rare à l’époque sur le segment. Les places arrière, difficilement accessibles, peuvent accueillir deux adultes. ❸ Comme la R5, la 127 hérite d’un large bac en guise de boîte à gants. Économies, économies...



“ En fonction de la pente et du vent, la vitesse de pointe au compteur oscille tout bonnement entre 125 et 150 km/h et la 4^e doit être reprise très souvent. ”



❶ La roue de secours reste au chaud et au propre et prenant place sous le capot, dans le compartiment moteur. ❷ Privée du 1050 cm³, la 127 cru 1982 se voit imposer un modeste 903 cm³ développant 45 ch DIN à 5500 tr/mn. ❸ Les contre-portes adoptent un tissu identique à celui habillant les sièges. Un vide-poche vient en renfort dans la partie basse. ❹ Le hayon est pratique et, sièges arrière rabattus, le coffre est assez spacieux pour une voiture de ce petit gabarit.



Extraits...

■ "Sur l'anneau de Montlhéry, avec deux personnes à bord, la 127 a tourné à 130,7 km/h en cinquième et elle s'est hissée jusqu'à 134 km/h en quatrième ce qui, compte tenu du vent en rafales qui soufflait ce jour-là, laisse espérer sur route droite les 135 km/h annoncés par le constructeur."

■ "Les 8,8 litres aux 100 consommés à grande vitesse durant mon essai routier ne sont pas convaincants, non plus, d'ailleurs, que les 6,1 litres aux 100 constatés au terme de notre essai de consommation de croisière à 75 km/h de moyenne."

■ "Bien avant la R5 dont la suspension est demeurée longtemps d'une mollesse désagréable, la 127 avait compris que l'agrément passe par une certaine netteté dans le comportement."

■ "À puissance et à prix égaux, la petite Fiat est très certainement l'une des voitures les plus agréables à mener que je connaisse et seule la Peugeot 104 ZS peut, à ce propos, lui être comparée."

■ "Bien que le prix des voitures ait tendance à évoluer de manière continue – et curieusement toujours dans le même sens –, la comparaison entre le tarif des nouvelles 127 et celui des voitures concurrentes françaises est le plus souvent à l'avantage de la voiture italienne."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Faire du neuf avec du vieux, à bon compte, est une stratégie utilisée de longue date chez Fiat... et chez d'autres ! Mais si à l'orée des années 80, la vieillissante 127 jouait les prolongations, il y avait fort heureusement un vrai plan-produit derrière, avec les lançements successifs des Uno et de la première Panda. Aujourd'hui, Fiat est très dépendant de la 500, déclinée à toutes les sauces, et désormais à la traîne face à la concurrence. Problème, la relève se fait désespérément attendre...

Les irrésistibles de Noël

L'Auto-Journal vous propose une sélection de produits allant de l'accessoire de mode au le high-tech, ou encore l'horlogerie et la beauté masculine. À chacun son style, ses envies et son budget. À vos cadeaux et, d'avance, nous vous souhaitons un joyeux Noël !

Réalisation et stylisme **Thibault Cocardon** / Photos **Pilou** et **Yann Lefebvre**



LES ACCESSOIRES MODE

- 1| RONDINAUD - Charentaise Bianca. Existe du 42 au 47. 47 € - www.rondinaud.com
- 2| LAFUMA - Sac à dos L'Original 2P rabat Marine, disponible en plusieurs coloris. 99,95 € - www.lafuma.com/fr
- 3| BOSS - Ceinture en cuir avec boucle à ardillon en argent brossé. 80 € - www.hugoboss.com
- 4| EDEN PARK - Pull en maille torsadée made in France. 295 € - www.eden-park.com
- 5| FIGARET PARIS - Chemise en popeline de coton alliant modernité et classicisme. 115 € - www.figaret.com/fr/
- 6| MOREAU PARIS - Pochette tablette en taurillon graphite, doublée en chèvre, bleue. 590 € - <https://moreau-paris.com/>
- 7| OBABA - Drap de plage XXL, compact et léger (moins de 400 g pour le modèle familial de 5 m²). Disponible en 12 coloris et 3 tailles (familial, couple, solo). Dès 39,90 € - www.obaba.fr
- 8| NODUS - Chemise en popeline de coton, l'atout idéal pour vous constituer un look business chic. 98 € - www.nodus.fr
- 9| LE SLIP FRANÇAIS & SAINT JAMES - T-shirt de nuit Luc. Cette saison, ces deux marques revisitent leurs classiques et les intègrent dans l'histoire de saison du slip: double jeu. 70 € - www.leslipfrancais.fr
- 10| MONTAGUT - Pull Florentin. Pull en laine mérinos. 129 € - <https://montagut.com/fr>



LES PARFUMS

- 1| YVES SAINT LAURENT - Y Eau de parfum. Ce parfum est à la fois intense, frais et résolument masculin. 40 ml: **64 €**/60 ml: **76 €**/100 ml: **101 €**. yslbeauty.fr
- 2| CHANEL - Eau de toilette Platinum Égoïste. Le portrait olfactif d'un homme à la personnalité extravertie, presque provocante. 100 ml: **93 €** N° lecteur : 0 800 255 005 ou www.chanel.com
- 3| DIPTYQUE - Bougie Feu de Bois. Une madeleine chaleureuse et familière pour les journées d'hiver. 190 g. **50 €** - www.diptyqueparis.com/fr_fr
- 4| AZZARO - Eau de parfum Azzaro Wanted By Night. Découvrez votre nouvelle arme de séduction intense avec cette nouvelle eau de parfum. 50 ml: **61,50 €**/100 ml: **80,90 €**
- 5| HUGO BOSS - Eau de toilette Boss The Scent Private Accord for Him. Une eau de toilette révélant un côté espiègle de l'Homme BOSS, un jeu de séduction raffiné qui interpelle. 100 ml: **97 €** -
- 6| DIOR - Eau de toilette Dior Homme. Porter Dior Homme comme on porte un costume à l'élégance contemporaine et affûtée. 50 ml: **64 €**/100 ml: **87 €**/150 ml: **108 €**
- 7| CLARINS MEN - Soin Restructurant. Le soin hydratant homme redéfinit les contours du visage. 50 ml: **65 €**/100 ml: **130 €** - www.clarins.fr
- 8| BULLDOG Skincare for Men – Trousse Trio Soins du Visage Original. Ces produits sont spécialement conçus pour les hommes et formulés à base d'ingrédients naturels d'exception. La trousse comporte: 1 soin hydratant, 1 gel nettoyant et 1 exfoliant. **21,90 €** - <https://fr.bulldogskincare.com> ou Amazon.fr / Birchbox.fr / en GMS



LE HIGH-TECH

- 1|NEXT BASE - Caméra embarquée modèle 312GW. Caractéristiques: capteur G Sensor, sauvegarde automatique des enregistrements en cas d'impact, GPS des données sur votre localisation et votre vitesse et une connexion wi-fi. 139 € - www.nextbase.com/fr-fr/
- 2|PHILIPS - Tondeuse Series 7 000. Taillez votre barbe, votre moustache grâce à cette tondeuse. Son système d'aspiration puissant aspire les poils progressivement. 99 € - www.philips.fr
- 3|CANON - Imprimante portative Zoémini. Prenez une photo, choisissez un filtre vintage, et profitez d'impressions instantanées autocollantes. Existe en 3 coloris. 139,99 € - www.canon.fr
- 4|TOM TOM - GPS TomTom GO Essential. GPS puissant mais simple à utiliser qui se complète parfaitement avec un smartphone. 199 € - www.tomtom.com
- 5|ACER - Acer Swift 5. Son design fin et minimaliste en métal vous permet de travailler et de jouer en toute élégance (990 g). 999 € - www.acer.com
- 6|BALLENTINE'S - Whisky 12 ans. 21,60 € - www.drinksandco.fr/marques/ballentine-s.html
- 7|SENNHEISER - Écouteurs CX Sport Légers, résistants à la sueur et aux éclaboussures, bénéficiant d'une technologie Bluetooth de pointe. <https://fr-fr.sennheiser.com>



- 1| **PARROT** - Caméra volante Parrot ANAFI: le drone nouvelle génération. Il est idéal pour filmer de superbes vidéos en très haute qualité et prendre d'incroyables photos. **699 €** - www.parrot.com
- 2| **GRAND MARNIER** - Coffret Toujours Grand. La marque célèbre la mixologie avec son tout dernier ouvrage qui renferme l'essentiel de l'amateur de mixologie: 6 recettes emblématiques, une bouteille de 35 cl de Grand Marnier Cordon Rouge, un shaker, un doseur et une cuillère ornés du monogramme de la marque. **80 €** - www.grandmarnier.com
- 3| **POLAROID** - Appareil photo instantané OneStep + et films. Le OneStep + est un nouvel appareil photo instantané Polaroid qui se connecte à l'application Polaroid Originals via Bluetooth®, permettant d'accéder à six fonctionnalités créatives. **159 € le OneStep + et 15,99 € le pack de films** - <https://eu.polaroidoriginals.com>



L'HORLOGERIE

- 1| **TISSOT** - Seastar 1000. Mouvement automatique Powermatic 80, réserve de marche de 80 heures, boîtier acier 43 mm de diamètre, étanche 300 mètres. **690 €** - www.tissotwatches.com/fr-fr
- 2| **FUGUE** - Chronostase. Boîte dotée d'un système innovant de carrure amovible conçue pour être interchangeable. Mouvement Sellita SW200 Swiss Made automatique, 40 mm de diamètre. **1 270 €** comprenant une montre avec 2 carrures et 2 bracelets - fuguewatches.com
- 3| **BALTIC** - Chronographe Bicompa 001. Ce chronographe s'inspire des montres Step Case des années 40. Mouvement mécanique manuel, boîtier de 38 mm de diamètre, étanche 50 mètres. **649 €** - <https://fr.baltic-watches.com>
- 4| **MONTBLANC** - Summit 2. Alliant la haute horlogerie et les dernières technologies portables, cette smartwatch de 42 mm est l'accessoire ultraconnecté idéal pour de nombreuses activités physiques, le voyage et l'exploration. **980 €** - www.montblanc.com/fr-fr/
- 5| **GARMIN** - Fenix 5 Plus. Nouvelle génération de montres GPS multisports : dotées de cartes topographiques, d'un lecteur de musique, de la technologie de paiement sans contact et de la fonctionnalité Pulse Ox. **699,99 €** - www.garmin.com/fr-FR
- 6| **SEIKO** - Astron GPS Solaire heure universelle. Montre en titane, particulièrement économe en énergie. Mouvement quartz 3 aiguilles/date alimenté par capteur, calendrier perpétuel jusqu'en 2100, fonction heure mondiale (40 fuseaux horaires), boîtier en titane de 44,8 mm de diamètre. Étanchéité 100 mètres. **2 100 €** - www.seiko.fr

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

Tous les plaisirs de l'automobile

Recevez directement chez vous
1 jeudi sur 2 :

L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

+ 5 Guides dans l'année

+ **EN CADEAU**
Les jumelles **VUARNET**
(valeur : 23€)

= **40%**
de réduction !

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

+ la version numérique **offerte !**

Avec l'offre
sans engagement :
Je paie - cher et je
reçois les jumelles
Vuarnet **EN CADEAU**



Les jumelles pliantes Vuarnet sont
légères et robustes, idéales pour
les randonnées excursions, voyages.

Poids : 210 g - Grossissement : 10x Ø 25 mm
Taille : 11 X 10 X 3,5 cm. Livrées avec une
housse néoprène, lingette et dragonne.

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€*. (1028935)
Je recevrai les jumelles Vuarnet 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€ (1028943) **-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. Créancier : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Je choisis mon mode de règlement :

- ☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal
☐ CB n°
Expire Fin : Cryptogramme

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :
Adresse :
CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél : Mobile : Date de naissance :
Email :

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :
LE :

Signature :

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 les jumelles en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre ☐



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

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

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 RENAULT

“Propriétaire depuis presque huit ans d'un exotique (vu de France...) Grand Scénic 2.0 essence CVT, j'en étais ravi... jusqu'à la dernière opération d'entretien. Quasiment aucun rossignol à l'intérieur et aucune panne en 63 000 km. Toutefois, lors de la dernière révision, quelle n'a pas été ma surprise lorsque le garage m'a appelé pour m'annoncer qu'il fallait changer, en plus des plaquettes, les quatre disques de freins. La facture pour ce seul poste se monte à environ 1 660 francs suisses (soit 1 450 euros). Bien qu'elle soit équipée d'une boîte automatique, je ne pense pas avoir usé autant que cela les freins, la preuve étant que les pneus sont toujours d'origine. J'accepterais des freins de mauvaise qualité qui s'usent rapidement ou des freins endurants mais chers. Sauf que là, ils sont à la fois peu endurants ET chers !”

Lionel Bouillod

Jean-Claude Henry nous parle de son **BMW X3 2.0d BVA Sport**

**ACHETÉ NEUF EN JUIN 2018,
10 000 KM PARCOURUS**



“Je viens de remplacer mon BMW X3 F25 2.0d BVA Luxe (135 000 km) par un BMW X3 G01 2.0d BVA M Sport. Ce qui impressionne immédiatement, ce sont les progrès en finition, en confort et en insonorisation. J'ai été surpris de constater une baisse de la consommation d'environ 1 litre. Au chapitre de ce qui fâche: la belle moquette aiguilletée de la F25 a été remplacée par une moquette bouclée bas de gamme, la même que sur la Polo de mon épouse. Cette moquette est très difficile à nettoyer, les brindilles s'y incrustant fortement.”

Georges Rébéquet nous parle de son **Peugeot 3008 BlueHDi 180 GT**

“Je suis complètement satisfait de sa vivacité, de son comportement sain, et de son confort. C'est un vrai plaisir de le conduire !”



“Je ne voulais pas attendre le délai de livraison de 6 mois et commençais à m'orienter vers d'autres marques. Puis un jour, j'ai trouvé le modèle GT avec les options que je souhaitais dans une concession du nord de la France. Un essai plus un chèque et en 10 jours, j'en prenais possession. Quand on monte à bord du 3008, on se retrouve dans un univers inhabituel pour un véhicule. Immédiatement, on voit bien que les designers ont su faire preuve d'imagination. On s'y sent bien de suite. Il est spacieux. La position de conduite est assez haute, surtout quand on a conduit un coupé auparavant. C'est agréable et sécurisant. L'i-Cockpit est amusant avec ses différentes configurations. L'écran tactile et ses touches piano sont un peu compliqués à utiliser au début. Ne parlons pas de l'aide au stationnement qui nécessite d'entrer dans les menus pour le mettre en œuvre, c'est à

se demander si les ingénieurs ont déjà garé une voiture. En revanche, la mise à jour de l'écran tactile et du GPS doit se faire moteur tournant et sans rouler. Prévoyez entre 1 h et 1 h 30. Ce n'est ni écologique, ni économique ! Cet hiver je n'ai rencontré aucun problème à circuler en montagne avec des pneus neige, et sans le Grip Control. Je n'ai eu qu'un seul souci à ce jour: un bruit en marche arrière (traité sous garantie). Malheureusement, mon véhicule a été immobilisé pendant 4 mois suite à un accident, dont deux mois et demi pour non-disponibilité de certaines pièces. Heureusement, la concession d'Albertville m'a gentiment prêté un véhicule. Quant au service clientèle, il se refuse à faire un geste commercial en prolongeant la période de garantie. En résumé, c'est un excellent véhicule, dommage que le service après-vente ne soit pas à la hauteur.”

ACHETÉ NEUF EN JUIN 2017 ; 15 000 km PARCOURUS ; CONSO. MOYENNE : 7,2 l/100 km. SON ENTRETIEN : révision en août 2018 (240 €)



aj L'avis de Brice Perrin

Je partage complètement le ressenti de Georges concernant le 3008, qui combine style original et réussi, prestations routières remarquables, excellent confort... et tarifs un peu élevés. Dommage, en effet, que le SAV de la marque ne suive pas, notamment pour fournir les pièces.

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Skoda Kodiah RS



SKODA

Quid du Skoda Kodiah RS?

Depuis plusieurs mois, la presse parle de la sortie d'un Skoda Kodiah RS. Va-t-il réellement être commercialisé? Quand? Avec un moteur essence ou diesel? **J. R.**

Il ne faut pas confondre le Kodiah RS, essayé en fin d'année avec le 2.0 BiTDI de 240 ch et commercialisé dès le début d'année prochaine, et le Kodiah GT, déclinaison "coupé" du SUV tchèque qui sera produit en Chine et commercialisé prioritairement sur le continent asiatique. Quant à un éventuel moteur essence sur le Kodiah RS, il n'en est nullement question pour l'instant.

Le nouveau BMW X3 boudé pour l'Auto-Journal

Possesseur depuis deux mois d'un nouveau X3 30i 265 ch, je suis très satisfait de ce modèle qui me donne beaucoup de plaisir. Mais je remarque très peu d'essais sur ce SUV (essai 10 000 km, configurateur, rien...?) Y a-t-il une raison à cela? Car ce n'est pas le cas pour les modèles français suivants: les 3008/DS 7/508... **G. R.**

Il est vrai que nous avons un peu négligé le BMW X3, lancé peu de temps avant les X2, X4 et X5. Ceci explique sans doute le peu d'essais consacrés à ce SUV familial. Nous n'avons pas prévu de 10 000 km avec ce modèle, mais je vous confirme qu'il y aura bien prochainement un configurateur.

BMW X3



YANN LEFEBVRE

VW Golf GTE



TIBO

Une hybride d'occasion?

Mon épouse roule entre 30 et 40 km par jour. Nous pensions remplacer notre Classe B de 2012, par une Volkswagen Golf GTE d'occasion. Rouler en électrique la semaine et en hybride le week-end et les vacances avec un coffre de toit nous paraît idéal. Notre Classe B châssis sport est très inconfortable du point de vue des suspensions. Qu'en est-il de la Golf GTE? Quid également de la place à l'arrière pour deux enfants (3 et 8 ans)? **P. J.**

C'est un excellent choix. Ferme mais sans doute plus confortable que votre Classe B, la Golf GTE dispose d'un espace arrière suffisant pour deux enfants. Reste que l'impression d'aisance sera moindre qu'à bord de votre Classe B. Elle est surtout beaucoup plus agréable à conduire et permet d'envisager de solides économies sur les trajets quotidiens. Elle est, hélas, assez rare en occasion, et elle ne décote pas beaucoup.

VOLVO XC40

Vous cherchez un SUV qui sort du lot. Un SUV qui soit chic et pas trop encombrant ? Sans le savoir, vous cherchez peut-être un XC40 !
 Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Après le grand (XC90) et le moyen (XC60), Volvo nous propose le petit ! Le petit, c'est le XC40, le cadet de la famille. Un SUV de 4,42 m (donc pas si petit que ça !) qui a débarqué dans la gamme en début d'année. Désormais au complet (on n'attend plus que la version Plug-In hybride courant 2019), la famille XC40 propose un style

inspiré par celui de ses aînés et si le traitement de son habitacle est un peu moins chic, il n'en demeure pas moins original et chaleureux. On regrettera simplement que l'habitabilité soit un peu sacrifiée à l'arrière. Reste que le coffre est généreux (509 dm³) et que les espaces de rangement ne manquent pas. Sur le plan mécanique, la gamme s'arti-

cule autour de trois moteurs diesel et autant de blocs essence. Une transmission intégrale est également au programme sur certaines versions. Les finitions, quant à elles, sont au nombre de quatre. Voilà, le décor est planté. Maintenant, il ne reste plus qu'à partir à la recherche de la version la plus intéressante de la gamme.



LA GAMME

	Moteurs/Prix	XC40	Momentum	R-Design	Inscription	Inscription Luxe	Malus écologique
Diesel	D3 150 ch	33 950 €	♥ 36 700 €	–	♥ 40 770 €	46 150 €	173 €
	D3 150 ch Geartronic 8	35 950 €	♥ 38 700 €	–	♥ 42 770 €	48 150 €	353 €
	D3 150 ch AWD	–	38 800 €	–	42 870 €	48 250 €	953 €
	D3 150 ch AWD Geartronic 8	–	40 800 €	–	44 870 €	50 250 €	1 153 €
	D4 190 ch AWD Geartronic 8	–	♥ 44 100 €	♥ 48 170 €	♥ 48 170 €	53 550 €	353 €
Essence	T3 156 ch	31 350 €	♥ 34 100 €	–	♥ 38 170 €	43 550 €	1 490 €
	T4 190 ch Geartronic 8	–	40 050 €	44 120 €	44 120 €	49 500 €	2 940 €
	T4 190 ch AWD Geartronic 8	–	42 150 €	46 220 €	46 220 €	51 600 €	4 253 €
	T5 247 ch AWD Geartronic 8	–	44 950 €	49 020 €	49 020 €	54 400 €	4 890 €

LES MOTEURS

DIESEL

♥ D3 150 ch

Ce 2 l, pas spécialement puissant, a fort à faire pour animer le XC40. Pas franchement svelte, le "petit" SUV de Volvo (1 717 kg avec ce bloc) sollicite beaucoup cette mécanique qui, heureusement, propose une bonne valeur de couple. Peut suffire si vous optez pour une version deux roues motrices.

♥ D4 190 ch

On se dit qu'avec 40 ch de plus, le caractère du 2 l va être transcendé... C'était sans compter sur la présence obligatoire de la transmission intégrale et d'un poids somme toute rond de 1 811 kg en finition R-Design. Reste que si les performances sont un poil décevantes (et encore), l'agrément de conduite est, lui, au rendez-vous. La consommation manque un peu de sagesse.

ESSENCE

♥ T3

Toujours étonnant de trouver sous le capot d'un SUV de ce format un petit 3 cylindres. Fort de 156 ch, ce 1 500 cm³ s'en sort honorablement et peut être un bon choix si vous évoluez la majorité du temps en ville ou que vous ne faites qu'occasionnellement de longs parcours. Sa consommation est un peu forte.

T4

Ici, on gagne un cylindre et... 34 ch! Plus tonique et surtout doté d'une valeur de couple supérieure disponible plus tôt, ce bloc propose une bonne polyvalence d'utilisation.

T5

Avec pas loin de 250 ch à sa disposition, le XC40 revendique ici des performances d'un bon niveau, mais c'est au prix d'un budget, tant à l'achat qu'à l'usage qui, s'agissant d'un SUV compact, commence un peu à être déraisonnable.

①

① Comme toujours chez Volvo, la présentation de l'habitacle est à la fois élégante et originale. ② Sur le XC40, les blocs essence ne manquent pas d'intérêt, mais ils sont malheureusement tous affublés d'un malus écologique élevé.

②

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Présente de série sur les versions D3 et T3, la boîte manuelle à 6 rapports propose une commande douce et précise. Reste que sur ce type d'engin, nous préférons avoir à faire à une transmission automatique.

♥ AUTOMATIQUE

Le XC40 propose de nombreuses versions équipées d'une boîte automatique. Dans tous

les cas, il s'agit d'une boîte à huit rapports, très douce, qui colle bien à la personnalité du XC40. Lorsqu'elle n'est pas de série, cette boîte entraîne un surcoût de 2 000 €.

INTÉGRALE

La transmission intégrale est présente, de série ou en option (2 100 €), sur toutes les motorisations, exception faite du 3 cylindres essence (T3). Dans tous les cas, elle ne transforme pas le XC40 en baroudeur mais améliore l'équilibre dynamique.

L/I/h/empattement: 4,42/1,86/1,65/2,70 m

MOTEURS DIESEL	♥ D3	D3 AWD*	♥ D4 AWD
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 750	150 à 3 750	190 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750	320 à 1 750	400 à 1 750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	189	200	210*
Accélération 0-100 km/h (s)	10,6	10,4	9,1
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	9,7	NC	8,6
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	7	5,4	7,4

MOTEURS ESSENCE	♥ T3	T4*	T4 AWD*	T5 AWD
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 à 5 000	190 à 4 700	190 à 4 700	247 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	265 à 1 850	300 à 1 400	300 à 1 400	350 à 1 800
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	190	210	210	230*
Accélération 0-100 km/h (s)	10,6	8,4	8,5	7,2
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	9,2	NC	NC	6,5
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	8,4	6,6	6,9	9,8

* Données constructeur



ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne, banquette AR fractionnable, climatisation, connexion Bluetooth, contrôle de la vitesse en descente, détection et prévention active des risques de sortie de route, ensemble multimédia avec écran tactile de 9 pouces, freinage d'urgence autonome, ordinateur de bord, régulateur-limiteur de vitesse, siège conducteur réglable en hauteur, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	XC40	Momentum	R-Design	Inscription	Inscription Luxe
Accès à bord et démarrage sans clé	–	420 €	420 €	420 €	série
Caméra de recul/à 360 °	450 €	450 €/990 €	450 €/990 €	450 €/990 €	série/540 €
Caméra de recul + radar de stationnement AV	–	♥ 600 €	♥ 600 €	♥ 600 €	série
Hayon motorisé	♥ 480 €	♥ 480 €	♥ 480 €	♥ 480 €	série
Radar de stationnement AR	590 € ⁽¹⁾	série	série	série	série
Sellerie mixte Nübeck/cuir	–	–	série	–	–
Sellerie cuir	1 680 €	1 200 €	630 €	série	série
Sièges AV à réglages électriques	920 €	770 €	690 €	770 €	série
Système de navigation	1 200 € ⁽²⁾	1 170 €	série	série	série
Toit ouvrant panoramique	–	♥ 1 320 €	♥ 1 320 €	♥ 1 320 €	série

(1) Groupé avec la caméra de recul. (2) Comprend également le radar de stationnement AR.

LES FINITIONS

XC40

En entrée de gamme, le XC40 ne prend pas la peine de se chercher un “petit nom”. Est-ce le signe d’un certain laisser-aller en matière d’équipement ? Non, car l’essentiel est là et même un peu plus lorsqu’on regarde du côté des aides à la conduite (*voir tableau*). On notera qu’en plus de l’écran tactile de 9 pouces de son ensemble multimédia, le XC40 a droit dès le premier niveau de finition à une instrumentation digitale. Côté moteurs, seuls les D3 et T3 sont au programme.

♥ MOMENTUM

Passer de la finition d’entrée de gamme à la finition Momentum vous reviendra à 2 750 €. Pour justifier cette augmentation, on note l’arrivée, en plus des points mentionnés dans notre tableau des rétroviseurs rabattables électriquement, de la climatisation automatique, du sélecteur de mode de conduite, des applications Apple CarPlay et Android Auto, d’une corbeille amovible au niveau du tunnel de la console centrale, d’inserts en alu sur la planche de bord et d’un ensemble audio plus abouti.

♥ R-DESIGN/ INSCRIPTION

Ces deux exécutions sont facturées au même tarif, soit 4 070 € de plus que la finition Momentum. Si leur équipement est équivalent, leur présentation est, en revanche, bien différente avec une R-Design qui met l’accent sur le sport (calandre spécifique, châssis sport, incrustation en alu...L’Inscription est plus cosy avec des inserts en bois flotté, une sellerie cuir...

♥ INSCRIPTION LUXE

Ici, on bénéficie d’une dotation d’équipement pléthorique, mais le prix est à l’avenant puisqu’avec cette finition, qui implique un effort financier de 5 380 €, le XC40 tutoie voire dépasse le plus souvent la barre des 50 000 €.



❶ À l’arrière, la largeur au niveau des coudes est légèrement en dessous de la moyenne. En revanche, l’espace aux jambes (30 cm) est plutôt généreux. ❷ La tablette centrale permet de piloter l’ensemble des fonctions (clim, GPS, ensemble audio, téléphone...) Sa grande taille (9 pouces) rend son utilisation très facile. ❸ Les grandes roues de 20 pouces (1 120 € sur R-Design) dégradent un peu le confort. Si vous êtes à cheval sur ce point, préférez la monte d’origine en 18 pouces. ❹ L’instrumentation digitale est montée de série sur l’ensemble des finitions. ❺ Le coffre propose un volume (509 dm³) au-dessus de la moyenne. Son seuil de chargement est correct pour un SUV (75 cm).





Sur le XC40, tous les moteurs, exception faite du T3, sont ou peuvent être associés à une transmission intégrale.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ **PACK INTELLISAFE PRO** (1 500 €)

Ce pack peut être associé aux finitions d'entrée de gamme, Momentum, R-Design et Inscription (série sur Inscription Luxe). Il comprend différents équipements qui raviront les gros rouleurs tels que : le régulateur adaptatif, la conduite autonome (jusqu'à 130 km/h avec les mains sur le volant) ; l'alerte de distance de sécurité et IntelliSafe Surround qui inclut la surveillance des angles morts, l'assistance au changement de file ainsi que les alertes de trafic et de collision une fois la marche arrière enclenchée. Un ensemble très complet mais, par voie de conséquence, un peu coûteux.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK PRESTIGE (1 930 €)

Le XC40 fait partie de ces SUV qui revendent un certain niveau de standing. Reste qu'il est toujours possible "d'améliorer l'ordinaire" ! Si tel est votre volonté, alors le pack Prestige devrait vous plaire puisque ce dernier regroupe la climatisation automatique bizona, le toit ouvrant panoramique, les sièges avant réglables en hauteur et dotés d'une assise extensible (montée d'office sur la finition R-Design). C'est bien, mais cette touche d'exclusivité est facturée au prix fort, du coup...

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

♥ **PACK ACCESSIBILITÉ PRO** (1 000 €)

Qu'il soit chic, comme c'est le cas ici, ou

moins chic, un SUV reste un engin dédié aux loisirs. Cet aspect de sa personnalité implique un minimum de compétence sur le plan pratique. Dans ce domaine, le pack Accessibilité Pro apporte un sérieux coup de pouce en proposant un filet de séparation coffre/habitacle, un hayon motorisé, des crochets d'arrimage et une prise 12 V dans le coffre, un espace de rangement sous le siège conducteur, une banquette AR déverrouillable à distance munie d'appuie-tête rabattables électriquement, l'ouverture des portes (+ hayon) et le démarrage sans clé. Ce pack est disponible sur les finitions Momentum, R-Design et Inscription.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACKS EN VRAC (DE 355 À 1 225 €)

Parmi les autres packs disponibles, on trouve en accessoires le pack Aventure et le pack Evasion. Le premier nommé, facturé 530 € sur l'ensemble des finitions, plaira à ceux qui souhaitent "partir à l'aventure" au volant de leur XC40. Au programme : des pare-boue AV/AR, une tôle de protection sous le moteur et des tapis de sol en plastique moulé. Plus orienté famille, le pack Evasion (1 225 €) inclut pour sa part des barres de toit en alu, un coffre de toit de 350 dm³ (69 kg maxi) et le système "One Key" qui permet de verrouiller l'ensemble avec une seule clé. Enfin, le pack Canin (355 €) comprend, lui, une grille de séparation coffre/habitacle en acier et un bac de coffre en plastique moulé.

POUR INDIANA, PAPA... OU REX !

LES TEINTES

Peintures opaques (gratuites)



Noir

Bleu Amazon

Blanc Glace

Peintures métallisées (1 000 €)



Argent Brillant

Gris Osmium

Noir Onyx



Rouge Fusion

LES JANTES



Jantes alliage de série sur Momentum.



Jantes alliage de série sur R-Design.



Jantes alliage en option (de 260 à 590 €).



Jantes alliage en option (470 €).



Jantes alliage en option (1 120 €).



Jantes alliage en option (de 910 à 1 240 €).

NOTRE CHOIX

D3 Geartronic R-Design/Inscription

42 770 € hors option – Malus écologique : 353 €

Un peu moins réussi que les XC90 et XC60, le XC40 est malgré tout un engin attachant, au style original et affirmé. Côté moteurs, nous avons opté pour le diesel de 150 ch. En version deux roues motrices, ce bloc s'en sort plus qu'honorablement en matière d'agrément de conduite. Côté finition, en l'absence temporaire de l'exécution R-Design sur le bloc D3, nous nous rabattons sur la finition Inscription.

TOYOTA RAV4

Le RAV4 quatrième du nom sera remplacé l'année prochaine. Agréable à vivre, ce SUV affiche un bilan flatteur en matière de fiabilité, ce qui en fait un excellent choix en occasion. Par Pascal Serres Photos Denis Meunier

L'habitacle du RAV4 n'arbore que des plastiques rigides qui semblent sensibles aux rayures. Toutefois, l'ensemble est bien fini et le résultat s'avère relativement flatteur à l'œil. L'ergonomie n'est en revanche pas le point fort de ce SUV qui propose des commandes parfois difficiles d'accès ou complexes à utiliser. Pour le reste, l'habitacle se révèle spacieux et plutôt agréable à vivre. À l'avant comme à l'arrière, l'espace n'est pas compté, ce qui permettra à l'ensemble de la famille de voyager dans de bonnes conditions. Le RAV4 est d'ailleurs très confortable et bien suspendu. Côté motorisation, le choix n'est pas très varié et les moteurs diesel sont les plus répandus. Arrive ensuite la version hybride, qui offre un bel agrément d'usage en ville. Quant à l'unique bloc essence, il est difficile à trouver et son rapport prix/prestations est juste correct.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Ess.	151 VVT-i	151	8	Rare en occasion, cet unique bloc essence se montre aussi assez gourmand.
Hybride	2.5 Hybride	197	7,8	Un très bon duo qui conviendra aussi bien à ceux qui roulent en ville que sur route.
Diesel	124 D-4D	124	7	Ce petit diesel se montre un peu juste au regard du poids assez élevé du RAV4.
	143 D-4D	143	7,5	Un bon diesel qui offre un excellent compromis pour un usage polyvalent en toute sérénité.
	150 D-4D	150	7,7	Le surcroît de puissance assure des performances légèrement supérieures sans grever l'appétit.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 17 000 €

Hybride : à partir de 21 000 €

Diesel : à partir de 11 000 €

Génération : actuelle (4^e)

Commercialisation : depuis 2013

Restylage : 2015

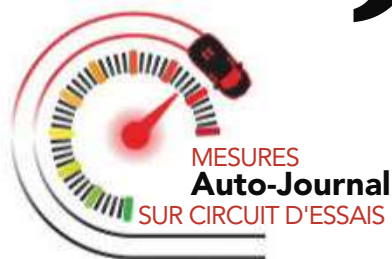
Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 44 900



NOTRE CHOIX HYBRIDE DYNAMIC de 2016

1^{er} prix prospecté : **21 900 €**
119 587 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	197 ch (152 + 143 élec.) à 5700 tr/mn
Couple maxi	206 Nm à 4400 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne essence + électrique
Cylindrée/puissance fiscale	2494 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	boîte de vitesses à variation continue/1

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques	225/65 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,61/1,85/1,68/2,66 m
Poids/tractable freiné	1625/800 kg

Performances

1 000 m d. a.	30,3 s
0 à 100 km	9 s
90-130 km/h en D	7,4 s
Vitesse maxi	183 km/h
Freinage à 90/130 km/h	34/69 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	34 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/149 cm
Volume de coffre	540 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 850 €	Carte grise** : 266,40 €
--------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	7,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,6/7,7/9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	718 km/56 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	450 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	250 €	Embrayage	BVA
Disques AV	200 €	FAP	350 €
Disques AR	180 €	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	170 €	Feu AV	450 €
Plaquettes AR	125 €	Feu AR	150 €
Filtre à air	38 €	Bouclier AV	350 €
Filtre à huile	15 €	Bouclier AR	310 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

Le niveau de fiabilité du RAV4 est conforme à la réputation de la marque et les problèmes sont vraiment très rares. Même l'électronique embarquée est aboutie et aucune panne récurrente n'est à signaler de ce côté. L'investissement peut donc se faire sereinement, quelle que soit l'année.



LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Consommation d'huile importante sur le 2.2 D 150 ch, imposant le remplacement des pistons et de la segmentation complète. La surconsommation d'huile peut par ailleurs entraîner une consommation excessive de liquide de refroidissement.

De nombreux cas de défaillance des injecteurs, qui sont à remplacer.

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE

Sur les premiers modèles, vibrations importantes et bruits anormaux à cause d'un roulement défectueux. Le remplacement de la boîte de vitesses automatique complète est nécessaire.

AUTRES DÉFAILLANCES

TRANSMISSION

Des cas de vibrations importantes du levier de vitesses, parfois accompagnées de bruit (changement de l'huile de BV).

de bord (notamment sur les informations de consommation) imposent le remplacement du combiné d'instruments.

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement de la navigation dû à la perte du signal GPS (mise à jour du logiciel). Des cas de panne de l'ordinateur

CARROSSERIE

Infiltration d'eau dans les feux arrière (à remplacer). Dysfonctionnement de l'ouverture électrique du hayon (système à changer).

LES RAPPELS

MAJEURS

ALIMENTATION EN CARBURANT (JANVIER 2018)

Sur les RAV4 construits entre le 12 juin 2015 et le 5 avril 2017, risque de fuite de carburant au niveau du filtre à carburant.

SURALIMENTATION (DÉCEMBRE 2017)

Risque de mauvais serrage du turbocompresseur sur l'échappement sur les RAV4 2.0 diesel de 2016. Si le turbo se desserre, cela entraînerait une fuite des gaz d'échappement et une perte de puissance.

CEINTURE DE SÉCURITÉ (SEPT. 2016)

Risque de cisaillement des ceintures de

sécurité droite et gauche par une pièce métallique du cadre de l'assise du siège arrière. Les modèles produits jusqu'en janvier 2016 sont concernés.

FREINAGE (AVRIL 2016)

Risques de dysfonctionnement de l'ABS, de l'ESP ou de l'antipatinage en raison d'un joint torique défectueux sur les RAV4 fabriqués en 2016.

DIRECTION (MARS 2015)

Sur les RAV4 des millésimes 2014 et 2015, l'assistance de direction peut tomber en panne (défaut sur le circuit imprimé du module de direction assistée).

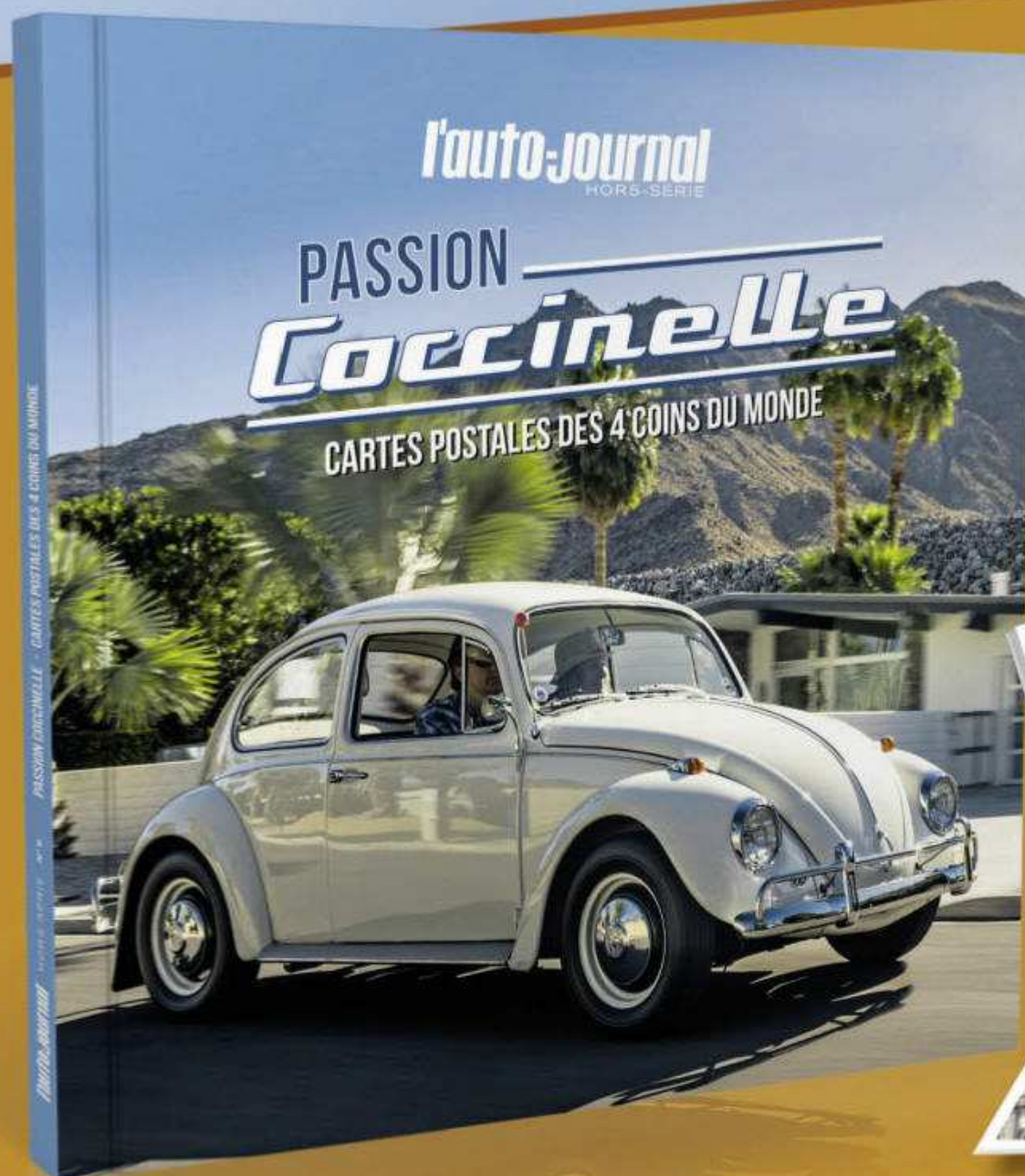


MINEURS

Pas de rappels mineurs.

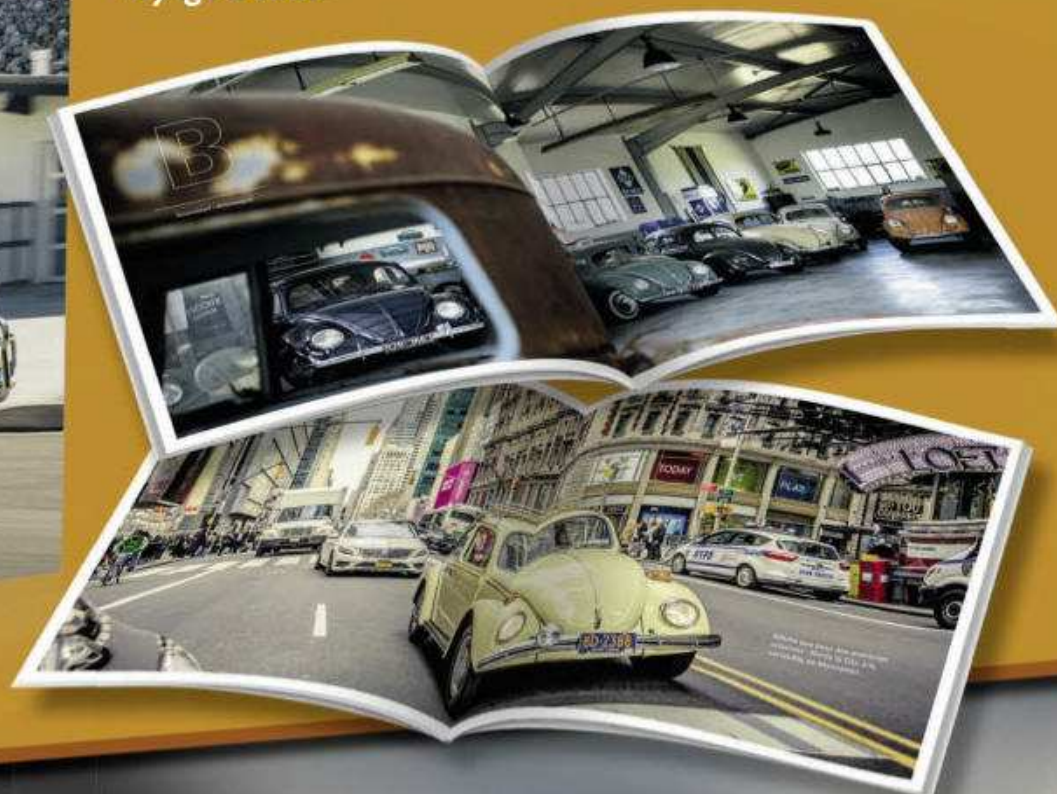
PASSION *Coccinelle*

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 ACTUELLEMENT

LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MITO				
1.4 MPI 78 ch Edizione	5		300	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Imola	5		0	20 930
1.4 TB MultiAir 140 ch Imola TCT	7		90	24 430
Veloce TCT	9		90	26 380
1.3 JTDm 95 ch Edizione	4		0	19 390
Surcoût Imola: Edizione + 4 340 €				
Surcoût Veloce S : Veloce + 1 670 €				

GIULIETTA				
1.4 T-Jet 120 ch	7		1 490	22 690
1.4 TB MultiAir 150 ch	8		173	25 190
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9		0	30 600
Veloce TCT	14		3 473	36 400
1.6 JTDm 120 ch	6		0	25 490
2.0 JTDm 150 ch	7		0	27 490
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	9		0	33 500
Surcoût Super : "base" + 2 160 €				
Surcoût Lusso : Super + 2 950 €				
Surcoût Veloce S : Veloce + 3 200 €				

GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11		2 773	37 500
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17		7 613	57 700
Quadrifoglio Auto.	40		10 500	83 300
2.2 Diesel 136 ch	7		473	31 400
2.2 Diesel 160 ch	9		473	33 700
2.2 Diesel 190 ch Super	10		473	40 900
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12		1 373	54 900
Surcoût Super : "base" + 4 800 €				
Surcoût Sport Edition : Super + 5 000 €				
Surcoût Lusso : Sport Edition + 4 800 €				
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 40 700 €				


STELVIO				
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12		9 353	44 300
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17		9 050	52 500
Quadrifoglio Auto. Q4	41		10 500	91 400
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9		690	39 900
2.2 Diesel 190 ch Auto.	10		690	42 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	12		1 490	50 400
Surcoût Super : "base" + 4 500 €				
Surcoût Sport Edition : Super + 4 800 €				
Surcoût Turismo : Sport Edition + 4 800 €				
Surcoût Lusso : Sport Edition + 4 800 €				
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 32 600 €				

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

4C SPYDER				
Surcoût : coupé + 9 800 €				

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

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

AUDI				
				
Audi				
Premium Murat				
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e				
Tel. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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				
30 TFSI 116 ch	6		0	26 380
35 TFSI COD 150 ch	8		90	28 460
40 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11		953	35 030
30 TDI 116 ch	6		0	27 770
35 TDI 150 ch Quattro S tronic	8		113	34 210
40 TDI 190 ch Quattro S tronic	10		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)				
30 TFSI	6		0	27 420
35 TFSI COD	8		0	29 490
40 TFSI S tronic	10		140	35 870
S3 Quattro S tronic	20		2 153	55 510
RS3 Quattro S tronic	29		10 500	63 600
30 TDI	6		0	28 970
35 TDI	7		0	31 050
40 TDI Quattro S tronic	8		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)				
Berline - 550 € à -1 400 €				
A3 CABRIOLET				
1.4 TFSI 115 ch	6		90	31 920
1.5 TFSI 150 ch	7		0	33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10		353	38 150
S3 S tronic	20		2 773	60 760
1.6 TDI 116 ch	5		0	33 450
2.0 TDI 150 ch	7		0	35 490
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10		300	41 830
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 2 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €				

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

TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				

Q3				
1.4 TFSI 125 ch	7		473	30 960
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8		173	32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10		2 300	38 940
RS Quattro S tronic	23		10 500	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26		10 500	66 960
2.0 TDI 120 ch	6		0	30 930
2.0 TDI Ultra 150 ch	8		0	32 710
2.0 TDI 150 ch Quattro	8		173	34 910
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10		410	40 160
Surcoût Ambiente : "base" + 2 950 €				
Surcoût S line : Ambiente + 2 600 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €				

A4				
1.4 TFSI 150 ch	8		73	31 970
2.0 TFSI Ultra 190 ch S tronic	10		0	37 680
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro Ultra S tronic	15		1 260	48 310
S4 Quattro Tiptronic	24		6 300	71 930
2.0 TDI 122 ch	6		0	33 410
2.0 TDI 150 ch	7		0	35 480
2.0 TDI 190 ch S tronic	10		0	40 770
2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic	10		0	40 970
3.0 TDI 218 ch Design Quattro S tronic	12		0	50 980
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16		540	54 560
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €				

A4 AVANT (BREAK)				
RS 4 Avant Tiptronic	34		10 500	92 000
Surcoût : berline + 1 700 €				
A4 ALLROAD QUATTRO				
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15		1 873	51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9		210	48 460
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10		210	50 270
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12		773	53 830
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16		953	57 410
Surcoût Design Luxe : Design + 5 350 €				

A5 COUPÉ				
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8		90	39 760
2.0 TFSI 190 ch	11		173	41 320
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15		410	47 550
S5 Tiptronic	24		6 300	76 920
RS 5 Tiptronic	34		10 500	96 520
2.0 TDI 150 ch	7		0	39 830
2.0 TDI 190 ch	10		0	42 680
2.0 TDI Ultra 190 ch	10		0	42 915
3.0 TDI 218 ch Quattro S tronic	12		0	51 830
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	17		773	55 390
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				

A5 SPORTBACK				
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8		90	39 760
2.0 TFSI 190 ch	10		253	41 320
2.0 TFSI 252 S tronic	15		690	47 550
S5 Tiptronic	24		6 300	76 920
2.0 TDI 150 ch	7		0	39 830
2.0 TDI 190 ch	10		0	42 680
2.0 TDI Ultra 190 ch	10		0	42 915
3.0 TDI 218 Quattro S tronic	12		0	51 830
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	16		353	55 390
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				

NOUVELLE A5 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 €				

Q5				
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic	15		2 940	50 650
2.0 TDI 150 ch	8		0	41 490
2.0 TDI 163 ch Quattro S tronic	9		253	47 390
2.0 TDI 190 ch Quattro	10		473	46 580
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	18		2 153	57 570
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 5 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 500 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 300 €				

NOUVELLE A6				
40 TDI S tronic	11		0	50 300
45 TDI Quattro Tiptronic	13		1 740	57 200
50 TDI Quattro Tiptronic	17		1 740	60 300
Surcoût S line : "base" + 7 900 €				
Surcoût Avus : S line + 500 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				

NOUVELLE A6 AVANT				
Surcoût : berline + 2 600 €				

NOUVELLE A7 SPORTBACK				
55 TFSI Quattro S tronic	22		2 940	74 000
50 TDI Quattro Tiptronic	17		1 260	73 000
Surcoût S line : "base" + 6 500 €				
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €				

NOUVELLE A8				
55 TFSI Quattro Tiptronic	23		6 553	97 900
50 TDI Quattro Tiptronic	17		1 613	92 600
Surcoût Avus : "base" + 14 10 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €				

Q7				
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12		1 490	62 930
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15		2 153	67 380
SQ7 TDI Tiptronic	32		10 500	109 960
e-tron	13		0	84 510

Surcoût S line : "base" + 4 400 € à + 6 900 €
Surcoût Ambition Luxe : S line + 900 €
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 500 € à 6 100 €

100 [LE PRIX DU NEUF]

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 €				
Suoût 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 Sport : Lounge + 4 400 € à + 4 800 €				
Surcoût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 450 € à + 1 950 €				
NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 600 €				
NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
630i Lounge Auto.	16	M	1 260	64 450
640i Lounge Auto.	23	M	3 853	71 500
620d Lounge Auto.	NC	M	173	60 450
630d Lounge Auto.	16	M	253	68 700
640d Lounge xDrive Auto.	20	M	2 773	76 700
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €				
Surcoût Luxury : Sport + 600 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 4 400 €				
NOUVELLE SÉRIE 8				
M850i xDrive	NC		NC	124 750
840d xDrive	NC		NC	99 700
Surcoût M Sport: "base" + 5 300 €				
Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €				
NOUVEAU X5				
xDrive40i Lounge Auto.	23	M	10 500	74 300
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	3 660	72 400
M50d Auto.	28	M	8 753	100 350
Surcoût xLine : Lounge + 5 100 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 550 €				
X6				
M Auto.	49	M	10 500	138 500
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	3 473	74 300
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	4 73	79 500
M50d Auto.	26	M	7 340	104 300
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €				
SÉRIE 7				
740e iPerformance	13		0	96 900
725d Auto.	13		0	85 450
730d Auto.	15		0	89 800
740d xDrive Auto.	20	M	253	100 250
750d xDrive Auto.	28	M	2 153	111 650
Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €				
NOUVEAU X7				
xDrive40i	NC		NC	96 300
xDrive30d	NC		NC	94 400
M50d	NC		NC	120 450
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				
NOUVELLE i8				
Hybride rechargeable	11		0	142 050
NOUVELLE i8 ROADSTER				
Hybride rechargeable	11		0	157 050
CITROËN				
AUTOJ.M.FR				
MANDATAIRE AUTOMOBILÉ MULTIMARQUE				
Jusqu'à -40%				
03 81 36 30 30 www.autojm.fr				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
C-ZERO				
Confort	1	B	6 000	26 900
E-MEHARI				
Soft Top	1	B	6 000	25 500
C1 (3 PORTES)				
1.0 VTi 72 ch Live	4		0	10 450
Surcoût Feel : Live + 1 800 €				
Surcoût Millenium : Feel + 1 500 €				
Surcoût Shine : Feel + 1 400 €				
C1 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût Urban Ride : Shine + 300 €				
Surcoût Elle : Shine + 800 €				
C3				
1.2 PureTech 68 ch Live	4		0	12 950
1.2 PureTech 82 ch Feel	4		0	15 400
1.2 PureTech 110 ch Feel	5		0	17 050
1.5 BlueHDi 100 Feel	5		0	18 400
Surcoût Feel : Live + 1 550 €				
Surcoût Shine : Feel + 1 850 €				

NOUVEAU C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 82 ch Live	4		0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Feel	6		0	19 400
1.2 PureTech 130 ch Shine	7		0	22 700
1.5 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 €				

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	
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 300	
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 250	
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 950	
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €				
LOGAN MCV				
1.0 SCe 75	4	M	50	8 990
0.9 TCe 90 Silverline	5	0	12 050	
1.5 dCi 75 Silverline	4	0	13 000	
1.5 dCi 90 Silverline	4	0	13 600	
LOGAN MCV STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch	5	0	13 600	
1.5 dCi 90 ch	4	0	15 150	
Surcoût Advance : "base" + 200 €				
LODGY				
1.6 SCe 100 ch	6	M	953	10 150
1.5 Blue dCi 95 ch Silver Line	5	0	15 100	
1.5 Blue dCi 115 ch Silver Line	5	0	15 900	
Surcoût Silver Line : "base" + 1 600 €				
NOUVEAU DUSTER				
1.6 SCe 115 ch	7	M	2 153	11 990
1.5 Blue dCi 95 ch	5	0	14 350	
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	6	0	16 800	
Surcoût Essentiel : "base" + 1 850 € à + 1 860 €				
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €				
Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €				

NOUVEL I-PACE			
EV400 S	NC	<div><div></div><div>B</div></div>	6 000 78 380
Surcoût SE : S + 7 970 €			
Surcoût HSE : SE + 6 010 €			
XJ			
3.0 Diesel 300 ch Luxe Auto.	19	<div><div></div><div>M</div></div>	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 T3 120 ch Sport	7	<div><div></div><div>M</div></div>	615 19 400
1.3 GSE T4 150 ch Longitude Auto.	8	<div><div></div><div>M</div></div>	1 260 25 650
1.6 MultiJet 120 ch Longitude	6	<div><div></div><div>M</div></div>	173 25 200
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	860 33 750
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 46 000
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	953 36 950
2.2 MultiJet 185 ch Night Eagle 4x4 Auto.	10	<div><div></div><div>M</div></div>	2 153 46 400
2.2 MultiJet 200 ch Overland 4x4 Auto.	12	<div><div></div><div>M</div></div>	2 153 51 400

GRAND CHEROKEE			
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 70 400
SRT Auto.	39	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 86 400
Trackhawk	70	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 120 000
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>B</div></div>	6 000 36 400
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €			

NOUVELLE CEED			
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	<div><div></div><div>M</div></div>	113 20 990
1.4 T-GDi 140 ch Motion	7	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	3 853 24 390
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	<div><div></div><div>M</div></div>	140 26 390
1.6 CRDi 136 ch Active	7	<div><div></div><div>M</div></div>	140 30 890
2.0 CRDi 48V 185 ch GT Line Auto. 4x4	10	<div><div></div><div>M</div></div>	2 153 38 990
Surcoût Active : Motion + 3 500 €			

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

NOUVELLE OPTIMA			
1.6 T-GDi 180 ch GT Line DCT	10	<div><div></div><div>M</div></div>	1 873 38 490
1.6 CRDi 136 ch Premium DCT	7	<div><div></div><div>M</div></div>	73 35 290
Surcoût GT Line : Premium + 5 000 €			

NOUVELLE OPTIMA SW			
Surcoût : berline + 1 500 €			

SORENTO			
2.2 CRDi 200 ch GT Line Auto.	12	<div><div></div><div>M</div></div>	4 890 48 200
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €			

STINGER			
2.0 T-GDi 240 ch GT Line Pack Premium	16	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 50 400
GT	27	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 60 800
2.2 CRDi 200 ch GT Line	11	<div><div></div><div>M</div></div>	1 873 45 400
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €			

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

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	<div><div></div><div>M</div></div>	5 113 45 150
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC	<div><div></div><div>M</div></div>	7 073 63 650
2.2 eD4 150 ch Pure	9		0 36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	<div><div></div><div>M</div></div>	113 40 800
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 58 850
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9	<div><div></div><div>M</div></div>	2 153 49 550
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	<div><div></div><div>M</div></div>	2 153 57 850
Surcoût SE Dynamic : Pure + 5 100 €			
Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 5 850 €			

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

DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	<div><div></div><div>M</div></div>	9 660 41 800
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 53 500
2.0 eD4 150 ch Pure	8	<div><div></div><div>M</div></div>	73 34 700
2.0 TD4 180 ch Pure	10	<div><div></div><div>M</div></div>	540 39 400
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	<div><div></div><div>M</div></div>	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			
P250 Auto.	16	<div><div></div><div>M</div></div>	7 073 57 200
P300 Auto.	NC	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 60 700
D180 Auto.	11	<div><div></div><div>M</div></div>	1 260 57 200
D240 Auto.	15	<div><div></div><div>M</div></div>	2 940 61 400
D275 Auto.	NC	<div><div></div><div>M</div></div>	7 073 64 730
D300 Auto.	20	<div><div></div><div>M</div></div>	5 573 66 500
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Surcoût S : R-Dynamic + 2 800 €			
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €			
Surcoût SE : R-Dynamic S + 500 €			
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE : R-Dynamic SE + 4 400 €			
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €			

RANGE ROVER SPORT			
2.0 Si4 300 ch S	21	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 67 700
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 99 800
SVR	51	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 134 900
P400e SE	18		0 89 400
3.0 SDV6 249 ch S	NC	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 70 200
3.0 SDV6 306 ch SE	19	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 79 800
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 96 200
Surcoût SE : S + 4 100 €			
Surcoût HSE : SE + 5 900 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 € à + 2 900 €			
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 900 € à + 13 300 €			

RANGE ROVER			
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	45	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 126 200
SVAutobiography Dynamic	50	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 178 400
P400e Vogue	18		0 121 700



3.0 SDV6 275 ch HSE	NC	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 104 600
4.4 SDV8 339 ch Vogue	24	<div><div></div><div>M</div></div>	10 500 120 000
Surcoût Vogue : HSE + 7 600 €			
Surcoût Autobiography : Vogue + 17 500 €			
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 63 100 €			

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

IS			
300h	9	0	40 890
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €			
Surcoût Sport Edition : Pack + 2 300 €			
Surcoût Luxe : Pack + 5 000 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €			



NOUVELLE CLASSE C				
180 Avantgarde Line	NC		540	38 800
200 Avantgarde Line Auto.	10		690	44 800
43 AMG 4Matic Auto.	29		10 500	71 700
63 AMG S Auto.	NC		10 500	108 200
180 d Avantgarde Line	NC		0	38 800
200 d Avantgarde Line Auto.	8		0	44 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10		0	48 300
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC		953	54 300
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 1 700 €				

NOUVELLE CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 200 €				
NOUVELLE CLASSE C COUPÉ				
180 Avantgarde Line	NC		540	39 200
200 Avantgarde Line Auto.	10		1 050	45 200
43 AMG 4Matic Auto.	29		10 500	73 200
63 AMG S Auto.	NC		10 500	110 200
200 d Avantgarde Line Auto.	NC		0	45 200
220 d Avantgarde Line Auto.	10		53	48 700
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC		773	54 700
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 100 €				
NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 800 €				

SLC				
180	8		410	36 100
200	10		1 260	41 000
300 Auto.	14		540	48 900
43 AMG Auto.	25		8 460	66 000
250 d Auto.	11		0	45 200
Surcoût Executive : "base" + 4 700 €				
Surcoût Sportline : Executive + 3 000 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €				

GLC				
250 4Matic Auto.	12		2 610	46 450
300 Executive 4Matic Auto.	15		4 673	56 950
43 AMG 4Matic Auto.	25		10 500	68 550
63 AMG 4Matic Auto.	NC		10 500	99 600
63 AMG S 4Matic Auto.	NC		10 500	108 500
350 e Executive 4Matic	10		0	58 350
220 d 4Matic Auto.	9		253	48 600
250 d 4Matic Auto.	11		253	49 950
350 d Executive 4Matic Auto.	16		3 853	58 300
Surcoût Executive : "base" + 5 100 €				
Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 3 800 €				

GLC COUPÉ				
250 Executive 4Matic Auto.	12		3 853	56 700
300 Executive 4Matic Auto.	15		6 053	62 100
43 AMG 4Matic Auto.	25		10 500	73 700
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC		10 500	104 000
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC		10 500	112 900
350 e Executive 4Matic	10		0	63 500
220 d Executive 4Matic Auto.	9		353	58 850
250 d Executive 4Matic Auto.	11		353	60 200
350 d Executive 4Matic Auto.	16		4 253	63 450
Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €				






CLASSE E				
200	10		410	49 100
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53		10 500	134 500
200 d Auto.	7		0	46 850
220 d Auto.	10		0	50 950
400 d Executive 4Matic Auto.	15		1 613	70 750
Surcoût Executive : "base" + 4 600 €				
Surcoût Sportline : Executive + 2 150 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 7 250 €				




CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 800 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d 4Matic Auto.	11		773	64 200
CLASSE E COUPÉ				
200 Executive Auto.	10		953	54 650
300 Executive Auto.	15		2 300	59 400
220 d Executive Auto.	10		0	56 500
Surcoût Sportline : Executive + 6 300 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 6 400 €				






NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 6 400 €				
NOUVEAU CLS COUPÉ				
450 Executive 4Matic Auto.	26		8 460	76 100
300 d Executive Auto.	NC		473	71 900
400 d Executive 4Matic Auto.	23		2 010	82 900
Surcoût AMG Line+ : Executive + 9 200 €				


CLASSE S				
450 Executive 4Matic Auto.	25		3 853	103 850
560 Fascination 4Matic Auto.	36		10 500	126 550
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53		10 500	187 750
65 AMG Limousine Auto.	57		10 500	239 750
650 Maybach Auto.	36		10 500	216 950
350 d Executive Auto.	17		613	93 250
400 d Executive 4Matic Auto.	22		1 873	100 450
Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €				
Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €				

NOUVELLE CLASSE S COUPÉ				
450 Executive 4Matic	NC		10 500	120 100
560 Executive 4Matic	NC		10 500	146 100






63 AMG 4Matic+	53		10 500	196 300
65 AMG	57		10 500	256 600
NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET				
560 Executive	36		10 500	159 000
63 AMG 4Matic+	NC		10 500	212 300
65 AMG Auto.	53		10 500	272 600
Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €				

SL				
400 Auto.	25		7 613	105 700
500 Executive Auto.	35		10 500	135 600
63 AMG Auto.	50		10 500	181 400

NOUVELLE AMG GT COUPÉ 4P.				
63 S 4Matic+	NC		10 500	170 500
AMG GT				
GT	35		10 500	128 800
GT S	41		10 500	147 900
GT C	47		10 500	159 600
GT R	52		10 500	176 400

AMG GT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 12 700 €				
NOUVEAU CLASSE G				
500 Style Line Auto.	NC		10 500	110 700
63 AMG Auto.	NC		10 500	164 500

GLE				
350 d 4Matic Auto.	16		10 500	65 800
Surcoût Executive : "base" + 5 300 €				
Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 3 200 €				

GLE COUPÉ				
400 4Matic Auto.	NC		10 500	74 900
43 AMG 4Matic Auto.	26		10 500	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48		10 500	134 500
63 S AMG 4Matic Auto.	51		10 500	145 000
350 d 4Matic Auto.	16		10 500	72 700

Surcoût Executive : "base" + 6 100 €				
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €				

GLS				
400 4Matic Auto.	16		10 500	95 650
500 Executive Auto.	nc		10 500	121 150
63 AMG 4Matic Auto.	36		10 500	148 150
350 d 4Matic Auto.	51		10 500	90 150
Surcoût Executive : "base" + 7 000 €				

CITAN TOURER LONG				
112 Pure	NC		1 050	22 728
108 CDI Pure	NC		0	22 416
109 CDI Pure	NC		0	22 824
111 CDI Pure	NC		0	23 940
Surcoût Plus : Pure + 2 886 €				
Surcoût Prime : Plus + 3 918 €				

CITAN TOURER EXTRA-LONG				
111 CDI Pure	NC		0	26 916
Surcoût Plus : Pure + 1 962 €				
Surcoût Prime : Plus + 2 796 €				

MINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4		0	17 700
One 102 ch	5		0	19 100
Cooper 136 ch	7		0	22 000
Cooper S 192 ch	11		473	26 800
John Cooper Works	13		1 873	34 500
One D 95 ch	4		0	20 700
Cooper D 116 ch	5		0	23 500
Cooper SD 170 ch	9		0	30 000

NOUVELLE MINI 5 PORTES				
Surcoût : 3 portes + 900 €				
NOUVELLE MINI CABRIO				
One 102 ch	6		0	23 500
Cooper	7		0	26 400
Cooper S	11		953	31 200
John Cooper Works	13		1 873	38 900
Cooper D	6		0	27 900
Cooper SD	10		0	34 400

CLUBMAN				
One	5		0	24 300
Cooper	7		0	26 300
Cooper S	11	M	1 490	30 600
John Cooper Works All4	14	M	5 810	39 900
One D	6		0	27 300
Cooper D	8		0	29 300
Cooper SD	10		0	34 500
COUNTRYMAN				
One	8	M	140	25 700
Cooper	8	M	140	27 700
Cooper S	11	M	1 153	32 400
John Cooper Works All4	14	M	6 053	41 300
e-All4	NC		0	39 800
One D	8		0	28 700
Cooper D	8		0	30 700
Cooper SD	11		0	36 300

1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	20 900
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5	0	19 600
Surcoût Active : Like + 1 500 €			
Surcoût Signature : Active + 650 €			
Surcoût Allure : Signature + 1 650 €			
Surcoût Tech Edition : Allure + 750 €			
Surcoût GT Line : Tech Edition + 350 €			
2008			
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	18 850
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	22 750
1.2 PureTech 130 ch Style	7	0	21 700
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 600
1.5 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	25 000
Surcoût Style : Active + 750 €			
Surcoût Allure : Active + 2 300 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 200 €			
Surcoût Crossway : GT Line + 450 €			
NOUVELLE 308			
1.2 PureTech 110 ch Access	5	0	20 650
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 500
1.6 THP 225 ch GT Auto.	13	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
Surcoût Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €			
Surcoût Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			
NOUVELLE 308 SW			
Surcoût : berline + 850 € à + 950 €			
3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 400
1.6 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
Surcoût Active : Access + 2 100 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €			
5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 200
1. 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
Surcoût Active : Access + 4 000 €			
Surcoût Allure : Active + 2 050 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €			
NOUVELLE 508			
1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	M	73 34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	353 46 000
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	32 300
2.0 BlueHDi 150 Allure Auto.	9	0	38 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	M	73 43 300
Surcoût Allure : Active + 3 000 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 4 300 €			
Surcoût First Edition : GT + 2 350 € + 2 750 €			
NOUVELLE 508 SW			
Surcoût : berline + 1 300 €			
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
Surcoût Allure : Active + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 050 €			
NOUVEAU RIFTER LONG			
Surcoût : Rifter + 1 000 €			
PORSCHE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	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 COUPE (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
GT2 RS	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			
<div><div><div>RRG</div><div>Vivez votre mobilité</div></div><div><div>RRG Paris</div><div>Ventes de véhicules Neufs et Occasions</div></div></div>			
Tel : 01 86 65 49 45			
www.renaultparis.fr			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4	0	11 400
0.9 TCe 90 ch Zen	4	0	13 900
GT	6	0	17 400
Surcoût Limited : Life + 1 300 €			
Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			
ZOE			
R90 Life	1	B	6 000 32 600
Q90 Life	1	B	6 000 33 100
R110 Intens	1	B	6 000 35 200
Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 800 €			
CLIO			
0.9 TCe 75 Trend	4	0	15 300
0.9 TCe 90 Trend	5	0	16 300
1.5 dCi 75 Trend	4	0	17 700
1.5 dCi 90 Limited	4	0	19 600
Surcoût Limited : Trend + 800 €			
Surcoût Intens : Limited + 2 150 €			
CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
CAPTUR			
0.9 TCe 90 ch Life	5	0	17 500
1.5 dCi 90 ch Life	4	0	20 000
Surcoût Zen : Life + 1 900 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 100 €			
MÉGANE			
1.3 TCe 115 ch Life	6	0	21 000
1.3 TCe 140 ch Zen	7	0	24 800
1.3 TCe 160 ch Intens	8	0	28 300
R.S.	17	M	4 253 37 600
1.5 Blue dCi 95 ch Life	4	0	23 300
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5	0	26 600
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Limited : Zen + 600 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 300 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €			
GRAND SCÉNIC			
Surcoût : Scénic + 600 €			
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	27 600
1.5 dCi 110 ch Hybrid Assist Intens	5	0	33 300
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7	0	31 000
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	M	60 36 800
NOUVEAU KADJAR			
1.3 TCe 140 ch Life	NC		NC 26 200
1.3 TCe 160 ch Intens	NC		NC 32 300
1.5 Blue dCi 115 ch Life	NC		NC 28 100
Surcoût Wave Blue : Life + 2 500 €			
Surcoût Intens : Life + 4 600 €			
Surcoût Black Edition : Intens + 1 800 €			
TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	M	173 32 700
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	M	300 36 800

1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 900
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	32 200
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 500
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Limited : Zen + 400 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 5 300 €			
TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			
KOLEOS			
2.0 Energy dCi 175 ch Life X-Tronic	10	M	4 673 34 550
Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 100 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 400 €			
ESPACE			
1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC	11	M	2 610 41 100
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	36 400
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	M	50 41 600
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 000 €			
ROLLS-ROYCE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M	10 500 281 430
Wraith	NC	M	10 500 295 860
Dawn	NC	M	10 500 332 400
SEAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 895
Mii (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	16 700
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	17 450
1.5 TSI Evo 150 ch FR	8	0	21 170
1.6 TDI 80 ch Référence	4	0	16 905
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	17 880
1.6 TDI 115 ch Style	6	0	20 200
Surcoût Style : Référence + 1 820 €			
Surcoût Urban : Style + 605 €			
Surcoût Xcellence : Style + 1 070 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 380 €			
NOUVEL ARONA			
1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5	0	16 500
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	19 665
1.5 TSI EVO ACT 150 ch FR	8	0	24 095
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	19 100
1.6 TDI 115 ch Style	6	0	22 265
Surcoût Style : Référence + 2 445 €			
Surcoût Xcellence : Style + 2 350 €			
Surcoût FR : Xcellence + 880 €			
TOLEDO			
1.0 TSI 110 ch Premium	5	0	22 970
LEON			
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style DSG	6	0	24 940
1.4 EcoTSI ACT 150 ch Xcellence	8	0	27 640
1.8 TSI 180 ch Xcellence	10	M	860 28 095
Cupra	19	M	3 660 35 895
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	23 160
2.0 TDI 150 ch Xcellence	8	0	29 905
2.0 TDI 184 ch Xcellence	10	0	31 060
Surcoût Style : Référence + 2 535 € à + 2 810 €			
Surcoût FR : Xcellence + 0 €			
LEON ST (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 150 €			
LEON X-PERIENCE (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	M	2 610 33 410
2.0 TDI 150 ch DSG 4Drive	8	M	540 34 485
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10	M	953 36 255
ATECA			
1.0 TSI 115 ch Référence	6	M	50 21 990
1.4 EcoTSI ACT 150 ch Style	6	M	73 27 150
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M	3 853 35 430
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	26 055
2.0 TDI 150 ch Style 4Drive	8	M	253 33 085
2.0 TDI 190 ch Xcellence 4Drive DSG	10	M	613 38 635
Surcoût Style : Référence + 3 080 €			

TIVOLI XLV				
160 e-XDi Sport Bi-ton Safety Pack	6		53	24 640
KORANDO				
220 e-XDi Pack Sport	10		953	25 990
RODIUS				
220 e-XDi	11		10 500	30 690

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE IMPREZA			
1.6 114 ch Access Lineartronic	6		1 050 23 990
Surcoût Premium : Access + 1 500 €			
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €			

NOUVELLE XV			
1.6i 114 ch Premium GPS Lineartronic	6		1 613 27 990
2.0i 150 ch Exclusive Lineartronic	9		3 113 31 990
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			

WRX STI			
S Aileron	21		10 500 44 990
Surcoût S Club Aileron : S Aileron + 5 000 €			

FORESTER			
2.0i 150 ch Premium Eyesight Lineartronic	8		4 050 31 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15		10 500 44 990
2.0D 147 ch	8		2 010 31 990
Surcoût Premium : "base" + 3 000 €			
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €			
Surcoût Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 1 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			

LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Premium Eyesight Lineartronic	10		4 890 32 990
Surcoût Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			

OUTBACK			
2.5i 173 ch Premium Eyesight Lineartronic	10		4 253 38 990
2.0D 150 ch Premium	9		1 613 41 990
Surcoût Luxury Eyesight : Premium Eyesight + 3 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			

BRZ			
2.0i 200 ch	12		9 050 32 990

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CÉLÉRIO			
1.0 VWT 68 ch Avantage	3		0 9 790
Surcoût Privilège : Avantage +1 600 €			
Surcoût Pack : Privilège + 800 €			

IGNIS			
1.2 Dualjet Avantage	5		0 12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4		0 16 540
Surcoût Privilège : Avantage + 1 150 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €			

SWIFT			
1.2 Dualjet Avantage	4		0 13 440
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4		0 16 890
1.0 Boosterjet Privilège	5		0 15 890
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5		0 18 090
Sport	7		113 20 700
Surcoût Privilège : Avantage + 1 250 €			

BALENO			
1.2 Dualjet Privilège	4		0 14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4		0 17 250
1.0 Boosterjet Pack	5		0 17 490
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			

NOUVEAU JIMNY			
1.5 VWT Avantage	6		2 940 17 225
Surcoût Privilège : Avantage + 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 2 070 €			

NOUVEAU VITARA			
1.0 Boosterjet Avantage	6		53 18 390
1.4 Boosterjet Pack	7		353 23 790
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €			
Surcoût Style : Pack + 2 500 €			

S-CROSS			
1.0 Boosterjet Avantage	6		0 19 740
1.4 Boosterjet Style	7		50 25 390
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €			

TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL S			
75D	1		6 000 82 800
100D	1		6 000 105 700
P100D	1		6 000 142 800

MODEL X			
75D	1		6 000 90 700
100D	1		6 000 110 300
P100D	1		6 000 152 300

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			
1.0 VWT-i 72 ch x	4		0 11 190
Surcoût x-play : x + 1 850 €			
Surcoût x-cite : x-play + 1 000 €			

AYGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 400 €			
Surcoût x-trend : x-cite + 0 €			

YARIS (3 PORTES)			
1.0 VWT-i 69 ch Active	4		0 14 350
1.5 VWT-i 110 ch France	6		0 16 400
Surcoût France : Active + 900 €			

YARIS (5 PORTES)			
100h France	5		0 19 650
Surcoût : 3 portes + 600 €			
Surcoût Design : France + 1 400 €			
Surcoût Dynamic : France + 2 200 €			
Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €			

C-HR			
1.2 Turbo 116 ch Active	7		613 23 400
122h Dynamic	6		0 29 300
Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic : Dynamic + 3 300 €			
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €			
Surcoût Collection : Distinctive + 3 700 €			

AURIS (5 PORTES)			
1.2 Turbo 116 ch Design	6		113 24 250
136h Tendance	4		0 26 550
Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic : Dynamic + 3 300 €			
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €			
Surcoût Collection : Distinctive + 3 700 €			

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			

PRIUS			
Dynamic	4		0 30 800
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3		0 39 300
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €			
Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 1 200 €			

PRIUS +			
136h Active	4		0 33 000
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €			

NOUVEAU RAV4			
Hybride Active		NC	NC 34 950
Surcoût Dynamic : Active + 2 150 €			
Surcoût Lounge : Dynamic + 5 900 €			
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €			

LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11		10 500 37 400
Surcoût Life : Le Cap + 5 100 €			
Surcoût Légende : Life + 3 100 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			

LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €			

GT86			
2.0 200 ch	12		9 050 32 490

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3		0 10 700
1.0 75 ch Move up!	4		0 13 590
1.0 TSI 90 Move up!	5		0 14 230
GTI	6		0 16 860

Surcoût Move up! : Take up! + 2 500 €			
Surcoût Connect : Move up! + 0 €			
Surcoût High up! : Move up! + 1 930 €			

UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2		6 000 28 000
Surcoût : 3 portes + 500 €			

CROSS UP!			
1.0 TSI 90	5		0 16 900

POLO			
1.0 65 ch Trendline	4		0 14 780
1.0 TSI 95 ch Trendline	5		0 16 100
1.0 TSI 115 ch Copper Line	6		0 21 150
GTI DSG	11		540 29 090
1.6 TDI 80 Trendline	4		0 18 490
1.6 TDI 95 Confortline	5		0 21 230

Surcoût Confortline : Trendline + 2 280 €			
Surcoût Connect : Confortline + 150 €			
Surcoût Copper Line : Connect + 1 820 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 010 €			
Surcoût R-Line : Carat + 0 €			
Surcoût Carat Exclusive : R-Line + 1 510 €			

NOUVEAU T-ROC			
1.0 TSI 115 ch	6		0 22 340
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8		50 26 620
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11		2 773 34 430
1.6 TDI 115 ch	NC		0 25 720
2.0 TDI 150 ch Lounge 4Motion DSG	8		473 33 750
Surcoût Lounge : "base" + 2 350 €			
Surcoût Carat : Lounge + 2 650 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 800 €			
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €			

GOLF VII (3 PORTES)			
1.0 TSI 85 ch Trendline	5		0 19 420
1.0 TSI 115 ch Trendline	6		0 22 400
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0 26 310
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8		0 30 270
GTI Performance	14		2 010 37 120
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0 25 450
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0 30 540
Surcoût Connect : Trendline + 1 770 €			
Surcoût Confortline : Trendline + 2 220 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 490 €			

GOLF VII (5 PORTES)			
e-Golf	4		6 000 40 040
Surcoût : berline 3 p. + 850 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 950 €			

GOLF VII SW (BREAK)			
1.0 TSI 115 ch Trendline	NC	NC	24 250
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0 28 160
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8		0 32 120
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0 27 300
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0 32 390
Surcoût Connect : Trendline + 1 770 €			
Surcoût Confortline : Trendline + 2 220 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 490 €			

GOLF ALLTRACK			
2.0 TDI 150 ch DSG	8		540 38 600
NOUVELLE GOLF SPORTSVAN			
1.0 TSI 115 ch Trendline	NC	NC	24 650
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0 29 020
1.5 TSI EVO 150 ch Carat DSG	8		0 35 420
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0 27 910
Surcoût Confortline : Trendline + 2 580 €			
Surcoût Connect : Confortline + 300 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 050 €			

Surcoût Confortline : Trendline + 2 580 €
Surcoût Connect : Confortline + 300 €
Surcoût Carat : Confortline + 3 050 €

UN CIRCUIT INÉDIT

l'auto-journal

ÉLABORÉ PAR
VOTRE MAGAZINE

CIRCUIT DE LA TERRE À LA MER DANS LA SPLENDEUR DES BALKANS MONTÉNÉGRO - ALBANIE - CROATIE

8 JOURS / 7 NUITS

2 DÉPARTS

→ du 16 au 23 MAI

→ du 3 au 10
OCTOBRE

2019

LES POINTS FORTS DE VOTRE CIRCUIT

- Un circuit très varié, qui allie merveilles naturelles et trésors du patrimoine.
- La découverte de deux sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO (le Parc de Durmitor et Kotor).
- La visite de **Dubrovnik**, célèbre « perle de l'Adriatique ».
- L'accompagnement par un **guide francophone** passionnant.
- **Toutes les excursions incluses**, dont un concert privé à Kotor !
- Un hébergement grand confort.



*Appelez-nous ! C'est rapide,
facile et cela n'engage à rien !*

Téléchargez la brochure complète sur
www.croisieres-lecteurs.com/aj

ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS

01 41 33 59 81

Précisez le code
AUTO-JOURNAL

Du lundi au vendredi de 9h30 à 12h et 14h à 18h

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à L'AUTO-JOURNAL - CIRCUIT MONTÉNÉGRO - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

☐ **OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de ce circuit proposé par l'Auto-Journal.**

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

☐ Oui, je souhaite bénéficier des offres de l'Auto-Journal et de ses partenaires.

SB19MONP

Ce circuit est organisé en partenariat avec Selectours Bleu Voyages, Soleil Voyages SAS au capital de 396 800 € • RC Bourgoin Jallieu B 398 629 766 • Code NAF 7911 Z • Agence garantie par l'APSAV • 6 rue Villaret de Joyeuse • 75015 Paris • Agence assurée pour sa responsabilité civile et professionnelle par le groupe Hiscox n° de contrat 75747 • Membre du Syndicat National des Agences de Voyages • Aérien • SNCF • Location Voitures • Tourisme. IMMATRICULATION IMO38120003. L'inscription à ce circuit implique l'acceptation des conditions générales et particulières de vente de Bleu Voyages. Crédits photo : iStock, Bleu Voyages. L'Auto-Journal est une publication du groupe Mondadori France. Siège Social : 8 rue François Ory 92 543 Montrouge Cedex.

l'auto-journal

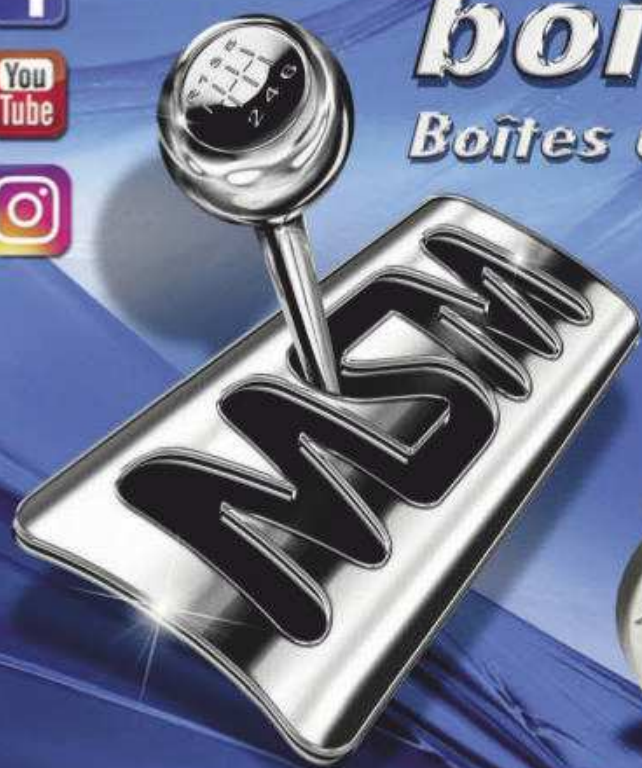
**Référent sur le marché
de l'automobile premium**

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT



**UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :**

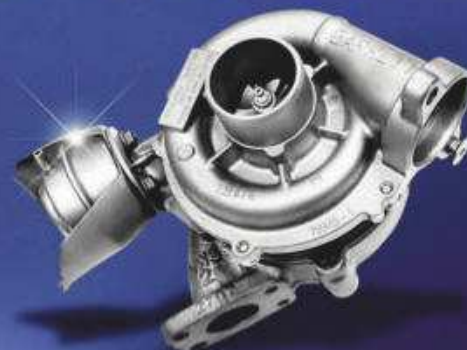
- Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr
- Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr



boitesdevitesses.fr

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

Livraison gratuite!
Huile de boîte offerte!



Tél: 07.71.86.20.44

Garantie de 24 mois !

1 Louis Armand, Ozoir-la-ferrière



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

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



Volkswagen Group France S.A. - RCS Nanterre 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Gamme nouvelle Audi Q8 - Emissions CO₂ NEDC corrigé (min - max): 172 - 179 g/km. Consommations NEDC corrigé (min - max): 8,5 - 6,8 / 100km. « Tarif » Audi Q8 au 26/07/2018. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse (données d'homologation WLTP converties en valeurs NEDC). Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

BIENVENUE
DANS LA

8

D
I
M
E
N
S
I
O
N

NOUVELLE
AUDI Q8.

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

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

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

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

NOUVELLE VENTE EXCEPTIONNELLE DE 8 BREAKS VOLVO V90 CROSS COUNTRY



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

V90 CROSS COUNTRY D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8 PRO
GRIS OSMIUM MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5948274

PRIX CATALOGUE 65 200 €
PRIX DE VENTE 55 200 €

V90 CROSS COUNTRY D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8 PRO
ARGENT BRILLANT MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5952297

PRIX CATALOGUE 64 900 €
PRIX DE VENTE 54 900 €

V90 CROSS COUNTRY D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8 PRO
ARGENT BRILLANT MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5610178

PRIX CATALOGUE 66 700 €
PRIX DE VENTE 56 700 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 PRO
NOIR ONYX MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5980220

PRIX CATALOGUE 69 200 €
PRIX DE VENTE 59 200 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 PRO
GRIS OSMIUM MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5980235

PRIX CATALOGUE 69 200 €
PRIX DE VENTE 59 200 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 PRO
GRIS SAVILE MÉTAL / CUIR NAPPA BEIGE + OPTIONS - REF 5964770

PRIX CATALOGUE 69 200 €
PRIX DE VENTE 59 200 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 LUXE
ARGENT BRILLANT MÉTAL/CUIR NAPPA VENTILÉ ANTHRACITE + OPT. - REF 5358733

PRIX CATALOGUE 77 843 €
PRIX DE VENTE 67 843 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 LUXE
ARGENT ÉLECTRIQUE MÉTAL/CUIR NAPPA VENTILÉ AMBRE + OPT. - REF 5358752

PRIX CATALOGUE 79 300 €
PRIX DE VENTE 69 300 €

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

ACTENA
AUTOMOBILES

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

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

PRIOD

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

© VICTORIPARIS

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



Nouveau T-Roc R-Line 2.0 TSI 190 DSG7 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.

T-ROC Essence, boîte DSG disponibles immédiatement !



Volkswagen

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 cumulables 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 DSG7 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 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). 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 souscrite 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 bvd 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 451 366 405 ; 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, contactez 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



Nouveau
CR-V

Conduit
vos émotions



Louez votre Honda

**ON VOUS OFFRE
L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE⁽¹⁾**

À PARTIR DE

289 € / MOIS⁽¹⁾

LOA 60 mois - 1er loyer de 3 600 € puis 59 loyers de 288,26 €
Montant total dû avec option d'achat finale 32 607,34 €

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

(1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 31 décembre 2018 pour toute location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail) d'un véhicule Honda CR-V neuf de 36 à 60 mois. Exemple de LOA sur 60 mois et 50 000 kilomètres maximum : pour la location d'un Honda CR-V 1.5 i-TEC 2WD Comfort neuf au prix de 29 790 € (sans peinture métallisée) soit 28 000 € après déduction de 1 790 € de remise de lancement, 1er loyer de 3 600 € puis 59 loyers de 288,26 €. Montant total dû : hors option d'achat 20 607,34 € / option d'achat incluse 32 607,34 €. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 26,89 € / mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1586,51 €. Modèle présenté : CR-V 1.5 i-TEC 4WD Exclusive CVT avec peinture métallisée à 44 640 €, soit 42 500 € après déduction de 2 140 € de remise de lancement, 1er loyer 4 550 € puis 59 loyers de 458,26 € hors assurance facultative. Montant dû hors option d'achat 31 587,34 €. Montant total dû option d'achat incluse 49 587,34 €. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 41,80 € / mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 2 466,26 €. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Hausmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Talbot 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (2) Entretien et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans offerts avec LOA Honda neuve 36 à 60 mois 30 000 kms max / an pendant toute la durée de la location. Contrat H Box N°21701106 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance. (3) Soit un avantage client H Box pour un CR-V de 1 390 € (entretien 75 000 km maximum sur 36 mois) à 5 699 € (entretien 150 000 km sur 60 mois : 4 990 € et extension de garantie 2 ans : 719 €) sur base tarif en vigueur au 01/10/18. Offre valable chez les concessionnaires participants. Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. Consommation et émissions du modèle présenté en cycle mixte NEDC corrigé : 7,1 l/100 km et 158 g de CO₂/km.

GARAGE DU CLOS SAS

ZA de l'Autodrome - 2 avenue Ettore Bugatti 91 310 LINAS
01 69 80 72 80 - garageduclos@wanadoo.fr



GARAGE DU CLOS SAS

45/47 avenue du général de Gaulle - 91 140 VILLEBON SUR YVETTE
01 69 31 55 00 - gdcvillebon@wanadoo.fr

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

BESOIN D'UN GUIDE ?

**PLUS DE
220 PAGES !**

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

NOS TESTS
Retrouvez tous nos essais
sur les voitures du marché

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



**6€
,50**

En vente actuellement



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

FAITES LE PLEIN D'ÉCONOMIE



PEUGEOT 308
GAMME À PARTIR DE 179€/MOIS*

**RECEVEZ VOTRE CADEAU
DE BIENVENUE AVEC LE
CODE "AJ2018"**

Offre valable jusqu'au 31 décembre 2018 pour toute nouvelle commande.

**C'EST LE MOMENT DE
PASSER À L'HYBRIDE !**



TOYOTA C-HR

DÈS 286€/MOIS*
JUSQU'À -17% DE REMISE

TROUVEZ LA VOITURE QUI VOUS CORRESPOND !



**LUDOSPACE
CITROËN BERLINGO**

DÈS 176€/MOIS*
JUSQU'À -25% DE REMISE



**SUV
DACIA DUSTER**

DÈS 198€/MOIS*
JUSQU'À -5% DE REMISE



**BERLINE
PEUGEOT 508**

DÈS 275€/MOIS*
JUSQU'À -18% DE REMISE



**CITADINE
RENAULT CLIO**

DÈS 134€/MOIS*
JUSQU'À -30% DE REMISE



**MONOSPACE
C4 SPACETOURER**

DÈS 205€/MOIS*
JUSQU'À -28% DE REMISE

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

Reprise de votre ancien véhicule
Nous vous proposons de reprendre
votre ancienne voiture aux meilleurs
conditions.

Prime à la conversion
Vous pouvez bénéficier jusqu'à 2 500€
sur votre véhicule neuf !

Nous contacter
Audincourt : 03 81 36 30 30
Pessac : 05 56 52 46 46



RCS Belfort 420 464 950 - Photos non contractuelles - *Tarif au 15/11/2018. Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager. Le loyer est indiqué sans assurance facultative. Pour une Location avec Option d'Achat sur 48 mois. Le paiement du 1er loyer de 30% interviendra à la livraison. Après paiement du dernier loyer, vous pouvez restituer votre véhicule chez le concessionnaire ou l'acquiescer en levant l'option d'achat.

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1022

du 6 décembre 2018



Peugeot 508 SW

Vous avez aimé la 508, il y a des chances que vous succombiez au charme de sa version break ! Au programme : toujours autant de plaisir derrière le volant et un esprit pratique revu à la hausse !



Audi A1

La petite Audi revient plus pimpante et précieuse que jamais ! C'est en Espagne que nous avons fait connaissance avec celle qui compte bien bousculer la Mini et notre "toujours jeune" DS 3.



DOSSIER ESSAIS

Quel SUV pour moins de 25 000 € ?

Peut-on rouler en SUV sans se fâcher avec son banquier ou hypothéquer les études du petit dernier ? La réponse est oui ! Nous avons même trouvé une dizaine de modèles très recommandables.

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

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,
assisté de Karine Roumestand (55 94)

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

Directrice artistique: Véronique Martin

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

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

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich
(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

A collaboré à ce numéro: Fanny Jacquet

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 prépresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Cogérants: Carmine Perna et Frank Mahlberg

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur: Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0323 K 82833

Dépôt légal: 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).



RENAULT
La vie, avec passion

Tout le monde va passer à l'électrique.

**Renault ZOE
d'occasion**
3 ans, 25 000 km

A partir de

59 € TTC/mois⁽¹⁾

Hors location de batterie⁽²⁾

LLD 37 mois avec un 1^{er} loyer de 1 100 €
Prime à la conversion déduite



Credit photo : DINERO

Renault OCCASIONS

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

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

* Source Argus 2018 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2017. (1) Exemple de Location Longue Durée pour une ZOE Life de seconde main de 36 à 48 mois et de 20 000 km à 30 000 km, remise en état standard, hors option, hors accessoires et hors location de batterie, sur 37 mois et 22 500 km avec un premier loyer majoré de 3 100 € ramené à 1 100 € après déduction de la prime à la conversion de 2 000 € (montant maximum déductible selon situation fiscale), sous condition de mise au rebut d'un véhicule éligible (voir conditions sur www.service-public.fr), puis 36 loyers de 59 €/mois. Restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 397 267 200 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. (2) Location de batterie au tarif promotionnel de 29 €/mois au lieu de 59 €/mois pour un contrat de 7 500 km annuels, hors mois de livraison qui reste à 59 €. Pour tout kilométrage annuel supérieur, voir barème en concession. La location de la batterie est proposée par DIAC LOCATION, SA au capital de 29 240 988 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 329 892 368 RCS Bobigny. L'offre comprend la prise électrique Green'Up™ Access de Legrand et son installation par Proxiserve sur la base d'un montant maximum de 500 € HT. Offre non cumulable avec les autres offres en cours. Réservée aux particuliers et limitée aux stocks disponibles jusqu'au 31/12/2018, dans le réseau Renault participant. Voir détail de l'offre en concession.