

Les 30 modèles
qui vont
marquer
l'année!

Spécial Nouveautés 2019

Nos révélations des
prochaines DS 8, Peugeot
208, Renault Clio et Captur,
Audi A3, VW Golf...



**PEUGEOT
3008 :
DE BONNES
AFFAIRES EN
OCCASION ?**

Notre bilan
fiabilité, les prix...



ESSAI

RENAULT TALISMAN
Enfin un gros moteur!



ESSAI KIA e-NIRO

Un SUV électrique,
performant et abordable...



M 01117 - 1024 - F: 3,90 €



BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 € - DOM S: 4 € - DOM A: 5 € - ITA: 4 € - LUX: 4 € - PORT CONT: 4 €
CAN: 8 \$ CAN - MAR: 45 DH - TOM S: 800 CFP - TOM A: 1000 CFP - CH: 6 PS - TUR: 8 DTU

+ TOUT CE QUI CHANGE EN 2019 POUR LES AUTOMOBILISTES

NOTRE GUIDE PRATIQUE : NOUVELLES AIDES À L'ACHAT • BONUS/MALUS ÉCOLO • CONTRÔLE TECHNIQUE • CARBURANTS...

En janvier, la French Touch Renault a tous les talents.

Portes Ouvertes du 17 au 21 janvier⁽¹⁾



Renault CLIO

REPRISE DE VOTRE VÉHICULE

+ 3 000 €⁽²⁾

(1) Ouverture exceptionnelle dimanche 20 selon autorisation. (2)(3) 3 000 € ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule roulant. Nous calculons cette valeur sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. Rendez-vous en ligne sur notre site cote.renault.fr pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. L'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. Voir conditions générales disponibles sur renault.fr et sur notre site cote.renault.fr. (2)(3) Offres non cumulables, réservées aux



RENAULT
La vie, avec passion



© ASILE/Getty Images.

Renault CAPTUR

REPRISE DE VOTRE VÉHICULE

+ 3 000 €⁽³⁾

**PARTENAIRE
OFFICIEL**



particuliers, valables dans le réseau Renault participant pour l'achat d'une Renault CLIO neuve ou d'un Renault CAPTUR neuf du 01/01/2019 au 31/01/2019. Gamme Renault CLIO : consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,9/5. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 104/113. Gamme Renault CAPTUR : consommations mixtes min/max (l/100 km) : 4,2/5,6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 111/128. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable. French Touch : Touche française.

SOLIDE COMME UN ROC QUI SERAIT ASSIS DANS UNE VOLKSWAGEN.



On peut douter de tout mais pas de sa Volkswagen.



GOLF

jusqu'à
4 000 €*

Cumulable avec la prime à la conversion

Pour estimer le montant de reprise de votre véhicule,
rendez-vous sur volkswagen.fr



Volkswagen

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Offre valable du 2 au 31 janvier 2019.

* Jusqu'à 4 000 € ajoutés à la valeur de votre ancien véhicule. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine non cumulable avec toute autre offre en cours, dans le réseau Volkswagen participant, dans la limite des stocks disponibles, pour l'achat d'une Golf entre le 02/01/2019 et le 31/01/2019 et immatriculation avant le 31/03/2019, sous condition de reprise (voir conditions détaillées sur volkswagen.fr), cumulable avec la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur www.service-public.fr).

Cycles mixtes de la gamme Golf (l/100km): 4,0 à 6,6. Rejets de CO₂ (g/km): 100 à 150. Valeurs au 25/10/2018 susceptibles d'évolution à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

N° 1024

SOMMAIRE

Du 3 au 16 janvier 2019



Audi Q8/BMW X6/P. 54



Spécial nouveautés 2019
P. 10



Kia e-Niro/P. 44

Ford Focus/P. 32



Découvrir

10 Spécial nouveautés 2019

Renault Clio V, Peugeot 208 II, Volkswagen Golf VIII, DS 8, Renault Captur II, Mercedes GLA II, BMW iX3...

Comprendre

28 Prime à la conversion, bonus/malus écologique... **Ce qui vous attend en 2019**

Conduire

32 **Ford Focus** 1.5 EcoBlue 120 ch BVA8

44 **Kia e-Niro** 204 ch

48 **Renault Talisman** TCe 225 ch

50 **Seat Tarraco** 2.0 TDI 150 ch

54 **Audi Q8** 50 TDI 286 ch/

BMW X6 xDrive30d 258 ch

62 **Porsche Macan** S 354 ch

66 Les Experts: **Audi A6 Avant** 50 TDI Quattro

68 **Honda CR-V** Hybride 184 ch 2WD

72 Dernier essai: **Toyota RAV4**

Vibrer

74 Tour du monde des **pick-up et 4x4** Nissan

80 **Sport auto**: les rendez-vous de 2019

82 Rétro: **Mini Cooper**

Partager

86 La vie de vos autos

87 Le chef des essais vous répond

S'offrir

88 Configurateur: **Citroën C4 Cactus**

92 Occasion: **Peugeot 3008**

95 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves

102 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces



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

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

Encart **Citroën** de 8 pages broché au centre sur la totalité de la diffusion. Flyer multitrace **Bonne année 2019** jeté en 4^e de couverture, sur la diffusion abonnés France. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue avec **L'Auto-Journal Évasion** & 4x4 n° 87.

Les rendez-vous sportifs de 2019/P. 80



GREGORY LENORMAND/DPPI

WALT KUHN/LAT PHOTOGRAPHIC/DPPI



Porsche Macan/P. 62



Tour du monde des pick-up et 4x4 Nissan/P. 74



Seat Tarraco/P. 50

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2019



NOUVEAUTÉS 2019

- L'Auto-Journal Évasion lève le voile sur 18 modèles

DOSSIER

- Les meilleurs SUV urbains passés au crible

ESSAIS

- Retrouvez tous nos essais

TOURISME

- A découvrir L'île de Kodiak et la Charente

GUIDE D'ACHAT

- Toutes les informations pour bien choisir votre nouveau modèle

**5€
,95**

En vente **Actuellement**



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



ABONNEZ-VOUS!

Retrouvez toutes nos offres p. 94 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

BONNES RÉOLUTIONS

La période est propice aux bonnes résolutions. Même si l'on sait tous d'avance que leur durée de validité est brève. En lisant ce premier numéro de l'année, on pourrait afficher le même scepticisme amusé, tout en ayant envie d'y croire. Oui, les constructeurs semblent vouloir muscler leur offre alternative, avec une nouvelle pluie d'hybrides et d'électriques. Oui encore, les pouvoirs publics paraissent avoir lâché leur massue fiscale pour, cette année, desserrer un peu l'étau autour des automobilistes. Dans les deux cas, le mouvement n'a rien de spontané. D'un côté, le durcissement des

normes, une rude trajectoire de décroissance du CO₂... et la mise en place de quotas électriques en Chine imposent aux constructeurs de mettre les bouchées doubles sur le sujet. Même si le succès de cette stratégie dépendra d'abord des clients et de leur désir de ces nouvelles motorisations. De l'autre, l'irruption des gilets jaunes a brutalement sifflé la fin de l'open bar en matière de fiscalité automobile.

Est-ce que tout cela va durer? Pour les constructeurs, le train est lancé, et il ne s'arrêtera pas de sitôt. Quasiment toutes les nouveautés de 2019 que nous vous présentons sont proposées avec une dose plus ou moins intense d'électrification. Et déjà, dans les essais "normaux" de ce numéro, on trouve une pure électrique qui révolutionne le marché par son autonomie réelle, tout en restant financièrement réaliste; tandis que l'on découvre également un SUV Honda hybride. Le monde automobile change, et c'est maintenant. Il reste cependant un grand absent, dans ce mouvement: le réseau de bornes de recharge (notamment rapides), que l'on ne voit pas encore suivre le rythme des nouveaux modèles électrifiés.

Et pour la fiscalité? Les nouvelles bonnes dispositions gouvernementales tiendront au moins un an, puisque ce sera inscrit dans le budget. Simple pause avant une reprise du matraquage? Prise de conscience plus durable qu'un niveau de saturation a été atteint? Une chose est certaine: il faudra rester vigilant sur le sujet. Les bonnes résolutions ne réussissent que si l'on se remotive très régulièrement.

Et quelles que soient vos propres bonnes résolutions, permettez-moi de vous souhaiter, au nom de toute la rédaction, une excellente année 2019, ainsi qu'à vos proches.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Pour une voiture de plus de 30 ans, quels sont les avantages et les inconvénients de passer en carte grise de collection par rapport à une carte grise normale? **J.-J.R.**

Les avantages sont nombreux: contrôle technique allégé et seulement tous les cinq ans si votre voiture a été construite après 1960, voire plus de contrôle technique du tout si elle est plus ancienne. Possibilité de circuler, selon les accords passés par la FFVE (Fédération française des véhicules d'époque) dans les Zones de circulation restreinte, comme Paris, qui interdit en semaine les véhicules immatriculés avant 1997. Les seuls inconvénients aujourd'hui se limitent à l'irréversibilité du processus et, surtout, à la grande lenteur des démarches administratives en ligne, qui prennent en ce moment plusieurs mois avant d'aboutir au changement de carte grise. En revanche, vous n'avez pas besoin d'être immatriculé en carte grise de collection pour bénéficier d'une assurance véhicule de collection.

Souvent, vos essayeurs font la fine bouche sur la mode des SUV. Pourquoi choisir ce type de véhicule? Pour moi, deux raisons. La première et la plus importante, l'accessibilité. J'ai des douleurs au dos et je trouve qu'il est plus facile de s'y installer. Je roule actuellement en Peugeot 308, l'une des voitures les plus agréables de sa catégorie, et j'ai parfois du mal à en sortir. La deuxième raison est plus personnelle: je trouve les SUV actuels plus jolis que les berlines.

Angelo Ristagno

Ces jugements, qui mêlent raisons objectives et subjectives, sont partagés par de nombreux acheteurs et utilisateurs. En plus du sentiment de sécurité et d'une bonne habitabilité.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ



LE ROUGE ET LE BLANC

Signer un (très) gros chèque pour s'octroyer un exemplaire de l'une des plus performantes et exclusives automobiles contemporaines est déjà source d'intense satisfaction, mais quitte à dessiner quelques zéros sur un morceau de papier, autant pousser la démarche jusqu'au bout. C'est ainsi qu'un client de McLaren a mandaté le département "opérations spéciales" de la marque pour faire de sa P1 GTR un hommage à la MP4/4 qui a mené Ayrton Senna à son premier titre de champion du monde de Formule 1,

il y a pile trente ans. Pour aller encore plus loin dans le concept, il aurait d'ailleurs pu choisir une McLaren Senna GTR... La décoration, qui a demandé 800 heures de travail, n'est pas la seule modification : cette P1 GTR – le châssis n° 12 – bénéficie également d'une motorisation plus puissante et d'un appui aérodynamique accentué, pour accroître ses performances sur circuit. Hélas, nous ne pouvons qu'imaginer à quel point le pilotage du génial pilote brésilien aurait magnifié un engin si abouti...



(SPÉCIAL) NOUVEAU

L'ANNÉE SERA RICHE DE 30 NOUVEAUX MODÈLES, DONT LA COMMERCIALISATION

Renault Clio V



LES INFOS CLÉS

À partir de 14 500 €*

Commercialisation :
été 2018

Sa cible :
Peugeot 208

*Estimation



LA BONNE RÉOLUTION DE 2019

Pour Renault, l'objectif est clair : maintenir la Clio en tête des ventes de sa catégorie en France et en Europe. Un sérieux travail a donc été fait sur l'intérieur.

Petit retard à l'allumage... Prévue en ce tout début d'année, la présentation de la nouvelle Clio est repoussée de quelques semaines. Les déboires judiciaires de Carlos Ghosn (toujours officiellement patron de Renault à l'heure où nous écrivons ces lignes) ne sont pas propices au lancement d'un nouveau modèle. Mais surtout, les stocks sont encore pleins du modèle actuel et les commerciaux aimeraient pouvoir les écouler avant de voir arriver les clients pour la

nouvelle... Mais il faudra bien la montrer, le Salon de Genève arrive à grands pas (du 7 au 17 mars) et surtout la Peugeot 208 II (voir p. 12) fera également sa première sortie en public dans les semaines à venir. Ce n'est pas sur son physique que la citadine de Renault fera la différence. Même silhouette, mêmes rondeurs, mêmes poignées de portes arrière dissimulées, la cinquième génération est une sorte de copier-coller de la quatrième. En revanche, selon nos premières informations, à bord les changements seront tangibles. Il est clair que la marque a

AUTÈS 2019

POURRA INTERVENIR PLUSIEURS MOIS APRÈS LA PRÉSENTATION Dossier réalisé par Florian Chopin

Si extérieurement, la nouvelle Clio ressemble fortement à l'actuelle, à l'intérieur, elle est plus moderne et mieux finie.



ILLUSTRATIONS : JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Celle qu'elle remplacera **Renault Clio IV**

Présentée à l'été 2012, cette quatrième génération s'inspire du concept car DeZir (Paris 2010). L'auto abandonne la version 3 portes et opte pour des poignées de portière arrière dissimulées. La version break (Estate) est lancée début 2013 (abandonnée sur la Clio V). Restylée en 2016, l'auto dispose alors d'un nouveau haut de gamme baptisé Initale Paris.



STEFFEN JAHN

écouté les griefs faits à propos de la qualité des matériaux : le curseur a été remis au bon niveau. La présentation a évolué vers un agencement plus horizontal : l'écran tactile de l'info-divertissement grandit, il reposera sur la nouvelle interface Alliance Connected Cloud. L'auto pourra également recevoir une instrumentation 100 % numérique. Sur la partie technique, les ingénieurs de Renault ont également beaucoup œuvré. Ainsi, la nouvelle plate-forme CMF-B doit pouvoir intégrer une double offre hybride (e-Tech) fonctionnant autour d'un

seul et même moteur 1,6 l atmosphérique. La première, dite hybride simple, disposera d'une batterie d'une capacité de 1,2 kWh permettant de très courtes distances en tout électrique. La seconde (disponible sur le futur Captur mais pas sur la Clio), hybride rechargeable, intégrera une batterie de 9,8 kWh, pour une autonomie en tout électrique de 40 à 50 km. Ces versions viendront épauler l'offre thermique classique au sein de laquelle nous retrouverons un nouveau moteur 3 cylindres essence 1 l démarrant à 65 ch.



Peugeot 208 II

LE CHOIX DES ARMES

Peugeot a fait le choix de ne pas proposer une gamme spécifiquement dédiée à l'électrique. Ainsi, la future 208 sera disponible soit en essence ou diesel, soit en 100 % électrique.

Le prochain Salon de Genève aura un fort accent français. Ainsi, outre la Clio (voir p. 10), la future 208 y connaîtra son premier bain de foule. Peugeot abandonnera à cette occasion le style rondouillard que la citadine arbore depuis la 206 pour une silhouette plus consensuelle, à l'image de ce que propose l'actuelle 308. Comme la compacte, la citadine ne sera plus proposée qu'en 5 portes. La signature visuelle de la 508 sera

reprise, tout comme le bandeau reliant les feux sur la poupe. À bord, Peugeot proposera une évolution de son i-Cockpit : le petit volant sera encore réduit, les compteurs lisibles par-dessus pourront désormais être 100 % numériques, et l'écran tactile sera agrandi et semblera flotter au sommet de la console. Il sera accompagné, dessous, par une guirlande de touches piano pour les raccourcis. Reposant sur la nouvelle plateforme CMP / e-CMP du groupe, la 208 devrait afficher une économie d'environ 30 kg par rapport à l'actuelle génération. Mais surtout, la vraie nouveauté sera, comme pour le DS 3 Crossback, d'être proposée en version 100 % thermique (blocs essence et diesel allant de 100 à 155 ch), avec boîte automatique à 8 rapports au programme, ET en version 100 % électrique (moteur de 100 kW, batterie de 50 kWh et autonomie de 300 à 350 km). Pour cette dernière version, il faudra attendre 2020,



Le style de cette 208 se veut plus sérieux que celui de sa devancière. L'auto ne sera proposée qu'en version 5 portes.



LES INFOS CLÉS

À partir de 15 000 €*

Commercialisation :
automne 2019

Sa cible :
Volkswagen Polo

*Estimation



LAND ROVER

Land Rover Range Rover Evoque II

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **39 350 €** | Commercialisation : **mars 2019**

Le deuxième Evoque se devait de conserver le look si particulier du premier opus qui a séduit près de 800 000 personnes à travers le monde. C'est chose faite. Certains pourront regretter la similitude avec le Velar, mais quoi de plus normal pour deux modèles appartenant à la même famille (Range Rover). À bord, le nouvel Evoque s'inspire également de son (très) grand frère avec un large écran tactile parfaitement intégré dans la planche de bord ainsi qu'une dalle, également tactile pour le réglage de la climatisation avec deux molettes, bien physiques, pour la température. Compteurs numériques et boutons sensitifs rétroéclairés sur le volant sont aussi de la partie. En revanche, la commande de la boîte automatique rotative disparaît pour un levier parfaitement commun. Dommage... Grâce à sa nouvelle plate-forme PTA (Premium Transverse Architecture), l'Evoque II repose sur un empattement de 2,68 m (+2 cm) offrant un bel espace pour les jambes des passagers arrière. En outre,

cette base technique permet l'intégration de module hybride. L'ensemble des versions à boîte automatique (BVA9) dispose d'office d'une batterie 48 V délivrant un couple supplémentaire de 140 Nm. Au printemps 2020, l'Evoque pourra recevoir une inédite version hybride rechargeable associant un moteur 3 cylindres de 200 ch à un électromoteur de 80 kW (108 ch), alimenté par une batterie d'une capacité de 11.3 kWh.



L'agencement est identique à celui du Velar, sauf le levier de vitesses, plus commun.



RICHARD PARDON

Bentley Continental GTC

Ce cabriolet adopte une capote en toile qui se replie en 19 secondes jusqu'à 50 km/h. Son W12 6.0 transmet ses 635 ch et un couple de 900 Nm aux quatre roues via la boîte auto à 8 rapports. Malgré ses 2 414 kg, l'auto passe de 0 à 100 km/h en 3,8 s et atteint 333 km/h.



TOYOTA

Toyota Prius restylée

La Prius, dans sa version hybride simple, adopte des optiques et des feux aux contours plus conventionnels. La version nord-américaine adopte la transmission intégrale AWD-i associée à une batterie nickel métal hydrure.



MAZDA

Mazda3

La nouvelle Mazda3 détonne. Par son style en rondur, initié par le concept Kai (Tokyo 2017). Par sa technologie embarquée : son écran non tactile. Par ses moteurs aux cylindrées élevées : dont le bloc essence 2.0 SkyActiv-X de 190 ch qui nous avait séduits lors de notre essai (L'AJ n° 1006 du 12 avril 2018).

Porsche 911

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **122 255 €** | Commercialisation : **début 2019**



VICTOR JON GOICO

La 911 fait partie de ces rêves automobiles que beaucoup aimeraient acquérir. Et avec, aujourd'hui, huit générations, il y a l'embarras du choix... La dernière-née conserve la silhouette de ses aînées mais prend un peu d'embonpoint : la largeur s'accroît de 4,5 cm à l'avant. Quant à l'arrière, il est désormais similaire sur l'ensemble de la gamme. La poupe dispose du même imposant aileron mobile. Les nouveautés sont plus notables à l'intérieur avec l'adoption d'un large écran tactile (10,9 pouces) intégré à la console. À noter l'apparition d'un petit levier pour commander la boîte à double embrayage à 8 rapports. Celle-ci est disponible d'office pour seconder le flat-6 de 450 ch. D'autres versions suivront au cours de l'année, dont le Cabriolet.

→ Celle qu'elle remplacera Volkswagen Golf VII

C'était à Paris, en 2012... la première Golf reposant sur la plate-forme MQB. Cette base technique lui permettait d'économiser 100 kg sur la balance et surtout de pouvoir intégrer les premiers modules hybrides (GTE), et électriques (e-Golf). À l'occasion de son restylage, courant 2016, elle peut disposer de compteurs 100 % numériques.



VOLKSWAGEN



CHANGEMENT DE DÉCOR

À l'occasion de ses 45 ans, la Golf s'offre une huitième génération. Si le style extérieur est dans la continuité des précédentes, l'auto innove dans sa présentation intérieure.

La Volkswagen Golf et la Porsche 911 ont de nombreux points communs. Elles sont allemandes toutes les deux. Elles appartiennent au même groupe automobile (Volkswagen AG). Leur huitième génération sera en concessions en 2019 et, comme c'est le cas depuis le début des deux dynasties, leurs silhouettes respectives se reconnaissent au premier coup d'œil... Rares sont les modèles qui, depuis leur apparition, ont assez peu changé. La Golf en fait partie et sa prochaine mouture ne dérogera pas plus à cette règle que ne l'a fait la Porsche Type 992. La compacte arborera sa ligne de caisse haute et son montant arrière épais.

Volkswagen Golf VIII



LES INFOS CLÉS

À partir de 20 000 €*

Commercialisation :
automne 2019

Sa cible :
Peugeot 308

*Estimation



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Pour plus de modernité, les optiques se sont affinées, tout comme la grille de calandre qui met ainsi plus en valeur le logo. Les boucliers seront différents selon les finitions et généreusement ajourés sur les versions GTI et R. À l'arrière, l'inscription "Golf" viendra souligner le logo, et les feux reprendront un dessin proche de celui du T-Roc, en plus fin.

Comme pour la nouvelle 911, c'est l'intérieur de la Golf qui évolue le plus. La grande majorité des commandes sera tactile (écran de 8 à 10 pouces semblant sortir de la console pour l'info-divertissement) ou sensibles (pour l'allumage des feux, le réglage de la température ou du volume). À noter également que la boîte à double embrayage

sera désormais à commandes électriques ; de ce fait une petite manette remplacera le levier. Concernant la mécanique, peu de changements par rapport à l'actuelle Golf : la base technique restera la plate-forme MQB, la gamme des moteurs thermiques ira du 3 cylindres d'environ 90 ch à 333 ch pour la version R. Une version R+ encore plus puissante serait par ailleurs en préparation, certainement aidée par un système hybride. À noter que si la version 3 portes disparaît du catalogue, le break SW est toujours au programme. Cette huitième génération sera dévoilée peu avant l'été et présentée au public au Salon de Francfort pour une commercialisation dans la foulée.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

DS 8

↓
LES INFOS CLÉS
 À partir de 40 000 €*
 Commercialisation :
 automne 2019
 Sa cible : Audi A4
 *Estimation

PLUS PRAGMATIQUE

Après avoir voulu faire dans l'originalité avec la DS 5, DS revient avec une berline à la silhouette plus classique, mais adoptant des gènes de coupé.

Il n'y a pas que le SUV dans la vie. Après avoir rattrapé son retard dans le domaine, avec le DS 7 Crossback et le DS 3 éponyme, DS présentera sa première vraie berline familiale. Comprenez : dotée d'une silhouette tricarps plus conventionnelle que feu l'iconoclaste DS 5. La marque française a choisi de coller au plus près des désirs de la clientèle chinoise. Pour cela, l'auto reprend les caractéristiques techniques de la toute récente Peugeot 508L : l'empattement sera identique, à 2,85 m, afin d'offrir un bel espace à bord, quand la longueur devrait avoisiner les 4,90 m. Cela ne l'empêchera toutefois pas d'afficher un style dynamique, comme sa cousine, avec une ligne de pavillon fuyante et un montant arrière allant chercher loin sur la malle arrière à la façon d'un coupé fastback.

En revanche, elle disposera d'une malle traditionnelle, à l'instar de la 508L, et non d'un hayon comme la 508 européenne. Petit détail, des rappels de clignotants seront placés dans le montant de la lunette arrière pour évoquer ceux de l'ancêtre DS.

À bord, la présentation sera calquée sur celle du grand SUV de la famille, le DS 7 Crossback, avec toutefois quelques aménagements un peu plus intuitifs et pragmatiques... En matière de motorisations, les blocs thermiques classiques culmineront à 225 ch et seront épaulés par des systèmes hybrides rechargeables pouvant atteindre jusqu'à 260 ch avec un seul électromoteur sur l'essieu avant. La boîte automatique à 8 rapports sera de la partie. L'auto sera dévoilée au Salon de Shanghai qui se tiendra du 18 au 25 avril.

BMW Série 1 III

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

*Estimation

Avec cette troisième génération de Série 1, BMW s'apprête à subir les foudres des fans de la marque attachés corps et âme et la propulsion. Le modèle va en effet abandonner cette architecture au profit de celle utilisée par Mini: la traction. Certes, il se peut que la compacte allemande perde de son toucher de route et qu'elle ne soit plus la meilleure de sa catégorie au jeu du rayon de braquage. Toutefois, l'auto pourra enfin disposer d'un nouvel aménagement intérieur offrant un peu plus d'espace que dans le modèle actuel. En revanche, le

tunnel de transmission sera toujours présent afin de combler les désirs d'intégrale de certains. La présentation intérieure adoptera un écran tactile juché au sommet de la planche de bord. Quant à l'instrumentation numérique apparue sur les récentes productions (dont la Série 3), elle pourrait être proposée en option. Côté moteurs, si elle perd hélas son 6 cylindres en ligne, la Série 1 III gagne une panoplie de blocs 3 et 4 cylindres, dont certains pourront être associés à un module électrique pour ajouter de la puissance et contenir la consommation.



ILLUSTRATION J.-F. HUBERT

Mercedes CLA II

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **29 000 €* | Commercialisation : printemps 2019**

*Estimation

C'est au CES de Las Vegas (du 8 au 11 janvier) que Mercedes dévoilera les lignes de son nouveau CLA avant de le commercialiser à la fin du printemps. Par rapport à la Classe A berline (Mondial de Paris 2018), l'auto affichera une longueur plus importante (plus de 4,65 m contre 4,55 m). Une différence due aux proportions induites par la ligne de pavillon fuyante et, surtout, un look de

petit CLS. À bord, l'auto disposera du double écran, si cher à Mercedes, allant de 7 à 10,25 pouces. Pour la partie mécanique, le CLA II reprendra les blocs apparus sur les Classe A et B, dont les nouveaux diesel de 150 et 190 ch, ainsi que les versions puissantes du 1.3 turbo essence (136 et 163 ch) pour épauler le 2.0 turbo de 224 et 306 ch. Les boîtes à double embrayage à 7 et 8 rapports seront disponibles.



ILLUSTRATION J.-F. HUBERT

ET AUSSI...



ILLUSTRATION J.-F. HUBERT

Renault Mégane restylée

Comme une bonne partie de la gamme (Twingo, Espace, Talisman...), la Mégane sera remise à jour courant 2019. Outre les évolutions esthétiques (boucliers, optiques...), elle disposera du nouveau moteur diesel 1.7 Blue dCi disponible en 120 et 150 ch.



KIA

Kia Soul EV

Apparu au Salon de Los Angeles, le Soul EV reprend la motorisation électrique la plus puissante de l'e-Niro (version 204 ch, alimentée par une batterie de 64 kWh). Une belle autonomie en vue, sachant que l'e-Niro est annoncé à 455 km (cycle WLTP). Sa commercialisation débutera au printemps.



SB MEDIEN

Seat Leon IV

Si sa base technique est connue (plate-forme MQB) et sa silhouette peu ou prou similaire à celle de l'actuelle génération, la prochaine Leon devrait arborer un style plus spécifique, dans la lignée de ce que Seat a montré avec le Tarraco (à l'essai page 50). L'auto pourra recevoir des motorisations hybrides rechargeables.

Renault Captur II



LES INFOS CLÉS

À partir de 18000 €*
Commercialisation :
début 2020

Sa cible :
Peugeot 2008

*Estimation



NEUF DE FOND EN COMBLE

Le Captur II, présenté à la rentrée 2019, sera entièrement nouveau : dans sa présentation extérieure comme intérieure et dans sa partie mécanique.

Après une année 2018 consacrée à l'exploration de l'avenir avec le trio de concepts EZ (Go, Pro et Ultimo), 2019 sera tournée vers le concret. Ainsi, après le renouvellement de la Clio (et le restylage d'une bonne partie de la gamme), le temps sera venu de présenter le nouveau Captur. Il devrait faire son apparition à l'occasion du Salon de Francfort (du 12 au 22 septembre) avant d'arriver en concessions au début de l'année suivante. Coqueluche du marché, l'engin va pourtant fortement évoluer. Dans son style, plus massif et moins rondouillard. Il affichera toutefois toujours une certaine bonhomie avec son offre de coloris chaleureux et ses teintes bitons. Comme la Clio V, il reposera sur la nouvelle base technique CMF-B High Definition, ce qui lui permettra de grandir pour passer au-delà des 4,20 m de longueur et, surtout, disposer

d'un empattement rallongé. L'intérieur sera également remis au goût du jour et adoptera un agencement identique à celui que nous découvrirons sur la nouvelle Clio : l'écran tactile sera agrandi et reposera sur la nouvelle interface Alliance Connected Cloud, les compteurs pourront être numériques et personnalisables.

Côté mécanique, ce Captur deuxième génération pourra recevoir les évolutions des moteurs thermiques 1.3 TCe et 1.5 Blue dCi, et pourrait disposer de la version 120 ch du dernier 1.7 Blue dCi. À cela, s'ajouteront des versions hybrides basées sur le même moteur essence atmosphérique 1,6 l. La version hybride simple associera ce bloc à une batterie de 1,2 kWh offrant quelques kilomètres d'autonomie en tout électrique. La version rechargeable disposera d'une batterie de 9,8 kWh pour une autonomie d'environ 50 km.



→ Son pire ennemi Peugeot 2008

Arrivé à quelques semaines du SUV Renault, le 2008 s'est positionné comme son principal rival. Son remplaçant est attendu pour le début 2020. Il reprendra la base technique de la 208 (voir p. 12), ce qui lui permettra de disposer d'une offre 100 % électrique. Le style s'apparentera à celui d'un petit 3008, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.



Mercedes GLB

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



LES INFOS CLÉS

À partir de 33 000 €*

Commercialisation :
fin 2019

Sa cible :
VW Tiguan Allspace

*Estimation



QUE RESTE-T-IL AUX MONOSPACES ?

Mercedes préfère les SUV aux monospaces pour les familles nombreuses. Ainsi, plutôt que le Classe B, c'est le GLB, grand frère du GLA, qui pourra embarquer jusqu'à sept passagers.

Mercedes s'intéresse aux familles nombreuses. Ainsi, d'un seul modèle (le GLS), la gamme Mercedes comptera à la fin de l'année prochaine trois modèles pouvant accueillir jusqu'à 7 passagers. Outre le nouveau GLE, récemment converti au transport de troupes, le constructeur allemand proposera un modèle inédit basé sur la plate-forme MFA2, celle-là même servant à la gamme Classe A. Avec près de 4,70 m de longueur, il s'agira assurément du plus grand modèle proposé sur cette base technique. Son style sera plus cubique que celui proposé par le GLA et il sera bien délicat de déceler un quelconque air de famille entre le modèle et le reste de la gamme A/B.

Du moins à l'extérieur, car à l'intérieur, ce GLB adoptera la planche de bord si singulière de la marque : deux écrans numériques et personnalisables allant de 7 à 10,25 pouces. Les commandes sensibles sur le volant seront présentes, tout comme l'assistant vocal "Hey Mercedes". À l'arrière, la banquette sera coulissante, facilitant ainsi l'accès aux strapontins placés dans le coffre.

Pour la partie mécanique, le GLB reprendra les mêmes moteurs qui composent aujourd'hui le catalogue de la Classe B : de 116 à 190 ch, avec une offre de boîtes comprenant la nouvelle version à double embrayage à 8 rapports. La transmission intégrale sera également au programme.

Opel Corsa F

→ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **15 000 €*** | Commercialisation : début 2020
*Estimation



ILLUSTRATION J.-F. HUBERT

L'histoire de cette sixième génération de Corsa est plus que mouvementée. Initié sous l'ère General Motors, le projet (très abouti) est mis au rebut lors du rachat d'Opel par PSA : le groupe français n'ayant en effet aucune envie de payer une quelconque redevance pour chaque modèle vendu. Retour à la planche à dessin pour les designers de Rüsselsheim. Toutefois, afin de perdre le moins de temps possible, il est décidé de partir de la base de la future Peugeot 208 II. Une décision qui explique la similitude entre les deux modèles de certains panneaux de carrosserie, mais aussi du contour des vitrages. La citadine

allemande disposera néanmoins de certains éléments spécifiques à la marque. Ce sera surtout vrai à l'intérieur, où le positionnement des aérateurs ou encore certaines commandes seront similaires, mais le petit volant et les compteurs lisibles par-dessus ne seront bien sûr pas présents. Pour la partie mécanique, la plate-forme CMP/e-CMP sera reprise, ce qui implique une communauté dans les motorisations avec la citadine de Peugeot. La Corsa F pourra ainsi disposer d'une offre 100 % électrique reposant sur un électromoteur de 100 kW et une batterie de 50 kWh offrant une autonomie de 300 à 350 km (cycle WLTP).

Audi A3 IV

→ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **25 000 €*** | Commercialisation : début 2020
*Estimation



ILLUSTRATION J.-F. HUBERT

Alors que ses principales concurrentes (Mercedes Classe A et BMW Série 1) auront été renouvelées, l'Audi A3 se fera désirer. Il faudra attendre le Salon de Francfort (du 12 au 22 septembre) pour la découvrir. Calandre abaissée, ailes marquées, optiques affinées, boucliers ajourés, la nouvelle A3 calquera son style sur celui des récentes productions de la marque. Audi rationalise. Au point d'éliminer son offre 3 portes pour ne conserver que les offres 4 et 5 portes et le cabriolet. Reprenant la plate-forme MQB, cette nouvelle mouture affichera peu ou prou les mêmes dimensions que l'actuelle. À bord, en revanche,

les évolutions seront plus visibles : la présentation se rapprochera de ce que nous propose le nouveau Q3, avec une instrumentation numérique, un large écran tactile allant de 8,8 à 10,1 pouces et des commandes physiques pour la climatisation. Une différence par rapport au SUV : le levier de vitesses de la boîte à double embrayage sera réduit à une manette. L'A3 devrait, en effet, comme pour la prochaine VW Golf (voir p. 14), disposer de la version à commande électrique. Au rayon des motorisations, outre l'offre thermique classique, l'auto pourrait disposer des versions hybrides légères via une batterie 12 V (la batterie 48 V étant réservée au V6).

ET AUSSI...

21



SKODA

Skoda Kosmiq

Inspiré du concept Vision X (photo), ce SUV urbain devrait afficher des dimensions similaires (4,25 m de long). Sa base technique sera celle de la berline compacte Scala (la plate-forme MQB A0), ce qui induit des moteurs et présentation intérieure identiques. L'auto ne devrait pas disposer de la transmission intégrale.



NISSAN

Nissan Juke II

Apparu en 2010, le Juke, pionnier des SUV urbains, attend son remplaçant. Ce sera fait à la rentrée 2019 : l'auto sera dévoilée peu avant le Renault Captur II, son cousin (mêmes plate-forme, moteurs, systèmes hybrides). Pour le style, il devrait reprendre certains traits du concept Gripz (en photo).



ILLUS. B. REICHEL

Porsche Taycan

La première Porsche 100 % électrique repose sur la plate-forme MEB du groupe VW. Elle dispose de deux moteurs électriques synchrones (un sur chaque essieu) offrant une puissance de 440 kW (600 ch). La Taycan passera de 0 à 100 km/h en 3,5 s. L'autonomie annoncée est de 500 km (en cycle NEDC).

Mercedes GLA II



LES INFOS CLÉS

À partir de 30 000 €*
Commercialisation :
début 2020
Sa cible : BMW X2

*Estimation



Celui qu'il remplacera Mercedes GLA

Face aux Audi Q3 et BMW X1, Mercedes lance, en 2014, le GLA qui dérive étroitement de la berline Classe A apparue deux ans plus tôt. Plus long, il se montre plus habitable et surtout bien plus confortable. Une version 45 AMG de 360 ch est rapidement proposée au catalogue. Au début 2017, il est restylé et adopte un style plus baroudeur lui permettant de s'émanciper de la berline.



DAIMLER



ET DE HUIT...

Mercedes avait annoncé huit modèles dérivés de la Classe A. Fin 2019, avec la présentation du nouveau GLA, l'ensemble des déclinaisons devrait être connu.

L'année 2019 se terminera, pour Mercedes, un peu comme elle aura débuté. En effet, le premier et le dernier modèle dévoilés seront des déclinaisons de la Classe A : le CLA II en janvier, le GLA II en fin d'année. Ce dernier conservera l'esprit de l'actuelle version : une sorte de Classe A surélevée, mais avec sa propre personnalité. Entendez par là que ce GLA reprendra les lignes qui font le succès de la berline (dessin des optiques, ligne du pavillon...) mais il disposera de détails qui lui seront spécifiques (passages de roues, barres de toit...). D'ailleurs aucun panneau de carrosserie ne sera commun aux deux autos. La hauteur de caisse sera, bien sûr, relevée et, selon la version choisie, plus ou moins d'éléments en plastique viendront protéger l'auto, histoire de montrer qu'elle est taillée pour l'aventure.

Les différences seront plus nuancées à bord. Le système multimédia, baptisé MBUX en interne, disposera d'un écran tactile de 7 à 10,25 pouces qui pourra être associé à des compteurs 100 % numériques via une dalle de mêmes dimensions. Commandes sensibles et vocales

"Hey Mercedes" au programme. La réalité augmentée pour la navigation sera bien utile hors des sentiers battus. À l'arrière, toujours pas de banquette coulissante, même si le système est présent sur l'inédit GLB (voir p. 20), toutefois, grâce à ses dimensions accrues (près de 4,50 m), les passagers disposeront d'un espace confortable.

Au rayon mécanique, le GLA II ne surprendra pas en reprenant l'ensemble des moteurs d'ores et déjà disponibles sous le capot de la Classe A. Le petit 1.5 diesel de 116 ch ouvrira la gamme et sera suivi par le 2.0 d de 150 et 190 ch, couplés à la boîte à double embrayage à 8 rapports. Côté essence, le 1,3 l développé en partenariat avec Renault affichera 136 et 163 ch (avec désactivation des cylindres pour le plus puissant). Il pourrait être secondé par un système électrique d'environ 90 ch pour une offre hybride rechargeable. Le sommet de la gamme sera occupé par le 2,0 l turbo développant 224 ch. Il pourra par la suite se faire plus puissant à bord des versions AMG : 306 ch (35 AMG), voire plus de 400 ch (45 AMG). Boîte à double embrayage à 7 et 8 rapports et transmission intégrale seront disponibles au catalogue.



DS 7 CROSSBACK
E-TENSE

LES INFOS CLÉS

À partir de 50 000 €*
Commercialisation :
fin 2019

*Estimation

LAURENT NIVALLE

Groupe PSA

LE RETOUR DE L'HYBRIDE

Après avoir abandonné le moteur HYbrid4 basé sur le diesel, le groupe PSA lancera, fin 2019, une grande offensive hybride rechargeable à partir de moteurs essence.

Ils arrivent (enfin!)... Ils, ce sont les modèles hybrides rechargeables du groupe PSA. Le premier à s'y coller sera le DS 7 Crossback, baptisé E-Tense pour l'occasion. Tête de gondole du groupe, le SUV DS aura droit à la totale. Comprenez par là qu'il pourra disposer d'une puissance de 300 ch délivrée aux quatre roues. Loin d'utiliser une quelconque transmission intégrale mécanique, l'engin disposera d'un électromoteur par essieu. Ainsi, le bloc 1.6 PureTech de 200 ch se voit épauler par deux moteurs de 80 kW chacun (environ 110 ch) alimentés par une batterie au lithium-ion d'une capacité de 13,2 kWh (poids supplémentaire de 250 à 300 kg), délivrant un couple maximal de 450 Nm. Le tout est couplé à la boîte automatique à 8 rapports. DS annonce une autonomie en tout électrique de 50 km avec une vitesse de pointe maximum de 135 km/h. Au-delà, le moteur thermique se met en route. Ce n'est qu'au printemps suivant

que Peugeot pourra disposer de cette architecture 4x4 sur son 3008 GT, à l'occasion du restylage de son SUV. En attendant, la marque au lion se "contentera" d'une version hybride rechargeable 4x2 sur sa 508. En effet, la berline et le break disposeront d'un système associant bloc 1.6 PureTech de 180 ch à un électromoteur de 80 kW placé à l'avant, pour une puissance cumulée de 225 ch. La capacité de la batterie tombe à 11,8 kWh. C'est cette version qui équipera également le Citroën C5 Aircross. Dans tous les cas, la recharge prendra de deux heures (borne de 6,6 kW) à huit heures (prise domestique). Peu d'éléments différencieront ces versions, hormis les prises de recharge, les différents écrans intégrés aux compteurs numériques et le système d'info-divertissement. Des versions plus puissantes (jusqu'à 260 ch) seront proposées avec cette architecture. La DS 8 en disposera. À noter que les futures sportives de la marque (208 GTi et 308 GTi) seront électrifiées.

PEUGEOT 508 HYBRID



LES INFOS CLÉS

À partir de 48 000 €*
Commercialisation :
printemps 2020

*Estimation



PEUGEOT



BMW Série 2 Gran Coupé

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **30 000 €*** | Commercialisation : **début 2020**

*Estimation

Si l'argent ne fait pas le bonheur, il y contribue fortement. BMW est, ainsi, capable d'investir pour multiplier les déclinaisons de ses modèles : la future Série 1 (voir p. 17) sera disponible en berline 5 portes, en version tricarpe 4 portes, mais également en coupé 2 et 5 portes. Ces dernières prendront l'appellation Série 2 Coupé et Gran Coupé. Point commun à tous ces modèles : l'architecture traction. Oui, des coupés BMW auront les roues

motrices à l'avant, avec possibilité d'opter pour la transmission intégrale. Le 6 cylindres en ligne sera, lui aussi, aux abonnés absents. Les Série 2 Coupé et Gran Coupé préférant les moteurs 3 ou 4 cylindres pouvant être associés à une boîte automatique à 8 rapports ou à une version à double embrayage à 7 rapports. Des systèmes hybrides pourraient faire leur apparition par la suite. La présentation de ces Série 2 devrait se faire avant la fin de l'année.

Volkswagen T-Roc Cabriolet

➔ **LES INFOS CLÉS** | À partir de **28 000 €*** | Commercialisation : **2020**

*Estimation

N'ayant plus de cabriolet au sein de sa gamme (la Golf VIII n'en aura pas et la Cox tire sa révérence), Volkswagen a officialisé la mise en production du T-Roc découvrable dès la fin 2019. Soit. Un choix d'autant plus étrange quand on sait que les rares tentatives sur le marché des SUV cabriolets se sont toujours soldées par des échecs cuisants (Land Rover n'a ainsi pas reconduit son Evoque

Cabriolet). Outre une rigidité accrue, l'auto devra être transformée en 3 portes, carrosserie qui n'existe pas aujourd'hui. Au vu du poids supplémentaire embarqué, l'auto fera l'impasse sur les moteurs en dessous de 150 ch, ce qui implique un tarif conséquent dès l'entrée de gamme. Gageons que l'équipement sera à la hauteur du prix demandé et que la capote en toile sera 100 % électrique.



ET AUSSI...

25



ILLUSTRATION : REICHEL

Volkswagen Arteon Shooting Brake

Pour dynamiser les ventes de l'Arteon, VW va lui associer une inédite version Shooting Brake offrant plus d'espace aux places arrière et un coffre plus généreux. Le sommet de la gamme sera occupé par une version de 333 ch.



BMW

BMW iX3

Ce SUV dérivant du X3 est entièrement électrique : un moteur par essieu pour une puissance cumulée de 200 kW (272 ch), alimentés par une batterie de 70 kWh. L'autonomie annoncée est de 400 km (cycle WLTP) et la recharge ne prendrait que 30 mn sur une borne de 150 kW. Les précommandes sont déjà ouvertes, mais l'auto ne sera livrée que courant 2020.



VOLKSWAGEN

Volkswagen I.D.

Ce premier modèle VW 100 % électrique sera dévoilé au Salon de Francfort (du 12 au 22 octobre). Reposant sur la plate-forme MEB, il affichera une taille similaire à celle d'une Golf pour un espace habitable bien supérieur. Son moteur asynchrone sera placé sur l'essieu arrière et son autonomie ira de 350 à 400 km. La commercialisation est prévue pour 2020.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Kia

Ceed De prime abord, la nouvelle Ceed fait valoir des ratios prix/équipements avantageux. De prime abord...

De fait, hormis le freinage d'urgence autonome et l'aide au maintien dans la voie de circulation proposés de série dès l'entrée de gamme, aucune des assistances à la conduite disponibles n'est fournie, justement, de série. Celles-ci intègrent la liste des options, et pour bien faire, ne sont attribuées qu'à la finition la plus haute en gamme dite Edition 1. Citons, notamment, la reconnaissance des panneaux de vitesse, la surveillance des angles morts ou encore le régulateur de vitesse adaptatif, associé à la conduite semi-automatique en embouteillage – avec la boîte robotisée DCT7 uniquement. Dans le même ordre d'idée, la livrée Edition 1 donne accès à la sellerie cuir, au siège conducteur électrique, aux projecteurs full LED et à une installation audio premium de la marque JBL, entre autres exemples, moyennant un supplément de 2 500 €. **Motion** : clim manuelle, caméra de recul, capteur de luminosité, feux diurnes à LED, commutateur feux de croisement/de route automatique, régulateur/limiteur de vitesse, jantes acier 16 pouces. Audio : écran tactile 7 pouces + Bluetooth + port USB + interface smartphone (Android Auto/Apple CarPlay). **Active** : clim automatique 2 zones, capteur de pluie, rétroviseur central photosensible, antibrouillards + éclairage statique d'intersection, jantes alliage 16 pouces.

Écran tactile 8 pouces + GPS + services connectés + interface smartphone.

Edition 1 : chargeur smartphone par induction, accès et démarrage mains-libres, sellerie mixte cuir/tissu, support lombaires conducteur électrique, vitrage arrière surteinté, frein de stationnement électrique, jantes alliage 17 pouces.

Ceed SW

Le break Ceed SW calque sa gamme sur celle de la berline, et ce faisant, rajoutez 1 000 € aux prix indiqués ci-dessous. Les malus infligés aux blocs essence restent les mêmes. En ce qui concerne les équipements propres à un break, les rails de toit et le compartiment de rangement sous le plancher du coffre sont disponibles de série dès l'entrée de gamme.

La finition **Edition 1** se distingue par sa banquette fractionnable en trois parties 40/20/40 livrée de série et donne accès au hayon motorisé, regroupé dans un pack en compagnie, notamment, des manœuvres de stationnement automatiques. Prix : 700 €.

LA GAMME Kia Ceed

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix (€)
Essence	1.0 T-GDi 120 ch BVM6	75 €	Motion/Active/Edition 1	20 990/23 090/24 090
	1.4 T-GDi 140 ch BVM6	140 €	Motion/Active/Edition 1	21 990/24 090/25 090
	1.4 T-GDi 140 ch BVR7	75 €	Active/Edition 1	25 590/26 590
Diesel	1.6 CRDi 115 ch BVM6	0 €	Motion/Active/Edition 1	23 590/25 690/26 690
	1.6 CRDi 115 ch BVR7	0 €	Active/Edition 1	27 190/28 190
	1.6 CRDi 136 ch BVM6	0 €	Motion/Active/Edition 1	24 390/26 490/27 490
	1.6 CRDi 136 ch BVR7	0 €	Active/Edition 1	27 990/28 990

De
à Z A

Par Daniel Carroux

Kia Ceed SW



Kia Ceed



Nissan

Qashqai On fait table rase. L'offre moteur du Qashqai est en effet renouvelée de fond en comble et, du passé récent, il ne reste rien. La boîte CVT XTronic, de son côté, fait les frais de l'opération sur les versions équipées de la transmission aux roues avant, au profit de la boîte robotisée EDC, dite DCT chez Nissan – 7 rapports à son actif. Sans surprise, donc, c'est Renault qui fournit la matière première, à l'image du 4 cylindres essence 1.3 TCe, alias DIG-T quand il bat pavillon japonais. Le nouveau 4 cylindres 1.7 dCi de 150 ch est lui aussi de la partie, tout comme le 1.5 dCi revu et corrigé dans les grandes largeurs, hormis sa cylindrée. Sa harde reçoit le renfort de 5 unités supplémentaires. La gamme, en elle-même, n'évolue pas. Notons cependant la disparition (momentanée ?) de la finition Drive Edition. Pour mémoire, cette dernière retenait un système de conduite semi-automatique.



Nissan Qashqai

LA GAMME Nissan Qashqai Euro 6-dTEMP

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix (€)
Essence	1.3 DIG-T 140 ch BVM6	70 €	Visia/Acenta/N-Connecta/Tekna/Tekna+	24 650/26 950/28 750/30 850/33 100
	1.3 DIG-T 160 ch BVM6	70 €	Acenta/N-Connecta/Tekna/Tekna+	28 700/30 500/32 600/34 850
	1.3 DIG-T 160 ch BVR7	75 €	Acenta/N-Connecta/Tekna/Tekna+	30 300/32 100/34 200/36 450
Diesel	1.5 dCi 115 ch BVM6	0 €	Visia/Acenta/N-Connecta/Tekna/Tekna+	26 300/28 600/30 400/32 500/34 750
	1.5 dCi 115 ch BVR7	0 €	Acenta/N-Connecta/Tekna/Tekna+	30 200/32 000/34 100/36 350
	1.7 dCi 150 ch BVM6	70 €	Acenta/N-Connecta/Tekna/Tekna+	31 250/33 050/35 150/37 400
	1.7 dCi 150 ch BVM6 4x4	353	Acenta/N-Connecta/Tekna/Tekna+	33 150/34 950/37 050/39 300
	1.7 dCi 150 ch CVT 4x4	1 490 €	Acenta/N-Connecta/Tekna/Tekna+	34 750/36 550/38 650/40 900

Porsche

718 T Cayman & Boxster

"Le plaisir de conduire à l'état pur." C'est Porsche qui le dit, et tout porte à le croire à détailler la carte de visite de la 718 dite T, Cayman et Boxster réunis. Équipée du bloc essence d'entrée de gamme, soit le 4 cylindres à plat turbocompressé 2.0 de 300 ch, lequel ne change pas, cette version dupliquée se distingue par son châssis sport abaissé de 20 mm, son différentiel arrière à glissement limité et les rapports

raccourcis de sa boîte mécanique à 6 rapports. Le poids revu à la baisse (l'installation multimédia PCM est supprimée, entre autres exemples), les jantes de 20 pouces allégées, les modes de conduite sélectifs du pack Sport Chrono et l'amortissement piloté PASM complètent le programme. Prix 718 T Cayman: 65 210 €. Malus: 9 050 €. Prix 718 T Boxster: 67 250 €. Malus: 9 353 €. Rajoutez 3 282 € pour la boîte robotisée à 7 rapports PDK, malussée avec plus de clémence.



Porsche 718 Boxster T

Porsche 718 Cayman T

Tesla Model 3

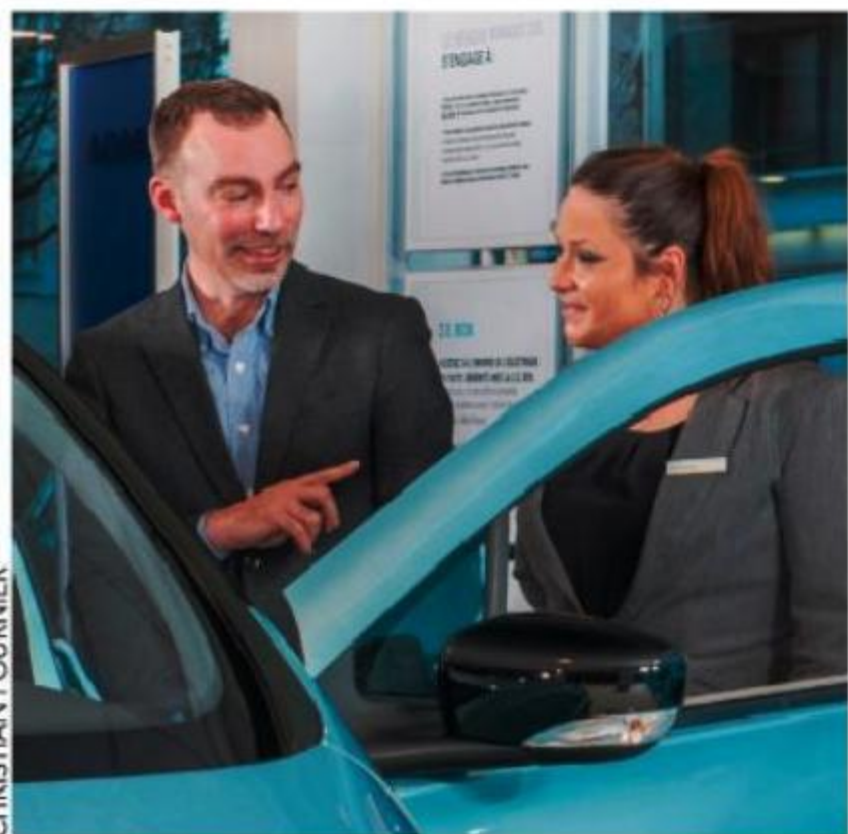


Tesla

Model 3 Les prix définitifs en France sont désormais connus et les livraisons des premières Model 3 sur notre marché débuteront en février, en fonction de la date de réservation... Les premiers servis seront ceux qui avaient posé leur option en mars 2016. Cette berline familiale (4,70 m en longueur) décline deux versions dites Grande Autonomie pour l'une et Performance pour l'autre. Autonomies respectives : 544 et 530 km, étant précisé que les puissances délivrées par les électromoteurs (il y en a deux) demeurent inconnues à cette heure. Prix respectifs : 59 500 € et 70 300 €. Seule la version Grande Autonomie reste éligible au bonus de 6 000 €, soit 53 500 € à déboursier.

2019 DU RÉPIT POUR LES AUTOMOBILISTES !

LA VOLONTÉ DE FAVORISER LES MOTORISATIONS MOINS POLLUANTES ET LA RECUDE DU GOUVERNEMENT FACE AUX "GILETS JAUNES" ONT EU UN IMPACT IMPORTANT SUR LA FISCALITÉ AUTOMOBILE POUR 2019. POUR RÉSUMER: LA FACTURE SERA MOINS DOULOUREUSE QUE PRÉVU, EN CONCESSIONS COMME À LA POMPE ! VOICI CE QU'IL FAUT EN RETENIR.



CHRISTIAN FOURNIER

Initiée en 2016, la prime à la conversion est une prime à la casse qui ne dit pas son nom. Elle était attribuée sous deux conditions: mettre à la casse une voiture en fin de vie, et acheter un véhicule peu polluant. C'est peu dire que la mesure a rencontré du succès: entre janvier et l'automne 2018, elle avait déjà profité à près de 200 000 personnes et plusieurs dizaines de milliers de bénéficiaires patientaient depuis plusieurs mois pour le versement de la prime... Pour 2019, le projet de loi de finances prévoyait initialement plus de 300 millions d'euros de crédits, mais il n'est pas sûr que cela suffise étant donné l'engouement de la mesure. En 2019, davantage de primes devraient en effet être attribuées, car le gouvernement a décidé d'assouplir les conditions d'accès à cette prime. Le but avoué est, d'ici la fin du quinquennat, la reconversion de plus d'un million de véhicules parmi les plus polluants. Nouveauté 2019: une "super-prime" qui peut atteindre 5 000 €, pour les foyers les moins aisés. Les plus modestes pourront ainsi remplacer une vieille auto par une électrique d'occasion. De nombreuses Renault Zoe, Peugeot iOn et Citroën C-Zero s'affichent en occasion à moins de 10 000 €, leur coût passerait alors à moins de 5 000 €. Intéressant !

PRIME À LA CONVERSION

PLUS INTÉRESSANTE... POUR CERTAINS

Pour qui ?

	Foyer non imposable	Foyer imposable
DIESEL	 avant 2006	 avant 2001
ESSENCE	 avant 1997	

Combien ?

	 Voiture à moteur thermique Crit'Air 1 ou 2 ≤ 130g/km CO ₂	 Voiture neuve électrique ou hybride rechargeable	 Voiture d'occasion électrique ou hybride rechargeable
Foyer non imposable foyer modeste / gros rouleur*	4 000 €	5 000 €	5 000 €
Foyer non imposable	2 000 €	2 500 €	2 500 €
Foyer imposable	1 000 €	2 500 €	1 000 €

*La "super-prime" est attribuable aux 20% de foyers les plus modestes et aux non imposables qui roulent plus de 60 km/jour.

Des véhicules gagnants: le BMW Gran Tourer 220i

Ce monospace fait partie des rares modèles dont les émissions de CO₂ normalisées baissent avec le passage au nouveau cycle de mesure (WLTP). Il profite d'autant plus du malus abaissé pour 2019!

Malus 2018: 953 €

Malus 2019: 253 €

DANIEL KRAUS



MALUS ÉCOLOGIQUE : PLUS SÉVÈRE... EN APPARENCE

► Le malus est-il plus contraignant ?

Oui, dans la mesure où le seuil de déclenchement du malus a été abaissé, de 3 petits grammes. Ainsi, en 2019, une voiture avec des émissions normalisées de CO₂ mesurée à 117 g/km sera soumise à un malus – contre 120 g/km pour 2018.

► Coûtera-t-il plus cher en 2019 ?

Si le seuil a été abaissé, le gouvernement a revu sa copie pour ce qui concerne les montants, et le projet de loi de finances a été amendé en cours de route. L'explication officielle: "Ce barème a été modifié à l'Assemblée nationale, à l'initiative du gouvernement, pour tenir compte du changement des méthodes d'homologation des véhicules et augmenter le niveau de recettes visé."

► Pourquoi des montants réduits ?

Depuis le 1^{er} septembre, les consommations et émissions de CO₂ des véhicules neufs sont mesurées selon le cycle WLTP**, plus réaliste et donc plus exigeant. Mais le système d'immatriculation des véhicules (SIV) n'est pas prêt, et il ne tiendra compte du cycle WLTP que fin 2019 au plus tôt. En attendant, c'est donc une valeur "NEDC*** corréle" qui est

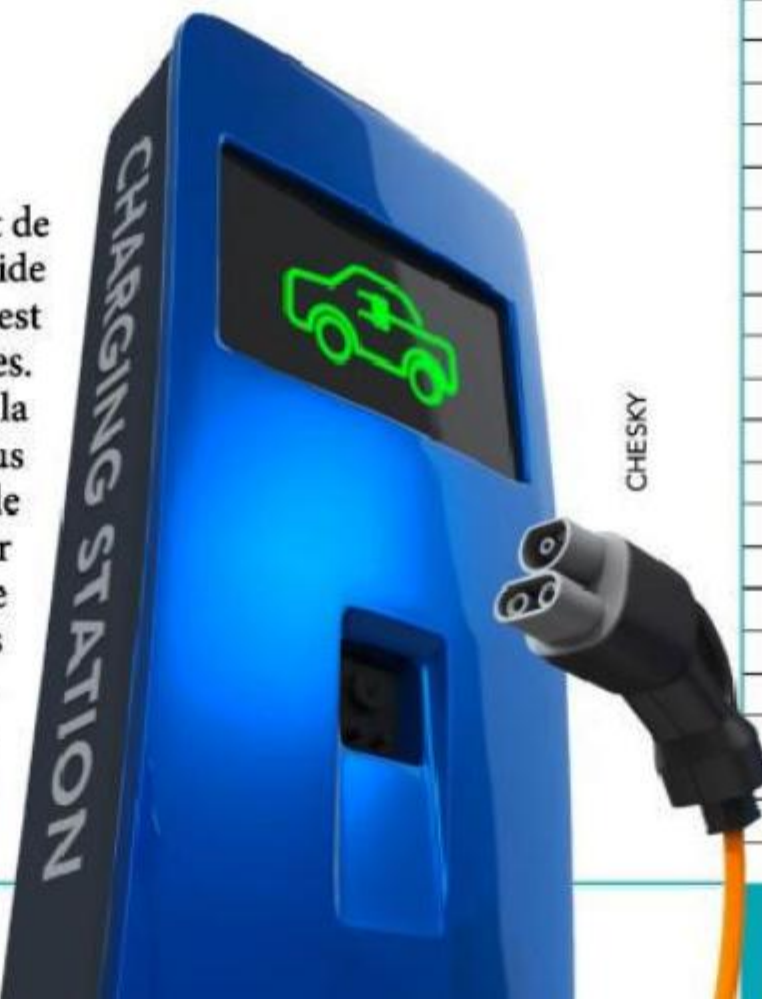
retenue. Celle-ci est plus faible qu'avec le WLTP, mais en théorie plus élevée que le chiffre obtenu sur l'ancien cycle NEDC. Pour éviter qu'un modèle ne soit trop pénalisé par le malus écologique en 2019, les montants de ce dernier ont donc été abaissés.

► Le coût baissera-t-il beaucoup ?

Pour les modèles qui émettent plus de 123 g/km, oui. Et cette baisse est parfois considérable: une voiture qui émet 128 g/km était pénalisée par un malus de 210 € en 2018, contre seulement 90 € en 2019, soit une réduction de 57%! Certains modèles seront toutefois impactés par la prise en compte du NEDC corréle et, du fait d'émissions normalisées supérieures, ils se verront infliger en 2019 un malus plus élevé qu'en 2018 malgré les montants adoucis. Mais les clients de certains constructeurs seront gagnants sur toute la ligne: par exemple, en passant du NEDC au NEDC corréle, le BMW Gran Tourer 220i est tombé de 139 g/km à 133 g/km. Son malus aurait dû passer de 953 € à 473 € en tenant compte de la grille de 2018. Mais il ne sera finalement que de 253 € sur 2019. Malgré tout, le gouvernement estime à 610 millions d'euros les recettes de ce malus 2019.

BONUS ÉCOLOGIQUE : L'ÉLECTRIQUE SEULE SURVIVANTE

En 2017, le système de bonus écologique permettait de réduire de 1 000 € la facture lors de l'achat d'un hybride rechargeable. Depuis le 1^{er} janvier 2018, le bonus est strictement réservé aux véhicules 100 % électriques. Pour 2019, le montant est inchangé: 6 000 €, dans la limite de 27 % du prix d'achat. Par ailleurs, le bonus écologique ne pourra plus être réclamé si le prix de vente catalogue du véhicule concerné est supérieur à 60 000 €: l'achat d'une Tesla Model S ou X, d'une Jaguar i-Pace ou d'un SUV Audi e-tron ne seront pas subventionnés. Mais la Tesla Model 3, dont la version "grande autonomie" s'affiche en France à 59 500 €, reste éligible – de justesse. Par ailleurs, ce bonus écologique est cumulable avec la prime à la conversion.



Émissions de CO ₂ normalisées (g/km)	Malus 2018 (en €)	Malus 2019 (en €)	Différence entre 2018 et 2019 (en €)
≤ 116	0	0	0
117	0	35	+35
118	0	40	+40
119	0	45	+45
120	50	50	0
121	53	55	+2
122	60	60	0
123	73	65	-8
124	90	70	-20
125	113	75	-38
126	140	80	-60
127	173	85	-88
128	210	90	-120
129	253	113	-140
130	300	140	-160
131	353	173	-180
132	410	210	-200
133	473	253	-220
134	540	300	-240
135	613	353	-260
136	690	410	-280
137	773	473	-300
138	860	540	-320
139	953	613	-340
140	1 050	690	-360
141	1 153	773	-380
142	1 260	860	-400
143	1 373	953	-420
144	1 490	1 050	-440
145	1 613	1 101	-512
146	1 740	1 153	-587
147	1 873	1 260	-613
148	2 010	1 373	-637
149	2 153	1 490	-663
150	2 300	1 613	-687
151	2 453	1 740	-713
152	2 610	1 873	-737
153	2 773	2 010	-763
154	2 940	2 153	-787
155	3 113	2 300	-813
156	3 290	2 453	-837
157	3 473	2 610	-863
158	3 660	2 773	-887
159	3 853	2 940	-913
160	4 050	3 113	-937
161	4 253	3 290	-963
162	4 460	3 473	-987
163	4 673	3 660	-1 013
164	4 890	3 756	-1 134
165	5 113	3 853	-1 260
166	5 340	4 050	-1 290
167	5 573	4 253	-1 320
168	5 810	4 460	-1 350
169	6 053	4 673	-1 380
170	6 300	4 890	-1 410
171	6 553	5 113	-1 440
172	6 810	5 340	-1 470
173	7 073	5 573	-1 500
174	7 340	5 810	-1 530
175	7 613	6 053	-1 560
176	7 890	6 300	-1 590
177	8 173	6 553	-1 620
178	8 460	6 810	-1 650
179	8 753	7 073	-1 680
180	9 050	7 340	-1 710
181	9 353	7 613	-1 740
182	9 660	7 890	-1 770
183	9 973	8 173	-1 800
184	10 290	8 460	-1 830
185	10 500	8 753	-1 747
186	10 500	9 050	-1 450
187	10 500	9 353	-1 147
188	10 500	9 660	-840
189	10 500	9 973	-527
190	10 500	10 290	-210
191	10 500	10 500	0

WLTP: nouveau cycle de mesure annoncé en 2017. *NEDC: cycle de mesure qui était en vigueur jusqu'à la procédure WLTP.

ADOBE STOCK



CONTRÔLE TECHNIQUE : LES DIESELS PEUVENT SOUFFLER !

En mai 2018, le contrôle technique a été durci, avec 10 points de contrôle supplémentaires (soit 133), et 610 défaillances constatables (contre plus de 400 défauts auparavant) dont 470 peuvent entraîner une contre-visite. Un contrôle technique plus complet et plus long, donc plus coûteux (de 20 % en moyenne). Au 1^{er} janvier

2019, l'examen devait à nouveau être renforcé, avec un durcissement du contrôle de l'opacité des fumées pour les diesels. Cette mesure, qui aurait pu envoyer en contre-visite de nombreux diesels récents puisqu'elle impliquait des émissions de particules qui ne sont pas supérieures aux valeurs d'homologation, a été reportée. Le

Premier ministre Édouard Philippe a déclaré : *"J'ai entendu l'inquiétude sur les modalités du contrôle technique, qui le compliquent et le rendent plus cher. Là aussi, je suspends cette mesure, pour une durée de 6 mois, pour trouver les justes adaptations."* Ce contrôle technique durci ne sera donc pas mis en place avant cet été.

YANN LEBEVRE



CARBURANT : ANNULATION DES HAUSSES POUR 2019

Comme nous l'avons expliqué dans *L'Auto-Journal* du 22 novembre (n° 1021), le prix du carburant est lié aux cours du brut, au taux de change du dollar et aux taxes, à la fois la TVA et la TICPE, qui intègre une composante "carbone". Mise en place en 2014, la taxe carbone repose sur le principe du "pollueur payeur" et a pour but de limiter progressivement l'usage de sources d'énergies polluantes. Son montant était de 44,60 € par tonne de carburant en 2018, et elle devait passer à 55 € en 2019. Édouard Philippe a annoncé l'annulation de cette hausse pour cette année. En 2019, la taxe carbone sera donc d'environ 3,8 centimes

par litre de gazole et 3,3 centimes par litre de sans-plomb (au lieu de 4,7 et 4,1 centimes par litre). Le Premier ministre a par ailleurs annulé pour 2019 la convergence fiscale entre le gazole et le sans-plomb, afin de limiter la hausse rapide du prix du gazole à la pompe. Mais le prix du carburant restera fortement impacté par la TICPE et la TVA, et par les variations parfois brutales des cours du pétrole brut. Et reste à savoir si ces reports de la fiscalité sur les carburants consistent à décaler en 2020 les augmentations prévues pour 2019, ou si le gouvernement imposera un rattrapage brutal, une fois la grogne populaire dissipée...

L'avis de L'Auto-Journal

La prime à la conversion et les reports de taxes représentent un manque à gagner de plusieurs milliards d'euros pour l'État, qui accuse déjà un déficit budgétaire important. Les automobilistes, notamment les plus démunis et qui n'ont pas toujours le choix de leur mode de déplacement, pourront souffler en 2019 grâce au recul gouvernemental de dernière minute. Mais ne soyez pas dupe : la hausse de la taxe carbone, le durcissement du malus écologique et les restrictions de circulation feront leur grand retour en 2020, même si la justification écologique avancée par le gouvernement ne trompe personne. Notre conseil : pour pouvoir circuler librement partout et ne pas subir un coup de matraque fiscale, essayez de passer à une motorisation alternative (électrique, hybride ou biocarburant). Non seulement vous ne serez plus taxés, mais vous pourrez même bénéficier de belles incitations.

POLAR

Montre Vantage V

Prix de vente indicatif : 499,90 €

Leader en innovation de montre de sports et de fitness depuis plus de 40 ans, voici la montre la plus avancée et aboutie qui intègre les dernières technologies sportives de pointe dans un design élégant et durable. Autonomie de 40 heures (en mode entraînement).

www.polar.com/vantage/v


JULBO

Masque Skydome

Prix de vente indicatif : 194,90 €

Son écran panoramique ouvre un angle de vue maximum et supprime les obstacles à la vue. Skydome élargit la vision !

Avec sa construction souple et son poids plume (135 g) il se pose en douceur sur le visage pour le meilleur confort.

www.julbo.com/fr


LACROIX

Ski Mach 1

Prix de vente indicatif : 2300 €

Fidèle à l'ADN Lacroix, la ligne MACH est l'héritage de l'expérience et de l'exigence de la marque en compétition depuis 1967. Conçu pour la performance pure en géant et slalom, le MACH 1 dispose de lignes de cotes spécifiquement étudiées pour la course.

<https://lacroix-skis.com/fr>


HUGO BOSS

Eau de toilette Boss Bottled, Limited Edition 20 ans

Prix de vente indicatifs : 50 ml – 61 € / 100 ml – 79 €

Un parfum intemporel primé, s'ouvrant sur des notes de pomme tonifiantes qui dévoilent toute sa vivacité, reflet de la détermination et de la volonté de l'Homme d'aujourd'hui.

Disponible chez Séphora et Nocibé.

QUARTZ CO

Doudoune Belfort

Prix de vente indicatif : 925 €

Quartz Co a été conçu pour le mode de vie hivernal moderne. Fabriqué avec des tissus résistants à l'eau, isolés de duvet de canard blanc (100% canadiens), la nouvelle collection est synonyme de performance et de chaleur.

www.quartz-co.ca


COMME J'AIME

Minceur durable

Créé avec l'expertise d'un médecin nutritionniste, ce programme de rééducation alimentaire permet de retrouver son poids de forme et de le conserver. Au programme : des menus diététiques et savoureux livrés à domicile tous les jours du mois et le soutien régulier, par téléphone, d'un coach en diététique personnel. Une solution minceur «clé en main» pour aider ceux et celles qui souhaitent perdre du poids, à modifier leur comportement alimentaire pour un résultat progressif et durable.

Comme j'aime, renseignements
au 0 800 810 851 et sur www.commejaime.fr



L'excellent châssis, très neutre, pourrait supporter un supplément de puissance pour rendre tout à fait gratifiante la conduite.



FORD FOCUS 1.5 EcoBlue 120 ch BVA8 Titanium

FORD—MIDABLE OU





❶ Moment de repos pour la Focus, avant de parcourir l'Espagne. Derrière elle, le fort de Socoa donne une vue exceptionnelle sur Saint-Jean-de-Luz.

❷ À basse allure, qui plus est sur une route pavée, la suspension se révèle très sèche, avec un amortissement qui filtre mal.



FORD-MINABLE ?

Plagiat grossier de Stromae, ce titre impose un jugement manichéen trop réducteur pour qualifier la nouvelle Focus. Pleine d'ambitions, elle n'épouse bien entendu aucun de ces extrêmes. Dès lors, toute la question est de savoir où placer le curseur entre ces deux pôles : c'est la raison d'être de cet essai hors norme.

Par Stany Meurer Photos Christian Martin



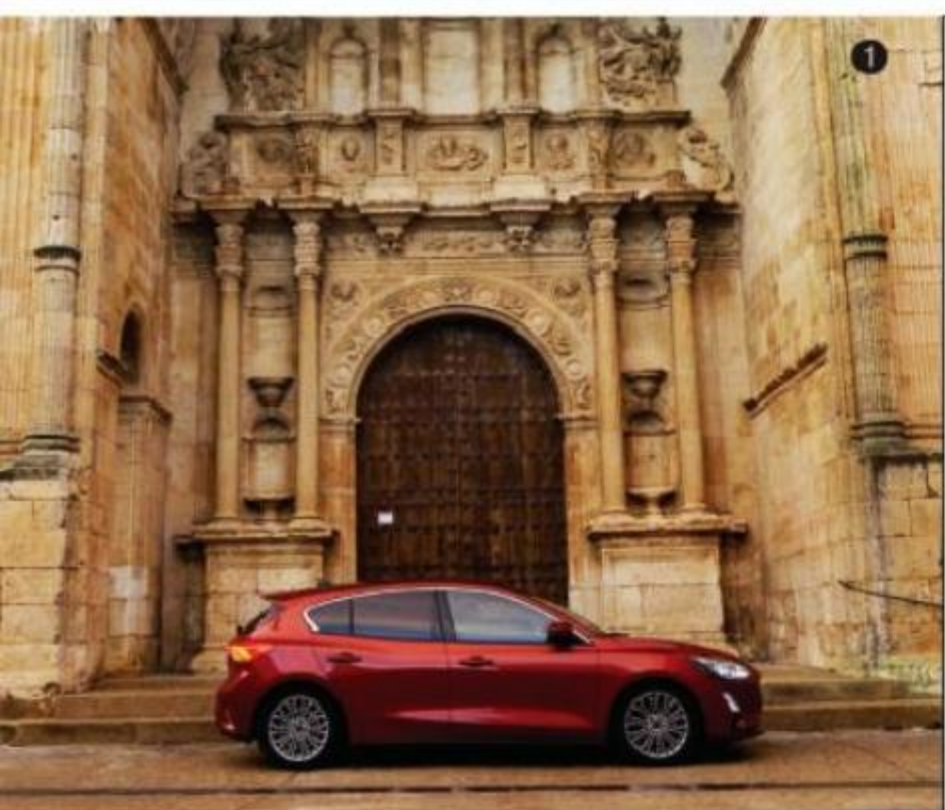
ESSAI
10 000 km

FORD FOCUS 1.5 EcoBlue 120 ch BVA8 Titanium



**"AUTANT JE SUIS
SÉDUIT PAR SON
STYLE EXTÉRIEUR,
AUTANT JE SUIS DÉÇU
PAR SA PLANCHE DE
BORD INUTILEMENT
COMPLEXE."**

Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint



1

1 L'Espagne recèle de trésors architecturaux, même dans ses plus petites bourgades, comme ici à Alarcón. 2 Ridiculement petit par rapport à l'encombrement du véhicule, le volume du coffre de la Focus accuse un déficit de 15 % par rapport à celui d'une Peugeot 308.



2

Voilà bientôt cinq heures maintenant que nous avons quitté Paris et les essuie-glaces n'ont pas eu une seconde de répit. Il pleut des cordes et le ciel est définitivement plombé. Aussi plombé que l'ambiance régnant dans l'habitacle, où Bibi, alias Christian Martin, le photographe, se fait un sang d'encre: *"Pas de lumière, point de belles photos"*. Je connais la ritournelle par cœur. Pour détendre l'atmosphère, entre deux banalités, je tente une petite devinette: *"Connaitrais-tu par hasard le point commun entre la Ford Focus de cet essai et une Jaguar?"* Petit rictus de l'artiste qui, sans délier la langue, désigne de son index le bouton rotatif de changement de vitesse. Et ajoute sur un ton monocorde avec une forme de condescendance: *"Avec une petite différence, toutefois. Sur l'anglaise, celui-ci est rétractable lorsqu'on coupe le moteur"*. Pure coïncidence? Pas vraiment. Attribuons cela plutôt à un lointain héritage, remontant à une époque où les destins des deux marques étaient liés*. Commande de vitesse à la mode Jaguar et calandre d'inspiration Aston

Martin: décidément, cette Focus ne manque pas de prestigieuses références. Pourtant, sa ligne divise: si certains lui trouvent une silhouette réussie, d'autres font la fine bouche et trouvent le résultat bien fade. Si Bibi et moi nous rangeons dans le premier camp, le reste de la rédaction, dont Mélina, verse plutôt dans le second. Nous en déduisons que l'esthétique de la Focus divise.

Revenons un instant sur la commande de changement de vitesse par bouton rotatif pour noter que celle-ci n'est assurément pas la trouvaille du siècle: à l'usage, elle se révèle peu intuitive et lente, imposant même une double manipulation pour passer au point mort. En outre, elle rend impossible le changement manuel des rapports, une lacune heureusement comblée par la présence des petites palettes fixées aux branches latérales du volant. Troquer un levier de changement de vitesse classique pour ce bouton aurait pris une vraie signification si cela avait permis la création d'un espace de rangement supplémentaire. Ce n'est hélas pas le cas. Toujours pas de soleil, alors que nous filons plein sud. Bougon, Bibi com-

Pas cher, mais...

En option, le pack 8"Nav B&O Play ajoute à l'écran tactile de 8 pouces, de série sur cette finition, le système audio Bang&Olufsen Play de 675 watts diffusés via 10 haut-parleurs (4 tweeters de 25 mm, 1 médium de 80 mm, 4 graves de 160 mm et 1 caisson de basses de 140 mm... qui, hélas, condamne l'espace destiné à la roue de secours). Facturé 400 €, il semble l'affaire du siècle.

À l'usage cependant, l'installation stéréophonique présentée comme haut de gamme d'une manière un peu pompeuse est décevante et ne reflète guère le savoir-faire de la maison Bang&Olufsen.



❶ La mauvaise visibilité sur les 180° arrière complique la tâche du conducteur en ville. ❷ Pour profiter des phares full LED avec fonction anti-éblouissement, il faut opter pour le pack extérieur Titanium, facturé 1 350 €. ❸ Notre voiture disposait de la monte pneumatique optionnelle en 17 pouces (16 de série).



pare le ciel à l'intérieur de la Focus: *"D'une tristesse épouvantable"*. Il n'a pas tort. Autant l'extérieur de la voiture semble avoir été chiadé, autant l'intérieur paraît bâclé. Comme si l'inspiration s'était tarie à l'ouverture des portières. Ou comme si les financiers avaient jugé que trop de temps et d'argent avaient été consacrés à l'habit. Comparé aux plus séduisantes réalisations de la catégorie, la Focus fait pâle figure. Le pack Style Titanium qui offre en option des inserts de couleur "Tetragon" sur le tableau de bord et les contre-portes avant, sans oublier, ô luxe suprême, des surpiqures grises sur le volant et les tapis de sol n'y change rien.

En un mot comme en mille: l'intérieur n'a ni le cachet d'une Golf ni la personnalité d'une 308.

Contre mauvaise fortune, bon cœur, je me ferai cependant l'avocat de ce cocon dans lequel nous allons passer de nombreuses heures. Pour commencer mon plaidoyer, je dirai que la lisibilité des instruments ne souffre aucune critique et que l'éradication des multiples boutons et commandes

présents sur les précédentes générations de Focus a permis d'améliorer sensiblement l'ergonomie. Au passage, je ferai remarquer que si Ford a été plutôt parcimonieux avec les plastiques moussés, il les a placés aux bons endroits, comme en témoigne notamment le garnissage des parois extérieures de la console centrale, là où, précisément, vient s'appuyer la jambe droite du conducteur.

Stop à la morosité. Comme par miracle, la pluie a cessé et le soleil tente une timide incursion à travers les nuages. En une fraction de seconde, ses rayons donnent d'autres couleurs à la nature. Et la magie du toit ouvrant panoramique agit pour donner un autre regard à l'habitacle. C'est à ce moment précis que l'on découvre un assemblage correctement réalisé et des ajustages soignés. Au passage, soulignons l'excellent positionnement du toit vitré sur le pavillon (il n'est pas trop en arrière, ce qui n'est pas toujours le cas!) et la grande dimension de son élément ouvrant.

Quittons l'autoroute dont les seuls enseignements à retenir sont, d'une part, l'invulnérabilité de la Focus confrontée aux vents latéraux et, ➔



NICOLAS SOLER

LA BONNE DIMENSION

Ils sont souvent trop courts pour vous protéger des rayons rasants du soleil en fin de journée. Sur la Focus, les pare-soleil descendent suffisamment pour vous éviter de cligner des yeux : propice à la sécurité.


OPTION PRÉCIEUSE

Dès que la température chute, ces options contribuent largement au confort. Si le volant chauffant n'est pas courant, le réglage maximum du chauffage des sièges permet une montée en température très rapide.


POURQUOI LÀ ?

La mode est au bouton-poussoir pour réveiller le moteur. Celui de la Focus n'est pas très bien placé, masqué par le volant. Il aurait été plus en évidence et mieux mis en valeur sur la console centrale.


PETITE CACHETTE

Situé à gauche de la colonne de direction, ce petit rangement permet d'y déposer des clés ou autres petits objets. Il est facile d'accès, ne prend pas de place, est logeable et invisible de l'extérieur.

PREMIERS PAS

Disponible sur les versions automatiques et fonctionnant de pair avec le régulateur de vitesse adaptatif, le système d'aide au centrage dans la voie constitue un premier pas vers la conduite autonome. La Focus est encore en plein apprentissage.



Triste comme une journée d'hiver

Formes banales, couleurs sombres et matières peu valorisantes, nous ne pouvons pas dire que le cocon de la Focus respire la fantaisie.

À son volant, c'est jour de deuil 365 jours par an ! S'offrir le pack Style Titanium n'améliore guère le quotidien. N'espérez pas choisir un intérieur clair pour métamorphoser l'ensemble : cette possibilité n'existe pas. Sur le plan ergonomique, en se débarrassant de nombreux boutons et interrupteurs, la nouvelle Focus affiche d'importants progrès par rapport à sa devancière. L'habitacle

est aussi plus pratique grâce à l'amélioration des espaces de rangement... même si cela reste loin d'être parfait, comme en témoignent les bacs de portes, particulièrement petits et peu accueillants. L'éclairage d'ambiance est discret mais efficace. Recommandons l'option du toit ouvrant panoramique, certes coûteuse, mais indispensable pour donner un peu de relief à ce sinistre habitacle. Une dernière remarque concernant le cuir habillant la jante du volant : il ressemble davantage à un cuir synthétique qu'à un cuir naturel.

FUTILE

C'est peut-être joli, mais cela n'apporte rien à la conduite, pas même un rangement supplémentaire. De plus, cette mollette ne permet pas le passage manuel des rapports, heureusement possible via les palettes fixées au volant.

DÉLICATE ATTENTION

Peu de plastiques moussés dans la Focus, mais ceux présents sont placés au bon endroit. C'est le cas du garnissage de la console, là où, précisément, viennent s'appuyer respectivement la jambe droite du conducteur et la gauche du passager avant. Bien vu.



Du classique et de l'éprouvé. Au moins, la lisibilité est excellente, mais on aurait aimé trouver un graphisme plus inspiré. Au passage, on remarquera que Ford affectionne la couleur bleue. Un système de lecture tête haute sur languette rétractable est disponible en option (450 €).



❶ La position de conduite est facile à trouver. À noter que les réglages électriques ne disposent pas de mémoire et que le point d'attache supérieur de la ceinture de sécurité se règle en hauteur.

❷ De profil, la silhouette dégage une impression de dynamisme... qui se confirmera avec d'autres moteurs.



d'autre part, le caractère fantaisiste du régulateur adaptatif (voir encadré à ce sujet ci-contre). Sur les petites routes, le moteur se révèle plus souple que vigoureux. D'une nouvelle génération visant principalement à améliorer le rendement et donc à réduire à la fois les consommations et les émissions polluantes, ce dernier s'avère agréable à l'usage... si vous lui imposez un rythme paisible. Certes, il vibre et se montre toujours un peu (trop) bruyant à froid, mais les choses s'améliorent rapidement dès que sa température de fonctionnement est atteinte, jusqu'à faire oublier ces défauts. Des défauts qui réapparaissent cependant s'il vous passe l'idée de confondre cette version placide avec une turbulente RS. En effet, dès que vous le poussez dans ses derniers retranchements, le 4 cylindres affole le sonomètre avec un

PLUS
Très bon châssis
Freinage
Consommation

MOINS
Prix plutôt Volkswagen
Volume du coffre
Suspension sèche à basse vitesse

bruit déplaisant de surcroît, qui aura rapidement raison de vos envies de sportivité.

L'excellente boîte automatique à 8 rapports le seconde parfaitement dans sa tâche, avec suffisamment de réactivité et d'intelligence.

À condition, une fois encore, de respecter le mode d'emploi et, surtout, de manier la pédale de gaz avec grande douceur.

Oubliez ces principes et la Focus vous rappellera à l'ordre en trahissant des à-coups qui apparaissent plus volontiers encore si d'aventure vous aviez sélectionné le mode Sport, peu approprié à cette version. Pour prendre du plaisir à la conduite et, surtout, apprécier l'excellence du châssis à sa juste valeur, il vous faudra donc résolument tempérer vos ardeurs ou,

"LE VOLUME DU COFFRE EST RIDICULE. VIVEMENT LE BREAK QUI, J'ESPÈRE, SERA PLUS GÉNÉREUX!"

Christian Martin, photographe





Le toit panoramique donne quelque relief à cet habitacle triste: une option très recommandable. Son élément ouvrant se caractérise par ses grandes dimensions.

La Focus dispose d'un excellent châssis... même dans sa configuration simplifiée avec un essieu semi-rigide à l'arrière. Pour s'amuser davantage, il ne lui manque qu'un peu de puissance.



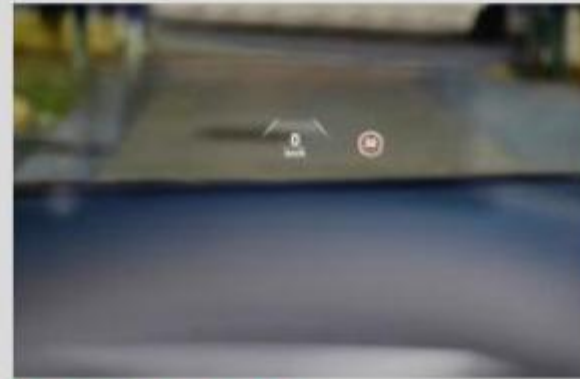
Peut mieux faire...

Proposé en option à 600 € via le pack Technologie, le régulateur de vitesse adaptatif, avec aide au centrage de voie, fonction stop&go et reconnaissance des panneaux de signalisation, est une pure merveille... quand il fonctionne. Ce qui n'est hélas pas souvent le cas. Tout d'abord parce qu'il lit sans discernement les panneaux de vitesse (en invente parfois même !), ce qui peut vous faire freiner sur autoroute sans raison valable. Ensuite parce qu'aucun capteur de pluie ne le fait ralentir (en l'occurrence passer de 130 à 110 km/h) sur autoroute. Enfin parce qu'il ne connaît pas l'existence du nouveau 80 km/h autorisé sur route (il en est resté au 90 km/h !). À déconseiller fortement !

mieux, opérer en douceur en privilégiant les mouvements souples et amples que vous appliquerez aux pédales mais aussi sur le volant. La direction, justement, se révèle précise et naturelle. Côté point noir, si certains l'ont trouvée un peu lourde (ce n'était pas notre cas), tous ont jugé son diamètre de braquage excessif: une tare qui relève de l'héritage du modèle et que Ford tarde à corriger.

Pour efficace qu'il soit, le châssis n'en devient pas inconfortable, loin s'en faut. La Ford ne craint pas les longues distances, ni pour elle ni pour vos vertèbres. Une réalité qui se gâche un petit peu à faible vitesse, quand il s'agit de gommer nids-de-poule et casse-vitesse. Curieusement alors, les suspensions se montrent inutilement fermes. Cela se traduit par des percussions sèches et bruyantes qui

High-tech On a déjà vu mieux...



OUVERT, FERMÉ

En option (450 €), la Focus peut être équipée d'un système d'affichage tête haute par languette escamotable. Les informations sont suffisantes et leur lecture aisée.



IL PÉDALE PARFOIS

Introduire une destination est relativement rapide. En revanche, le système est parfois un peu lent par la suite. La donnée des informations arrive au bon moment, ni trop tôt ni trop tard.



REÇU 4 SUR 5

Le Bluetooth pour le téléphone est désormais un incontournable. Connecter son smartphone est un jeu d'enfant. Toutefois, la qualité de réception à l'autre bout du fil est parfois assez moyenne.



ASSISTANT PRÉCIEUX

Le système de contrôle de pression des pneus n'a rien d'un gadget: il nous a informés d'une crevaillon lente. Sans lui, peut-être aurions-nous connu les joies d'une sortie de route ?

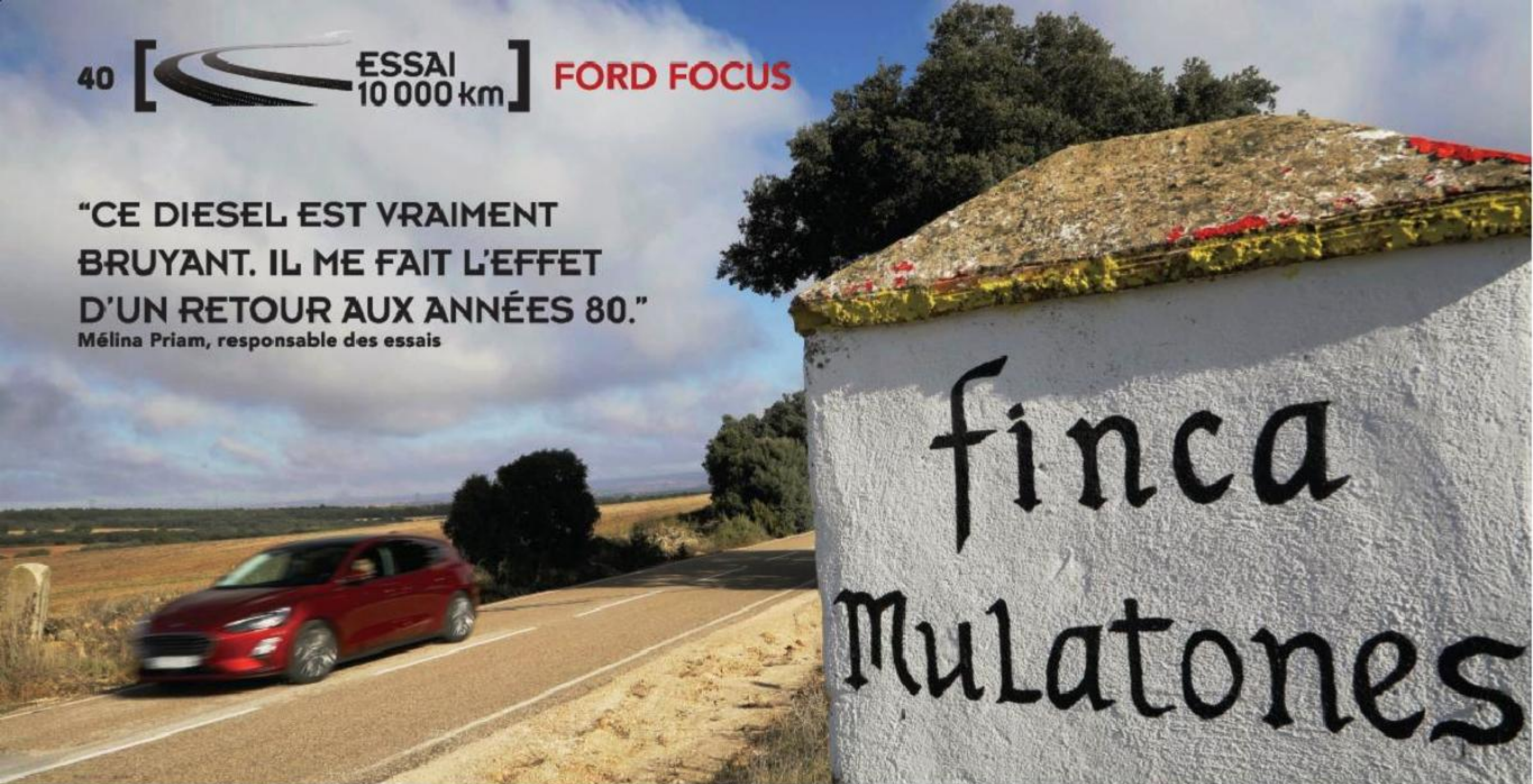


❶ L'habitabilité arrière est très bonne. L'accessibilité en revanche souffre de la forme de la découpe des portières. ❷ Le volume du coffre s'avère très inférieur aux standards de la catégorie, avec une faible hauteur sous tablette.



“CE DIESEL EST VRAIMENT BRUYANT. IL ME FAIT L’EFFET D’UN RETOUR AUX ANNÉES 80.”

Mélina Priam, responsable des essais



❶ Équipée de ce moteur, la Focus s’est révélée particulièrement sobre tout au long du parcours.
❷ Le passage au point mort réclame une double manipulation assortie d’une pression sur la pédale de frein : peu pratique à l’usage. Le frein à main est électrique.



disparaissent heureusement à vitesse plus rapide. S’il vous venait l’idée de vérifier les capacités ultimes du châssis, vous constateriez que, dans sa définition de base (un essieu arrière semi-rigide sur les modèles jusqu’à 150 ch alors que les autres versions reçoivent un train arrière multibras), la Focus malmenée révèle un comportement parfaitement neutre, jamais piégeux mais tolérant une certaine mobilité de l’arrière à la demande... pourvu que vous insistiez !

Si la Ford n’est pas la plus véloce de sa catégorie et n’affolera jamais le chrono, en revanche, elle freine court, ne réclamant que 29 m pour passer de 90 km/h à l’arrêt et, plus impressionnant encore, 62 m pour vous immobiliser alors que vous roulez à 130 km/h. Pour situer ces résultats, sachez qu’ils ne sont guère éloignés des meilleures performances que nous avons relevées pour cet exercice ! Si vous ajoutez cette prouesse aux qualités dynamiques du châssis et même en oubliant ou en minimisant le rôle du bouclier sécuritaire assuré par les aides électroniques, force est de constater que la Focus est une voiture sûre. Assez parlé, il est temps de s’arrêter pour souffler.

Sur la banquette arrière, nos bagages ont apparemment bien supporté le choc des virages et la compression des freinages. Vous vous demandez ce qu’ils faisaient là ou si toute opération de “10 000 km” s’apparente systématiquement à un déménagement ? Si nous avons été obligés d’envahir l’espace arrière de l’habitacle avec nos bagages, c’est tout simplement parce que le volume du coffre est ridiculement petit rapporté à l’encombrement du véhicule. Et, en tout cas, nettement inférieur à celui des meilleures de sa classe, et cela sans explication valable.

Puisque nous évoquons l’espace arrière, précisons que, préformée pour accueillir deux occupants, la banquette arrière sacrifie le confort du passager central.

Domage, dans la mesure où la console avant, courte, n’empiète pas sur l’espace réservé aux jambes de ce dernier et que le tunnel de servitude, bas et large, lui servira de parfait support pour ses pieds. Un dernier mot concernant la banquette arrière : si son assise (ferme) est suffisamment longue, en revanche son dossier est trop droit.

En détail



La tenue de cap de la Focus est imperturbable, même en cas de forts vents latéraux.

Sur l'ensemble de notre périple, notre Focus, équipée du moteur 1,5 l EcoBlue dans sa configuration 120 ch couplé à une boîte automatique aura brûlé en moyenne 6 l/100 km, la fourchette plutôt étroite des consommations s'établissant entre 5,4 et 6,6 l/100 km : une jolie performance. Alors Ford-midable ou Ford-minable, cette version de la Focus ? Ni l'un ni l'autre, évidemment, et sur une échelle de 1 à 10, nous pousserions volontiers le curseur entre le 7 et le 8. Son principal défaut ? Celui de manquer de chien, de ne pas être désirable comme certaines de ses rivales, d'être le bon élève sans aspérité. Celui qui fait bien le job en silence, car il préfère la discrétion au tohu-bohu des réseaux sociaux, inutilement réactifs. Avec un peu de réflexion, et en considérant la cible du produit et sa vocation, est-ce toujours un défaut ? ■

L'avis de Stany Meurer



Ce qui me plaît le plus en elle ? Sa silhouette. Pour le reste, elle manque d'âme pour me faire chavirer.



LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★

Le tandem moteur/boîte auto à 8 rapports fonctionne bien, si l'on opte pour une conduite paisible. Le comportement est remarquable d'efficacité sans verser dans la nervosité. Le freinage assure et rassure.

SÉCURITÉ ★★★★★

La Focus reçoit de série un authentique blindage sécuritaire comprenant de nombreuses alertes, aides et assistances électroniques. Les résultats obtenus lors de nos tests confirment que la sécurité active n'a pas été prise à la légère par Ford.

PERFORMANCES



Les performances sont inférieures à celles des concurrentes équipées d'un moteur équivalent. La faute au poids de la voiture, dans la moyenne haute du segment.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

La sellerie est ferme, ce qui ne nuit pas au confort sur une longue distance. Excellente insonorisation pour autant que le moteur soit à température. À basse vitesse, la suspension s'avère inutilement sèche : pas idéal pour évoluer en ville.

HABITABILITÉ



Très bien à l'avant, mais l'affaire se complique à

l'arrière pour de multiples raisons liées au choix de la silhouette. Espace suffisant pour les jambes des passagers arrière. Volume de coffre trop petit.

QUALITÉ ★★★★★

Progrès en assemblage par rapport aux réalisations précédentes, mais l'acheteur potentiel trouvera mieux en qualité visuelle chez la concurrence, et cela sans lorgner sur ce qu'offrent les modèles issus du premium.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT



Historiquement, Ford se distinguait par des rapports prix/équipement asphyxiant la concurrence. Ce n'est plus le cas avec cette Focus, même si le rapport reste intéressant. Certaines rivales proposent aussi bien, sinon mieux. L'argument s'étiole.

COÛT À L'USAGE



Avec une consommation moyenne de 6 l/100 km relevée durant notre essai et de 5,7 l/100 km sur notre piste d'essai, la Focus ne pêche pas par gourmandise. Si le rythme adopté – celui convenant à sa personnalité – n'avait pas été aussi calme, elle serait même plutôt qualifiable d'économique. Côté garantie, le constructeur assure le minimum légal : 2 ans kilométrage illimité, c'est peu.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Focus n'est pas une mauvaise voiture, loin s'en faut. Pour l'apprécier, il faut cependant parcourir de nombreux kilomètres. Nous en déduisons qu'il y a peu de chances de craquer pour elle sur un coup de cœur, à une exception près : tomber sous le charme de sa silhouette. Le pari de Ford est audacieux : tirailé par le principe de plaire au plus grand nombre, le constructeur a fait le choix d'un produit neutre, dont l'ensemble moteur/boîte donne peu de saveur à la conduite.



LA TECHNIQUE

Moteur 1,5 l de dernière génération, plus souple que puissant et secondé par une boîte automatique à 8 rapports qui réclame une utilisation en douceur pour éviter les à-coups. Diamètre de braquage excessif en ville. Roues de 16 pouces de série sur cette version et avec ce moteur (notre voiture chausseait des 17 pouces en option).

Moteur

Puissance maxi	120 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	300 Nm de 1 750 à 2 250 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbodiesel
Cyl./puissance fiscale	1 499 cm ³ /6 CV

Transmission

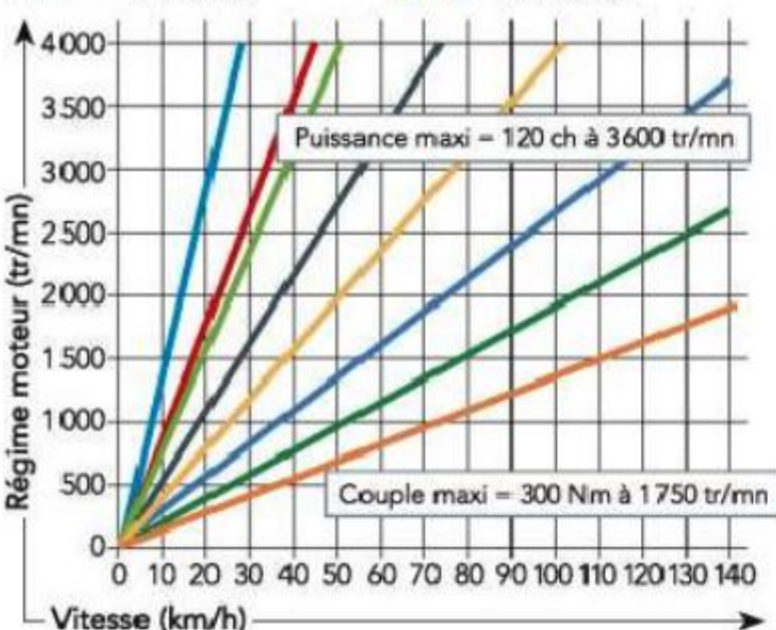
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	automatique/8

→ Diagramme des vitesses

Si les 3^e, 4^e et 5^e vitesses tirent relativement court, les deux derniers rapports sont très longs (61,4 km/h en 8^e à 1 000 tr/mn !), la rupture s'opérant avec une 6^e déjà définie pour abaisser la conso. Dans la pratique, la gestion de boîte lisse admirablement les passages et rétrograde volontiers de plusieurs rapports pour favoriser les reprises.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1 ^e = 8,1 km/h	En 5 ^e = 26,2 km/h
En 2 ^e = 11,4 km/h	En 6 ^e = 37,9 km/h
En 3 ^e = 12,6 km/h	En 7 ^e = 50,7 km/h
En 4 ^e = 19,7 km/h	En 8 ^e = 61,4 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électromécanique
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV	McPherson avec bras inférieurs en L
Suspensions AR	essieu semi-rigide à vecteurs de force
Freins AV/AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques	215/50 R 17
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,38/1,83/1,47/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 423/1 400 kg

LA CONDUITE

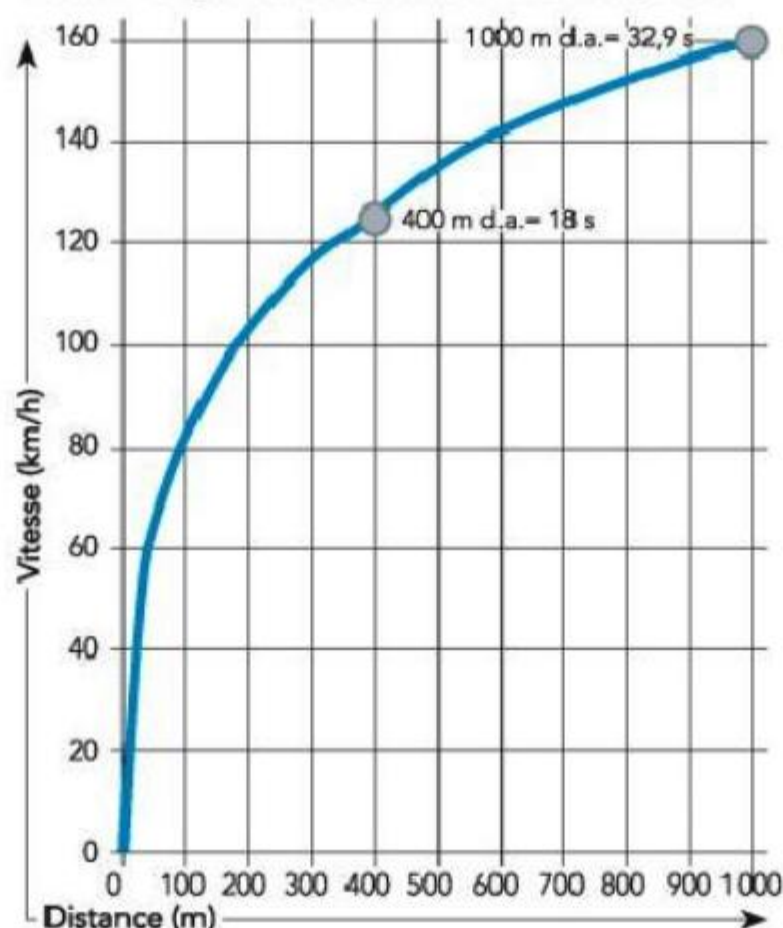
Les performances sont dans l'ensemble décevantes. Au-delà des chiffres, la Focus se montre plutôt agréable à conduire, si l'on adopte le bon rythme. Le châssis est remarquable d'efficacité tout en offrant un excellent confort, sauf à basse vitesse où aucun nid-de-poule et/ou casse-vitesse ne vous sera épargné. La direction, que certains jugeront un peu lourde, est précise. Le freinage mérite une distinction aussi bien pour la progressivité à la pédale que pour les distances d'arrêt très courtes qu'il autorise.

Performances

1 000 m départ arrêté	32,9 s
400 m départ arrêté	18 s
0 à 100 km/h	11 s
Vitesse maxi	191 km/h

→ Courbe d'accélération

La Focus se distingue par des accélérations correctes jusqu'à 80 km/h, passables jusqu'à 100 km/h et plutôt quelconques, voire médiocres, ensuite. De toute évidence, la vocation de cette version mécanique n'est pas d'exploser le chrono. Dans la pratique, cela se traduit par une préférence pour une conduite calme, réclamant beaucoup d'anticipation et de douceur si on désire hausser le rythme sans bousculer les occupants.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive	10,6 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	14,4 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	456 m

Freinage

Depuis 50 km/h	9 m
Depuis 90 km/h	29 m
Depuis 130 km/h	62 m

→ Tests sécurité AD

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. La Focus réussit le test à 60 km/h en s'arrêtant après 17,7 m seulement, ce qui constitue une performance remarquable. **VERDICT** ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le décrochage survient à 52 km/h sur sol mouillé. Léger sous-virage suivi d'un survirage relativement facile à contrôler. Le décrochage se manifeste à une vitesse dans la moyenne, les meilleurs éléments retardant le phénomène jusqu'à 54 km/h. **VERDICT** ■



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. À partir de 100 km/h, si l'épreuve est passée facilement, on relève une pointe de survirage en sortie, bien contrôlée par l'ESP qui agit en finesse. Le sous-virage apparaissant ensuite en entrée de zone suivi du survirage en sortie ne pose pas de problème jusqu'à 120 km/h. Échec à 120 km/h à cause d'un sous-virage trop massif. Rappelons que la piste était humide le jour de nos essais. **VERDICT** ■

FACE À LA CONCURRENCE

	Peugeot 308 1.5 BlueHDi 130 ch EAT8 Active	Volkswagen Golf 1.6 TDI 115 ch DSG7 Confortline	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 3 750	115 à 3 250	Technique
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750	250 de 1 750 à 3 200	
Moteur	4 cyl. en ligne, turbodiesel	4 cyl. en ligne, turbodiesel	
L/l/h/empattement (m)	4,26/1,81/1,46/2,62	4,26/1,80/1,50/2,62	
0 à 100 km/h (s)	10,4	10,7	Conduite
Vitesse maxi (km/h)	193	189	
90/130 km/h en D (s)	9,2	9,8	
Prix/malus écologique (€)	28 600/0 €	30 470/0 €	Budget
Conso. moyenne (l/100 km)	5,6	5,6	
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆	

LA VIE À BORD

La présentation est sans inspiration, mais au moins, la lisibilité des instruments est bonne et l'ergonomie correcte : Ford a été bien inspiré de supprimer la multitude de boutons qui fleurissaient à bord de l'ancienne Focus. L'habitabilité est correcte, avec beaucoup de place pour les jambes des passagers arrière mais une garde au toit quelconque aux mêmes places. Plutôt petit rapporté à l'encombrement du véhicule, le volume du coffre est inférieur à celui des meilleures de sa classe. Disponible en option, le toit panoramique dispose d'une partie ouvrante de grande dimension.

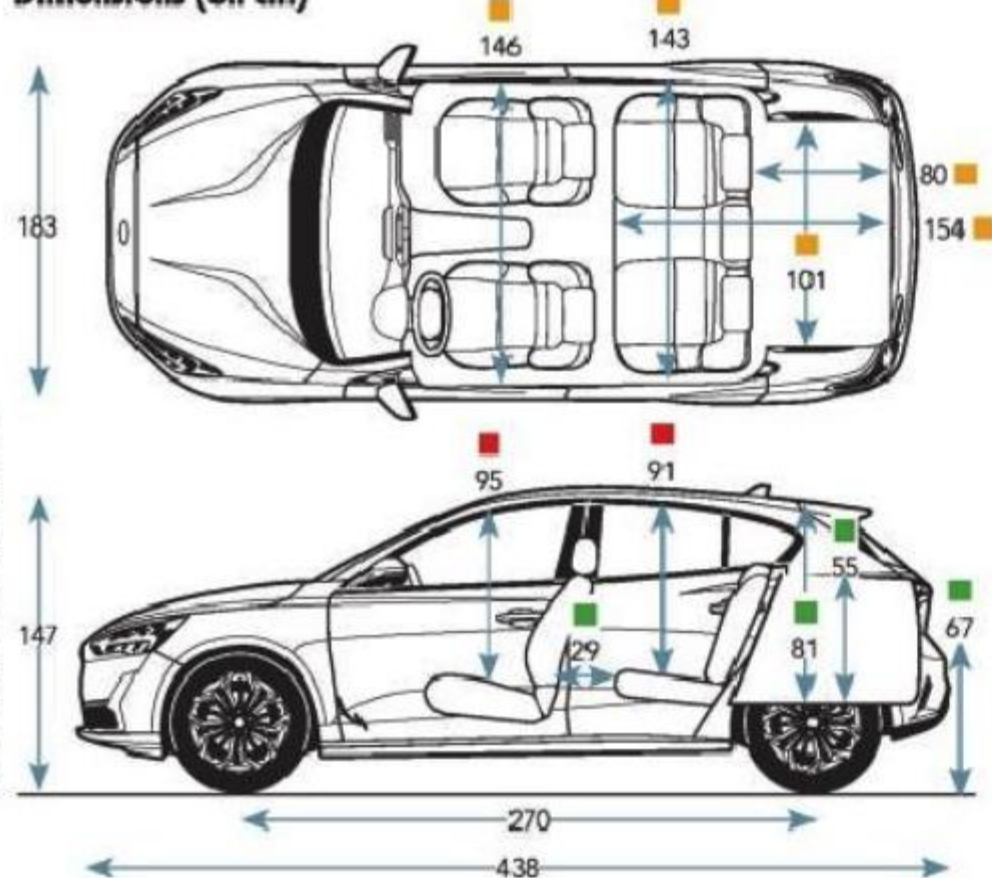
Coffre

Volume de coffre avec roue galette ■ 388 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h ■ 47,3/66,6/69,6 dB

Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS TOM SAM YOU

→ Test éclairage AJ

Type projecteurs	full LED (option)
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m)	65 lux / 29 lux



LAURENT LACOSTE

L'éclairage de la Focus est correct, sans plus. Le système de passage automatique phares/codes est peu convaincant. Idem pour les phares adaptatifs censés modifier le faisceau lorsque la caméra détecte un marquage de voie annonçant un virage et/ou des panneaux indiquant un rond-point ou une intersection.

VERDICT ■

→ Test climatisation AJ

Rien à dire de particulier sinon que le système fonctionne bien, en se faisant oublier. Notre voiture disposait de l'option des sièges ainsi que du volant chauffants. La montée en température des sièges est très rapide. Poussé au maximum (position 3), leur chauffage devient vite insupportable, à moins d'habiter en Alaska. C'est un moindre mal, dans la mesure où il est possible d'obtenir un réglage plus tempéré. **VERDICT** ■

LE BUDGET

En prix facial, la Focus n'est pas donnée. On se consolera par son équipement relativement complet et sa liste d'options qui ne fera pas exploser l'addition. Cela dit, plus de 36 000 € pour une compacte diesel de 120 ch (notre voiture d'essai), même en boîte automatique, ça commence à piquer ! Les consommations relevées sont basses, un atout qui aurait pu être encore mieux exploité par le constructeur si les garanties offertes avaient été plus généreuses.

Prix	■	28 350 €
Malus (CO ₂)	■	0 € (111 g/km)
Prix du modèle essayé*		36 300 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au démarrage en côte, aide au maintien de voie, aide au parking AV & AR, antibrouillards avec éclairage d'angle, banquette AR rabattable 40/60, Bluetooth, clim auto bizona, contrôle de pression des pneus, détecteurs pluie/luminosité, frein de parking électrique, jantes alliage 16 pouces, 3 modes de conduite (Eco, Normal et Sport), pare-brise acoustique, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, roue de secours galette, sellerie tissu, stop/start, système multimédia avec écran tactile central 8 pouces, volant cuir réglable en hauteur et profondeur, etc.

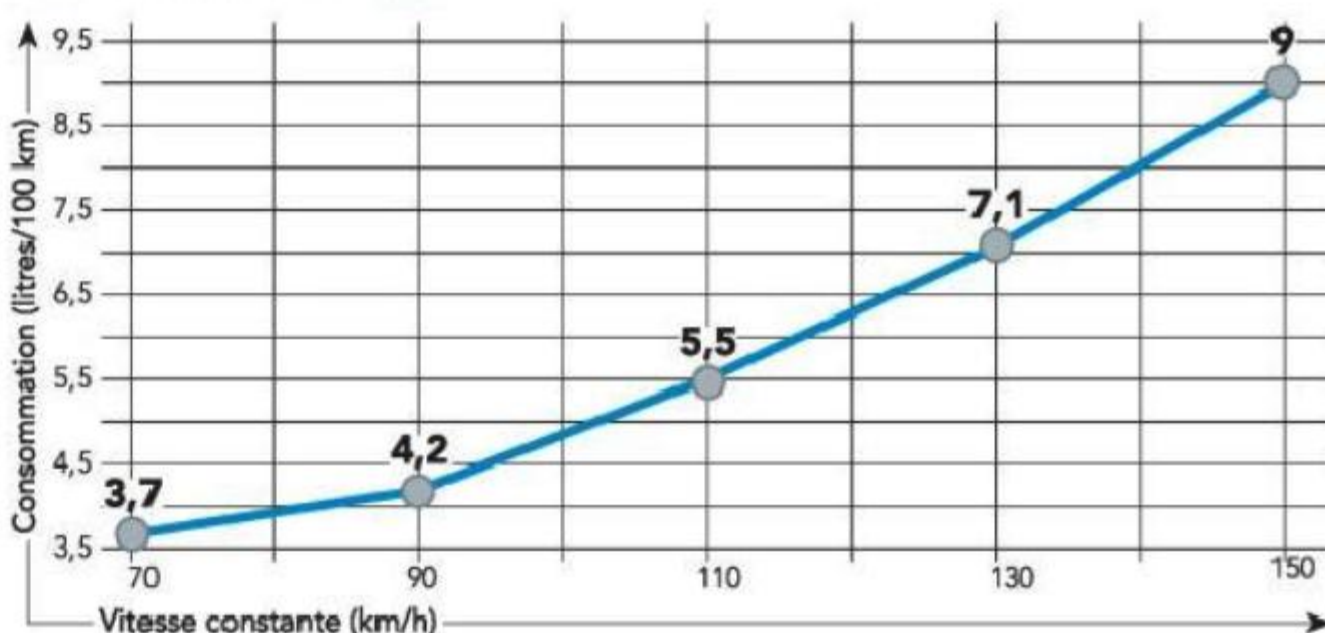
Options

Affichage tête haute / alarme périphérique	450 / 300 €
Caméra de recul / chargeur smartphone induction	250 / 150 €
Installation stéréophonique Bose	400 €
Jantes 17/18 pouces / roue de secours normale	300 / 600 / 100 €
Pack Techno* / Pack extérieur Titanium**	600 / 1 350 €
Peinture spéciale	de 200 à 900 €
Sellerie cuir/tissu	850 €
Sièges AV + volant chauffants	450 €
Surveillance angles morts (BLIS)	350 €
Toit ouvrant panoramique	1 150 €

*Inclus : régulateur adaptatif de vitesse avec aide au centrage de voie, reconnaissance des panneaux, alerte fatigue, feux de route intelligents, aide à l'évitement d'urgence

**Inclus : jantes 17 pouces, phares adaptatifs full LED avec fonction anti-éblouissement, vitres AR surteintées

→ Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	■	5,7
Autoroute (l/100 km)	■	5,5
Ville (l/100 km)	■	6,1
Route (l/100 km)	■	5,4
Autonomie (km)	■	824 km
Capacité réservoir (l)	■	47 l

La Focus se distingue par des consommations basses si vous respectez les vitesses du législateur et que votre pied droit actionne avec douceur la pédale des gaz. Passé 130 km/h, la courbe se redresse sèchement, dénonçant un appétit de plus en plus vorace, supérieur par exemple à celui de la Peugeot 508 2.0 BlueHDi 160 ch EAT8 passée récemment dans nos colonnes. **VERDICT** ■

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)

	Trend	Trend Business	Titanium	ST-Line	Vignale
Essence	1.0 85 EcoBoost	19 950 €	—	—	—
	1.0 100 EcoBoost	20 150 €	22 350 €	—	—
	1.0 125 EcoBoost / BVA	—	— / 25 050 €	24 650 / 26 350 €	25 400 / 27 100 €
	1.5 150 EcoBoost / BVA	—	—	— / 27 350 €	16 400 / 28 100 €
	1.5 182 EcoBoost	—	—	—	27 400 €
Diesel	1.5 95 EcoBlue	22 150 €	24 350 €	—	—
	1.5 120 EcoBlue / BVA	—	25 350 / 27 050 €	26 650 / 28 350 €	27 400 / 29 100 €
	2.0 150 EcoBlue / BVA	—	—	— / 29 550 €	28 600 / 30 300 €

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

KIA e-NIRO 204 ch

En prise avec son temps





Les plastiques durs chiffonnent un peu sur une voiture à 40000 €. Mais la présentation est plaisante, l'ergonomie bien pensée et l'équipement de série ultracomplet, même sur la version d'entrée de gamme.



Quelques mois après la sortie du cousin Hyundai, Kia ne pouvait demeurer simple observateur. Avec un rapport prix/autonomie qui fait réfléchir, le modèle électrique e-Niro entend bien allumer la petite étincelle qui sommeille.

Par **Mélina Priam**
Photos **Alexandre Nicolas**

Chat échaudé craint l'eau froide ! Mes dernières expériences avec les voitures électriques ont laissé des traces. Non que le retour d'Oslo à Paris en Hyundai

Kona EV (L'AJ n° 1015) ou l'essai plus récent de la nouvelle Audi e-tron à Abu Dhabi (L'AJ n° 1023) soient de mauvais souvenirs. Disons qu'ils ont été riches d'enseignements ! Premier réflexe en prenant le volant de ce nouveau e-Niro, avant même de boucler la ceinture de sécurité : jeter un œil à l'autonomie ! Et sitôt les premiers mètres parcourus, activer le mode Eco – gardons l'Eco+, qui bride le moteur à 90 km/h, pour les cas de force majeure – et enclencher le niveau maximum de récupération d'énergie au freinage via la petite palette au volant. Deux précautions valent mieux qu'une ! Les 391 km d'autonomie indiqués par l'ordinateur de bord laissent, certes, une belle marge avant la panne. Mais d'abord, 391 km, ce n'est déjà plus les 455 km annoncés par Kia. Et encore moins les 615 km promis en ville. Ensuite, je connais la région niçoise, son autoroute A8 et ses petites routes de l'arrière-pays : un spot de rêve pour le photographe, mais un parcours exigeant et gourmand en énergie pour une voiture électrique.

D'autant qu'avec son moteur de 204 ch, le Kia e-Niro n'entend pas faire une croix sur les performances et l'agrément de conduite.

Son couple généreux, disponible dès que l'on effleure la pédale d'accélérateur, le fait démarrer au quart de tour et contribue à donner cette sensation de vivacité très plaisante, notamment en ville. Sur route, l'e-Niro ne perd pas ce bel →



Une électrique qui arrive à me faire décoller les yeux du niveau d'autonomie : je dis bravo !



entraîné. Néanmoins, le cousin du Kona EV souffre du défaut récurrent de toutes les voitures électriques : il n'est pas léger. Ce n'est pas sa faute. Pour offrir une autonomie comparable à celle d'un SUV essence classique, et ainsi rallier à la cause électrique le plus grand nombre, aucun constructeur ne possède la recette miracle ; il faut une "grosse" batterie. Celle du Kia atteint 64 kWh. Mais une grosse batterie, c'est lourd, et les 294 petites cellules qui la composent affichent 457 kg. À l'arrivée, l'e-Niro frise les 1 800 kg. Cela ne plaide pas en faveur du dynamisme, même si cette batterie est habilement glissée sous le plancher, au plus près du sol, pour conserver un centre de gravité bas et ne pas nuire à l'habitabilité et au volume du coffre par la même occasion. Pour preuve, l'e-Niro n'est pas moins spacieux que les autres SUV compacts de plus ou moins 4,40 m – il affiche, lui, 4,38 m. Pour autant, malgré cet inconvénient... de poids, il est moins pataud que ce à quoi on pourrait s'attendre. Certes, ses suspensions, plutôt réglées souples, préfèrent ménager un certain confort, quitte à laisser un peu de roulis se manifester. Toutefois, dans l'ensemble, il sait se tenir, reste précis et plaisant à mener. Ce n'est pas un Peugeot 3008, pour citer l'une des références du segment, mais il s'en sort plus qu'honorablement. De plus, il est toujours assez étonnant de constater que les voitures électriques incitent



455 KM D'AUTONOMIE, VOIRE PLUS DE 600 KM EN VILLE EN JOUANT À L'ÉCOCONDUITE, C'EST AUTANT QU'UN SUV ESSENCE. RESTE QUE "FAIRE LE PLEIN" PREND PLUS DE TEMPS! ●●●



- ❶ La commande de boîte des autres Niro a disparu au profit de cette console "flottante", qui intègre le sélecteur de position et certaines fonctions, comme celles du choix du mode de conduite. ❷ La prise pour mettre l'e-Niro en charge est dissimulée dans la calandre. ❸ Malgré son poids, l'e-Niro se montre plutôt alerte. Les 204 ch du moteur électrique et les 395 Nm de couple disponibles dès le démarrage lui donnent la pêche à l'accélération.



presque inconsciemment à adopter une conduite coulée. L'absence de bruit moteur sans doute... ou l'instinct de survie qui vous pousse à économiser cette précieuse énergie afin de poursuivre le voyage le plus longtemps possible. Qui veut voyager loin ménage sa monture...

Parce qu'une fois à l'arrêt, une voiture électrique vous apprend la patience. L'e-Niro comme les autres.

Passé encore d'attendre 42 minutes pour récupérer 80 % de la charge en se branchant sur une borne de 100 kW. Sur une version standard de 7,2 kW, comme une Wallbox, le tarif, c'est 9 heures et demie ! Et 29 heures sur une prise domestique : sans commentaire !

Il ne reste plus qu'à devenir un as de la récupération d'énergie au freinage ! À ce petit jeu, l'e-Niro, plutôt efficace, récompense la "bonne conduite". Malgré notre escapade sur la fameuse route Napoléon et un peu d'autoroute,

KIA e-NIRO 204 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	204 ch (150 kW) de 3800 à 8000 tr/mn
Couple maxi	395 Nm de 0 à 3600 tr/mn
Type	moteur électrique synchrone à aimant permanent
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1

Batterie	
Type/puissance	lithium-ion polymère/64 kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,38/1,81/1,57/2,7 m
Poids/tractable freiné	1791 kg/non autorisé

Performances	
0 à 100 km/h	7,8 s
Vitesse maxi	167 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	451 dm ³

LE BUDGET

Prix	46 500 €
Bonus (CO ₂)	6000 €
Prix du modèle essayé*	41 250 €
Garantie	7 ans ou 150 000 km

* Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

7 airbags, accès/démarrage sans clé, aide au parking avec caméra AV/AR, AFIL active, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, ESP, frein de parking élec., jantes alliage, phares full LED, recharge téléphone induction, régl. de vitesse adaptatif avec fonction stop & go et assistance de conduite dans les embouteillages, sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants, surveillance d'angle mort, syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces, GPS, 3 prises USB, toit ouvrant, volant multifonction chauffant...

Options

Peinture métallisée/blanc nacré (650/750 €)...

Consommations	
Temps de recharge, borne rapide DC 100 kW	42 mn (80%)
Temps de recharge, borne 7,2/2,8 kW	9 h 30 / 29 h
Autonomie mixte/ville	455/615 km

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



40000 €, c'est une somme !
Mais comme son cousin Hyundai,
l'e-Niro avance un rapport
prix/autonomie imbattable chez
les électriques. En prime, il ajoute
la dimension familiale d'un SUV
compact accueillant et plaisant. Reste
le handicap du temps de charge.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Fini les classiques compte-tours et autres tachymètres. L'e-Niro met en évidence l'autonomie et l'état de charge du moteur... et la vitesse tout de même ! ❷ Les palettes au volant sont toujours là ; elles ne servent plus à passer les vitesses, mais à sélectionner le niveau de récupération d'énergie au freinage. ❸ L'absence de tunnel de servitude permet à trois adultes de voyager dans de bonnes conditions de confort, même si, en largeur, il faut se serrer un peu. ❹ Pour éviter un décrochement, le plancher du coffre est ajusté au niveau du seuil, mais le volume disponible sous tablette n'est pas si important que cela. L'emplacement sous le plancher peut servir pour ranger... les câbles de recharge. ❺ L'e-Niro se distingue de ses homologues hybrides par sa calandre pleine et ses feux de jour à LED en forme de flèches dans la partie basse du bouclier.



nous avons eu l'heureuse surprise de constater qu'en adoptant une conduite écoresponsable – ce qui ne veut pas dire se traîner à 80 km/h sur l'A8, mais juste éviter les freinages et les accélérations intempestives, et privilégier des décélérations progressives pendant lesquelles le système récupère de l'énergie – nous avons gagné des kilomètres en bonus. Par-

tis le matin avec 391 km d'autonomie, nous avons rendu notre e-Niro à 270 km alors que nous avions parcouru pas loin de 150 km ! Qui dit mieux ? Pas grand monde. Aujourd'hui, à part son cousin de chez Hyundai (mais il est plus petit), aucune voiture électrique ne propose une telle autonomie. Si, bien sûr, une Tesla, une Jaguar I-Pace ou une Audi e-tron... deux fois plus chères. C'est l'argument de l'e-Niro : son rapport prix/autonomie. Kia espère même convaincre certains d'envisager l'e-Niro comme

PLUS
 Rapport prix/autonomie
 Équipements complets
 Confort et agrément de conduite

MOINS
 Encore assez cher
 Qualité des plastiques à bord
 Coffre en deux parties

unique voiture du foyer, en lieu et place d'un SUV compact "normal". Certes, à 42 500 € (prix de la version de base e-Active), il est encore plus cher qu'un 3008 PureTech ou un Kadjar TCe relativement comparables. Mais une fois le bonus de 6000 € déduit, il devient plus concurrentiel. Davantage encore si l'investissement est lissé sur des mensualités et que

l'on tient compte des économies de carburant et d'entretien. Kia brandit aussi l'argument rassurant de sa garantie de 7 ans !

Et pour ne rien gâcher, l'e-Niro fait le plein d'équipements de série, et notamment le régulateur de vitesse adaptatif, avec fonction stop & go et assistance de conduite dans les embouteillages, l'aide active au maintien dans la voie ou encore le système multimédia ultracomplet, avec GPS et compatibilité Apple CarPlay ou Android Auto. ■

ÉNERVÉE!

Sans doute agacée par l'arrivée tonitruante de la Peugeot 508, la Talisman tient à nous rappeler qu'elle aussi s'y entend en plaisir de conduite. La preuve!

Par Pascal Richard Photos Christian Martin

PETIT COFFRE, GRAND CŒUR

Nous retrouvons ici le 1.8 TCe déjà vu sous le capot de la Mégane R.S., et de l'Alpine A110. Ce moteur d'une cylindrée modeste (1798 cm³ pour être précis) développe 225 ch.

Il est associé à la boîte à double embrayage EDC à 7 rapports et doté d'un filtre à particules. Bien plus démonstratif que le duo PureTech 225 ch/boîte automatique EAT8 de la Peugeot 508, ce TCe 225 ch (qui remplace le 1.6 TCe 200 ch) réalise des performances d'un bon niveau (28,6 s au 1000 m départ arrêté) et surtout distille un bel agrément de conduite. À noter que la boîte EDC n'est pas étrangère à ce bon résultat.

L'avis de Pascal Richard



Aujourd'hui, les moteurs ont tendance à être de plus en plus fades. Pas ce TCe 225 ch!



BOTTE SECRÈTE

En version "normale", la Talisman n'affiche peut-être pas un équilibre dynamique aussi... dynamique, justement, que celui de la 508. Mais, ajoutez-lui, comme c'est le cas ici, un châssis 4Control doté de quatre roues directrices et la voilà transfigurée! La Talisman se révèle alors d'une précision de conduite redoutable et d'une agilité remarquable. Notez que les grandes roues de 19 pouces, de série avec le châssis 4Control de notre voiture d'essai, génèrent des réactions un peu sèches de la suspension sur une chaussée dégradée.





RENAULT TALISMAN

TCe 225 ch S-Edition

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-Monthéry.

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 225 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 300 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 798 cm ³ / 13 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	245/40 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,85/1,87/1,47/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 574/1 500 kg

Performances

1 000 m d.a.	■ 28,6 s
0 à 100 km	■ 7,9 s
90-130 km/h en Drive	■ 6,6 s
Vitesse maxi*	■ 240 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	NC

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151/147 cm
Volume de coffre	■ 596 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	NC
------------------------	----

LE BUDGET

Prix	■ 42 000 €
Malus (CO ₂)	■ 3 756 € (164 g/km)
Prix du modèle essayé**	46 846 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Donnée constructeur. **Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, accès à bord et démarrage sans clé, châssis 4Control à 4 roues directrices, climatisation automatique, ensemble multimédia R-Link 2 avec tablette tactile, jantes alliage de 19 pouces, sellerie cuir, système de navigation, sellerie cuir.

Options

Pack Hiver (350 €), peinture métallisée (740 €), toit ouvrant électrique (1 200 €)

Consommations

Moyenne	■ 9,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 10,6/8,6/8,4 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 554 km/51 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Honnêtement, je n'attendais pas grand-chose de cette Talisman TCe 225 ch... eh bien, j'avais tort ! L'arrivée de ce nouveau moteur apporte incontestablement un plus à la conduite. En outre, l'association avec le châssis 4Control et la boîte EDC fonctionne à merveille.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PAS TOUT À FAIT À LA HAUTEUR

La Talisman fait des efforts de présentation, mais force est de constater que le compte n'y est toujours pas. Cette version S-Edition a beau s'habiller de cuir et de surpiqûres rouges, y compris sur la planche de bord, l'ensemble manque de standing. À ce niveau de prix (de 37 800 € en Intens jusqu'à 43 100 € pour Initiale Paris), l'acheteur est en droit d'attendre une présentation plus flatteuse.

Pour se racheter, la Renault met heureusement en avant une belle dotation d'équipements.

NE PAS OUBLIER LES FONDAMENTAUX !

C'est bien beau de jouer les fofolles sur les départementales, mais il ne faudrait pas oublier qui l'on est ! Ni surtout ce que l'acheteur attend ! Heureusement, la Talisman a la tête sur les culbuteurs. Elle n'a pas oublié qu'une famille se doit d'offrir de l'espace à ses passagers mais également à leurs bagages. Sur ces deux points, la grande Renault fait mieux que la moyenne de la catégorie et valide son certificat de berline familiale accomplie !



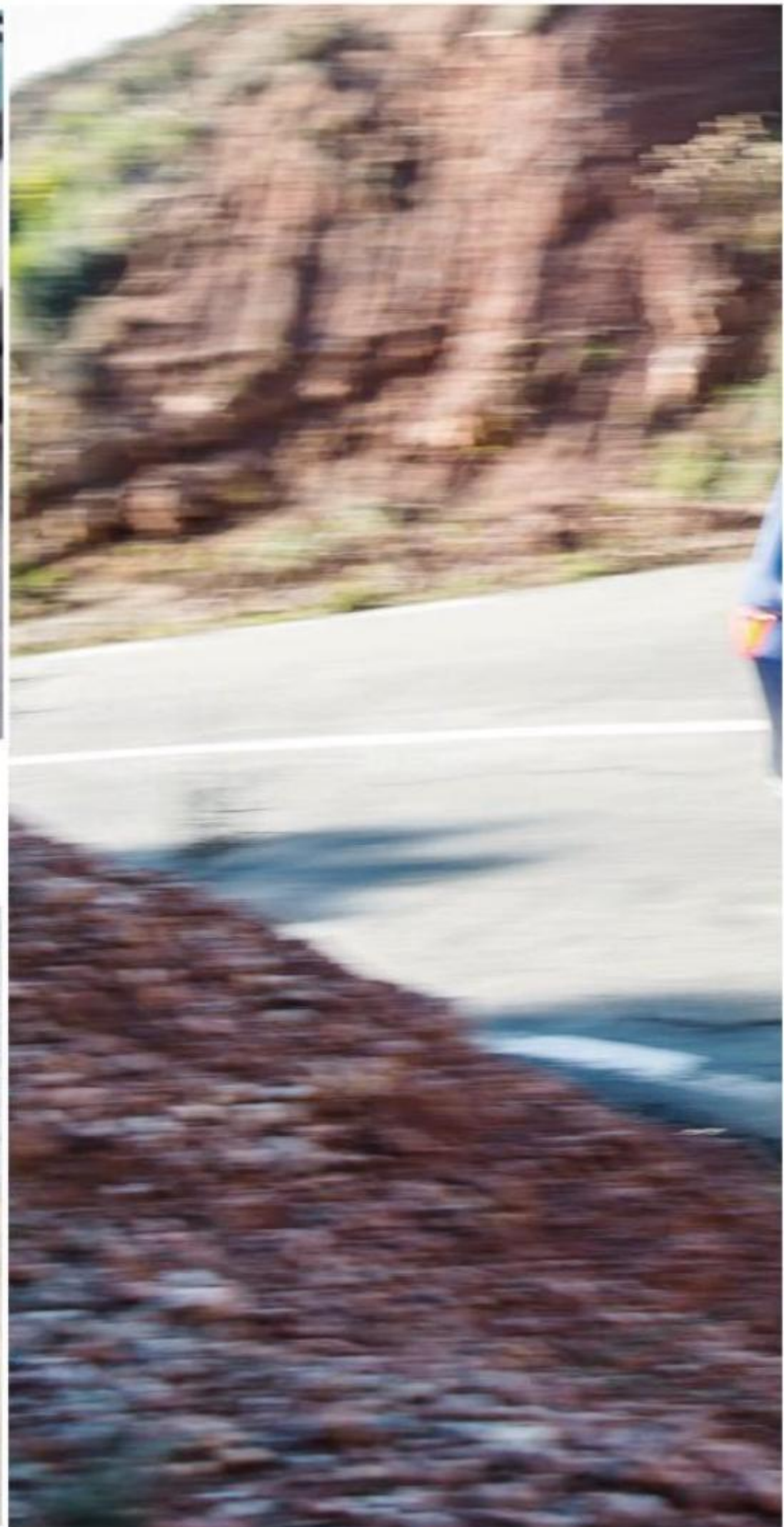
UN GÉANT

PARMI LES GRANDS!

À nouveau, Seat apporte sa contribution à la déferlante de SUV. Après le petit Arona et son grand frère l'Ateca, la marque poursuit son plan d'action sur le segment supérieur avec son imposant Tarraco. Par David Bouillaux Photos Florian Grout



❶ À l'arrière, la banquette coulisse et permet de moduler le volume de coffre ou l'espace aux jambes, selon l'utilisation. Les dossiers de la banquette s'inclinent : idéal pour les longs trajets... ❷ Dossiers rabattus, le coffre est digne de celui d'un petit utilitaire! En plus chic...



Le groupe Volkswagen dans son ensemble nous avait prévenus : *"Un SUV tous les 10 cm d'ici 2020!"* Eh bien, nous n'en sommes pas loin, et tant pis si nous avons parfois du mal à retrouver nos petits... Et nos grands aussi, d'ailleurs. Volkswagen ne s'embarrasse même plus de ménager la concurrence entre ses marques : à chacune de jouer sa partition et que le meilleur gagne ! Élaboré sur la même plate-forme que ses deux cousins, les Volkswagen Tiguan Allspace et Skoda Kodiaq, le troisième larron, le Tarraco, est lui aussi un beau bébé : 4,73 m de long, soit, pour le situer face à ses concurrents, 10 cm

de plus qu'un Peugeot 5008. Comme tout ce petit monde, il se décline aussi bien en version cinq que sept places, moyennant 880 €. Avec de telles mensurations, son espace intérieur se révèle digne de celui d'une limousine. Les premiers à en bénéficier sont bien évidemment les passagers qui, en plus de profiter d'une large ouverture de portes qui facilite l'accès à bord, apprécient l'important espace aux jambes – du moins en configuration cinq places. Pour une fois, les grands sont bienvenus ! Le coffre, quant à lui, n'est pas en reste. Seat annonce un volume de 760 dm³ en version cinq places, qui passe à 230 dm³ les sept places déployées. Des valeurs qui situent le Tarraco comme l'une des réfè-

rences de la catégorie. La modularité est également à l'honneur. Histoire de gagner encore un peu de capacité de chargement, la banquette coulisse et les dossiers des sièges se rabattent (ou s'inclinent) afin d'adapter l'espace intérieur à sa guise. Il est même possible de rabattre complètement le dossier du siège passager avant. Une fois à plat, ce dernier transforme le Tarraco en véritable utilitaire. Il sera alors possible de transporter des objets de plus de 2,70 m de long. Si son gabarit permet de soigner le confort des passagers, pas sûr en revanche que le conducteur soit autant à la fête. Généralement, masse 2,3 tonnes et agrément de conduite ont du mal à trouver un terrain d'entente. ➔





❶ Le Tarraco affiche une présentation intérieure proche (et donc pas follement originale!) de celle des autres SUV du groupe, mais la qualité des matériaux employés est en deçà de celle d'un Tiguan, par exemple.
❷ Moyennant 880 € de plus, le Tarraco peut recevoir une troisième rangée de sièges avec deux places d'appoint.

Pas de miracle: s'il ne révèle aucune mauvaise surprise au volant, offre un comportement rassurant et un confort de suspensions appréciable, le Tarraco n'est pas un modèle d'agilité. Même après lecture de la fiche technique, nous nous attendions à un peu mieux. Plus soucieux de ses kilos de trop, un Peugeot 5008, pour ne citer que lui, révèle un comportement routier plus abouti, enjoué et plaisant.

Attention également à la circulation en ville: le Tarraco ne se glisse pas dans un trou de souris et son stationnement peut très vite tourner à la punition. Pour lui donner un peu d'en-

train, reste à choisir un moteur à sa mesure. À l'image du nombre de finitions, le choix des motorisations reste, lui aussi, limité.

Le catalogue compte pour le moment deux moteurs essence et un diesel décliné en 150 et 190 ch.

Les deux versions du 2.0 TDI peuvent être associées à la boîte DSG7 et à la transmission quatre roues motrices. Ceux qui vivent à la montagne apprécieront. Pour notre part, nous avons opté dans cet essai pour le moins puissant des diesels, qui s'apprécie avant tout sur les longs trajets.

À vitesse stabilisée, ce moteur se fait assez discret et peu gourmand. Lors de cette première prise en main, notre consommation n'a que très rarement excédé les 7 l/100 km de moyenne. En revanche, sur les axes secondaires, le Tarraco se révèle un peu moins agréable. Lors des accélérations, il faut s'accommoder d'une sonorité rocaillieuse un peu trop présente dans l'habitacle. Et lors des relances en côte, le TDI le plus modeste montre quelques signes de faiblesse. C'est encore plus vrai à bas régime où il manque de souffle. Les rapports de boîte un peu trop longs n'arrangent pas les choses et imposent de jouer

L'avis de David Bouillaux



Pour une fois, j'aime autant jouer les observateurs. Son style est plus sympa que sa conduite. Et quelle habitabilité!



AVEC UN GABARIT DE 4,73 M DE LONG, LE TARRACO EST UN BEAU BÉBÉ SPACIEUX, MAIS SA CONDUITE MANQUE UN PEU DE SEL ●●●



SEAT TARRACO

2.0 TDI 150 ch Style

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 150 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	■ 340 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 968 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6 vitesses

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,9 m
Pneumatiques	235/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,73/1,84/1,67/2,80 m
Poids/tractable freiné	2 290/2 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 9,8 s
Vitesse maxi	■ 202 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre 5/7 places	■ 760/230 dm ³
--------------------------------	---------------------------

LE BUDGET

Prix	■ 35 740 €
Malus écologique	■ 70 € (124 g CO ₂ /km)
Prix du modèle essayé*	39 920 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, aide au parking avec caméra de recul, antibrouillards, Bluetooth, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence avec détection piétons, frein à main électrique, instrumentation de bord numérique sur écran 10 pouces, jantes alu 17 pouces, phares full LED, régl./limit. de vitesse, système multimédia avec écran tactile 8 pouces/GPS/fonction Mirror Screen et 3 prises USB, volant multifonction...

Options

7 places avec 3^e rangée de sièges (880 €), aide active au stationnement (385 €), crochet d'attelage électrique (800 €), jantes 18 pouces (845 €), roue de secours (110 €), toit ouvrant panoramique (1 110 €)...

Consommations

Mixte	■ 4,9 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,8/4,7 l/100 km
Réservoir	■ 58 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Tarraco rend une copie sérieuse. Spacieux et astucieux, il réunit les critères pour plaire aux pères de famille plus ou moins nombreuses. Mais sa conduite ne crée guère d'émotion. Et son tarif ne lui permet pas de se démarquer d'une concurrence plus aboutie, originale et mieux finie.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

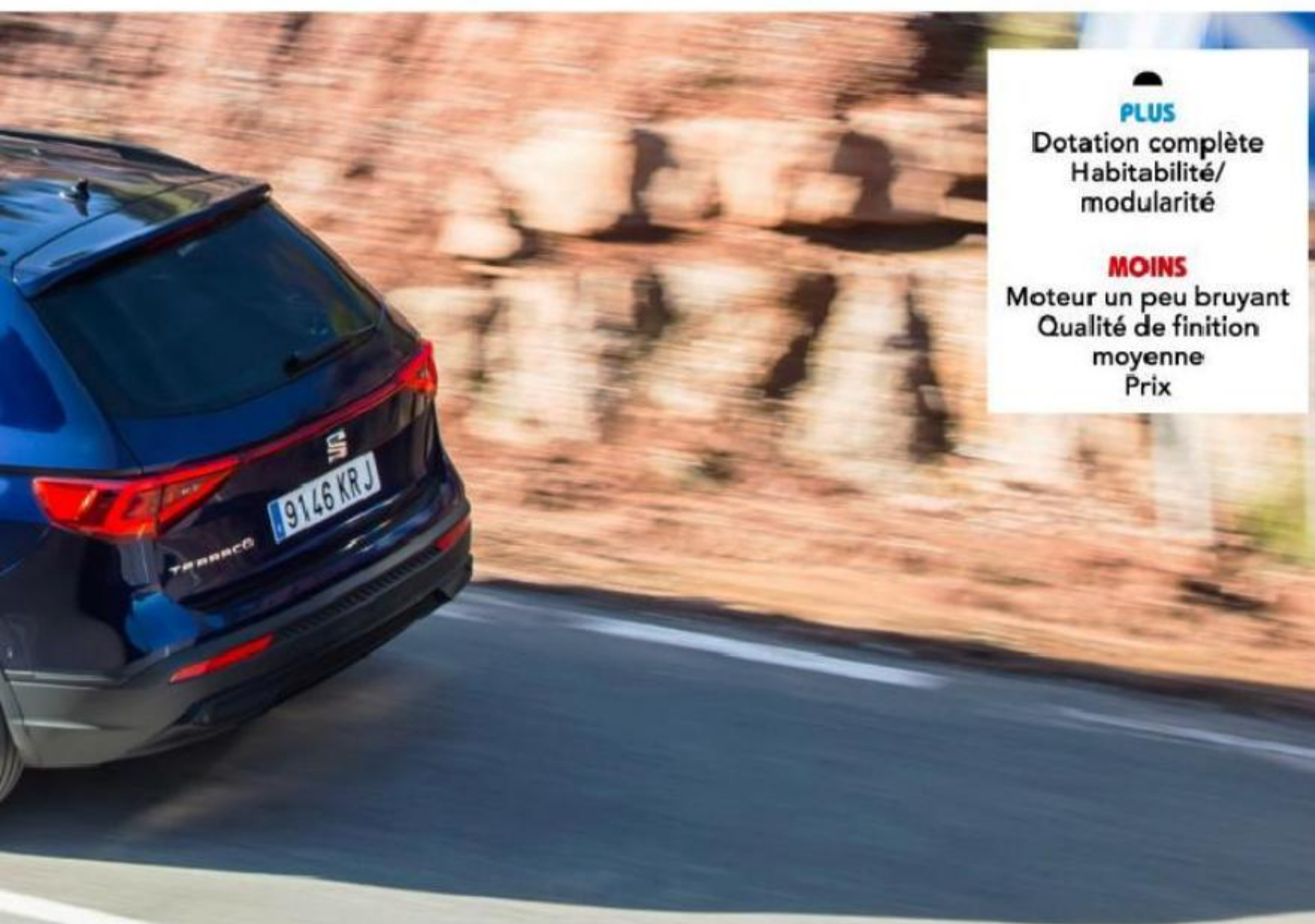


❶ Pratique, lisible et valorisant, le Digital Cockpit de 10 pouces est livré de série. ❷ Intuitif et facile d'utilisation, l'écran tactile situé au centre est associé à un GPS et à une caméra de recul. Le système multimédia intègre la fonction Mirror Screen. ❸ Le Tarraco se distingue par sa signature lumineuse spécifique et ses projecteurs full LED, livrés de série.



du levier de vitesses pour s'extirper de la circulation plus facilement. Bien sûr, il est probable que la version 190 ch, associée à la boîte DSG7, gomme ces petits défauts, mais elle impose un investissement supplémentaire de 3 400 €, alors que le Tarraco n'est pas donné. En effet, même dans la livrée d'entrée de gamme Style, notre Tarraco s'affiche déjà à plus de 35 000 €... hors options ! Au moins s'attarde-t-il longuement sur les technologies embarquées et les équipements dédiés à la sécurité. Ainsi, le SUV espagnol profite de série d'une instrumentation de bord numérique (même principe que le Virtual Cockpit

d'Audi ou de l'Active Info Display de Volkswagen), de la caméra de recul, d'un correcteur de trajectoire ou encore d'un système de freinage d'urgence avec détection des piétons. Malheureusement, la qualité de fabrication est moins au rendez-vous que chez ses cousins allemands. Il faut hélas composer avec de nombreux plastiques durs, facilement rayables que l'on trouve notamment sur les parties inférieures des compteurs, au niveau des habillages de portes et à hauteur de la console centrale. Les parties hautes profitent heureusement de revêtements moussés, plus valorisants, pour rehausser le niveau. ■



PLUS

Dotation complète
Habitabilité/
modularité

MOINS

Moteur un peu bruyant
Qualité de finition
moyenne
Prix

Truer le père





Audi a pris son temps avant de se décider à attaquer son grand rival sur le terrain des SUV coupés. Sans doute pour être sûr que son Q8 ne laisserait aucune chance au pionnier et roi du genre. Mais il ne faut pas vendre la peau du X6 avant de l'avoir tué !

Par **Mélina Priam** Photos **Adrien Cortesi**

D'après mes calculs, environ 450 d'entre vous, chers lecteurs, sont susceptibles de s'intéresser à ce qui suit ! En osant un parallèle avec le milieu du spectacle, cela revient à jouer devant une salle (presque) vide ! Pas très encourageant. Je lis déjà vos plaintes, nous reprochant de vous parler encore de voitures inabordables. Je m'explique : il s'est vendu, en 2017, 9000 grands SUV de prestige. C'est en faisant une petite règle de trois entre le marché des voitures neuves et votre nombre, fidèles lecteurs, que j'arrive à ce public clairsemé. Notez toutefois que BMW est très satisfait de ces 1 200 X6 écoulés. Il suffit de jeter un œil sur les concurrents que comptait le X6 à sa sortie, en 2008, pour conclure que le genre doit intéresser plus de monde qu'il n'y paraît. Sans cela, BMW n'aurait pas fait de X6 II et Audi ne se donnerait pas tant de peine pour lui opposer son nouveau Q8. Alors ? Il faut s'y résoudre : tant pis pour notre ego, mais la France n'est pas le marché principal de ces poids lourds conçus pour les Américains et les Chinois. Est-ce une ➔



raison pour les boudier? Bien sûr que non! En tout cas, pas question si le plaisir automobile et la curiosité – deux points que l'on cultive à L'AJ – l'emportent. Car ce que nous offrent ces SUV hors norme annonce les raffinements que nous retrouverons demain sur leurs petits frères.

SUR LA ROUTE

Inutile d'avoir fait Centrale pour comprendre que ces deux mastodontes sont un défi aux lois de la physique. Quand Colin Chapman, "papa" de la Lotus qui, aux yeux de beaucoup, reste l'une des voitures les plus excitantes à conduire, ne croyait qu'en sa maxime *"Light is right"*, ces "poids lourds" associent un centre de gravité de girafe à une surface frontale de buffle et un poids de pachyderme obèse. Nos bestiaux ne sont pas taillés pour la "gaudriole" sur les petites routes ni pour se faufiler en ville. Leur banquette arrière rabattue, une Smart doit même pouvoir grimper dans le coffre! Avec un peu d'élan quand même pour sauter par-dessus le seuil de chargement. Et au petit jeu du: *"c'est moi qui ai la plus grosse"* (désolée messieurs, je n'ai pas pu me retenir!), le Q8 remporte la palme ou... le carton rouge!

Pourtant, au volant, il faut admettre qu'en faisant appel aux fées électroniques et autres transmissions intégrales, suspensions pilotées, correcteur d'assiette ou encore roues arrière directrices pour le Q8, ils trompent leur monde de manière éblouissante. Ils ne se transforment pas en Mazda MX-5, mais force est de reconnaître que l'un comme l'autre distillent un agrément de conduite et un confort de haut vol. Ne perdez pas de vue toutefois qu'ils ne font pas

AUDI Q8

- ❶ L'environnement de conduite du Q8 est pour le moins impressionnant avec des écrans numériques à profusion. Il faut un peu de temps, mais au final tout devient assez intuitif.
- ❷ Les feux arrière à LED ont été dessinés de manière à créer un effet relief très à la mode.
- ❸ Le sélecteur de la boîte auto est un peu massif. Celle-ci se révèle surtout légèrement moins réactive que sur la BMW.
- ❹ Le Virtual Cockpit est devenu un standard d'Audi. Il offre différents affichages, avec un rappel de la carte GPS en plus ou moins grand, ultra-pratique.



LEUR POUPE TRONQUÉE LES FAIT PARAÎTRE MOINS IMPOSANTS QU'ILS NE SONT. RESTE QUE, SUR LA BALANCE, C'EST DU LOURD ●●●



AUDI Q8**PLUS**

Technologies à gogo
Habitabilité et modularité
Confort impérial et
comportement

MOINS

Prix et options délirants
Encombrement supérieur,
prise en main plus difficile
Boîte Tiptronic plus lente



EN DÉPIT DE SES ROUES ARRIÈRE DIRECTRICES, L'AUDI Q8 APPARAÎT UN PEU MOINS DYNAMIQUE. EN PLUS, CELLES-CI SONT EN OPTION ●●●

cadeau de ces raffinements qui transforment leurs comportements au point de les transfigurer. Le pack Adaptive Drive du X6 alourdit la note de 5 150 €, quand la direction intégrale dynamique d'Audi est à 1 360 € et la suspension pneumatique pilotée Sport à 1 480 €! Mais le plus surprenant est qu'ils ne se servent pas de la baguette magique de la même manière et n'obtiennent pas le même résultat. Pour une fois, ce n'est pas forcément le dernier qui a parlé qui a raison. Tout dépend de vos attentes.

Très légèrement avantage par un gabarit et une masse moins démesurés, le X6 parvient mieux à les faire oublier.

En ville, malgré un diamètre de braquage plus court grâce à ses roues arrière directrices, le Q8 impose une vigilance de chaque instant pour ne pas laisser une aile au coin d'une rue étroite ou un morceau de ses sculpturales jantes de 22 pouces sur un méchant trottoir. À 3 840 €, ce serait fâcheux! Et malgré l'arsenal d'aides au stationnement censé compenser une visibilité arrière déplorable, entreprendre de se garer donne des sueurs. Sans aller jusqu'à dire que le X6 est comme un poisson dans l'eau en ville – sa rétrovision est tout aussi catastrophique –, il met moins son conducteur dans l'embarras. Sur route aussi, le BMW, plus enjoué et alerte, se révèle plus facile à prendre en main. Sur le papier, le Q8 part pourtant avec de sérieux atouts, à commencer par 28 ch et 60 Nm de couple ➔



BMW X6

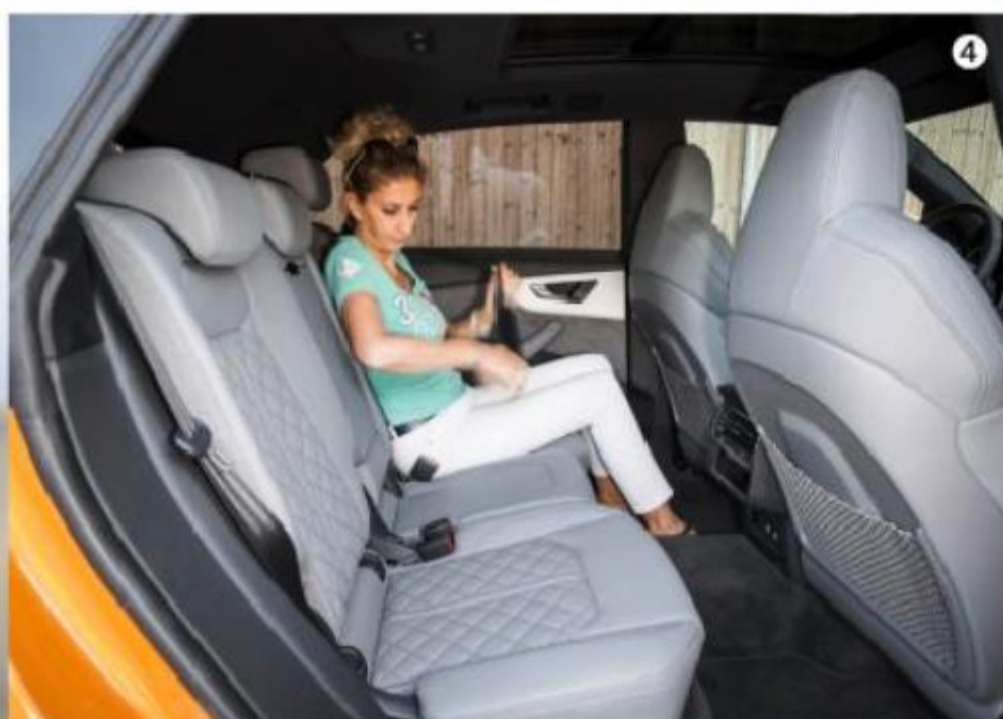
① Une fois au volant, le X6 parvient mieux à vous faire oublier son imposant gabarit. ② La transmission xDrive est incontournable, mais point de roues arrière directrices sur le X6. Sur le prochain modèle, peut-être... ③ Question de préférence sans doute, mais le joystick BMW est plus plaisant. Privilégiant la réactivité, l'étagement de la boîte se paie à la pompe. ④ Le X6 est encore fidèle aux bons vieux tachymètre et compte-tours. Ils n'en mettent pas plein la vue, mais les informations n'en sont pas moins lisibles.





AUDI Q8

❶ Grâce à la banquette arrière coulissante (en option toutefois, 260 €), le volume du coffre est modulable selon ses besoins. Le hayon facilite l'accès, mais le seuil de chargement est plus haut encore que celui d'un Q7 (+ 8 cm). ❷ Les boutons sur la branche droite du volant sont dédiés au volume et à la commande vocale. ❸ Il faut désormais passer par l'écran tactile pour ajuster la température de la clim ou le chauffage des sièges. ❹ Le Q8 a tout d'une limousine. Mais à l'arrière, les passagers sont mieux à deux qu'à trois, la place du milieu n'est pas la meilleure.



supplémentaires. À cela s'ajoute une conception plus récente, donc des raffinements techniques plus aboutis comme, une fois encore, sa direction intégrale dynamique. Celle-ci repose sur le principe de roues arrière directionnelles de quelques degrés dans le sens opposé aux roues avant à faible allure pour une meilleure maniabilité, et dans le même sens à allure plus soutenue pour plus de dynamisme sur route. Oui, mais voilà, malgré ces subterfuges, le Q8 ne peut cacher son tempérament plus pataud et sa propension naturelle à privilégier le confort, quand le X6 cherche avant tout à gommer le roulis et affiche une tenue de route plus sportive. Tandis que le premier se montre impérial et isole avec brio ses occupants de tous les désagréments extérieurs, aussi bien des irrégularités de la route que des bruits externes, le second se révèle plus "vivant" et plaisant à mener. Sa direction, plus précise et moins "parasitée" par les assistances à la conduite, contribue aussi à l'agrément. En effet, si les dispositifs, tels les



LEURS LUNETTES ARRIÈRE INCLINÉES NE SONT PAS UN ATOUT POUR LA VISIBILITÉ. HEUREUSEMENT, LA CAMÉRA DE REcul EST DE SÉRIE ●●●



BMW X6

❶ C'est plus classique, mais pas moins pratique. La qualité des matériaux et la finition sont tout autant au rendez-vous. À ce prix-là, heureusement. ❷ C'est indéniable, les passagers sont moins à la fête et, surtout, plus à l'étroit dans le BMW. ❸ Les aides à la conduite sont aussi au programme, mais du fait de leur mise au point plus ancienne, elles sont moins abouties et... moins intrusives aussi! ❹ Selon le mètre étalon de la catégorie, il n'y a aucun souci pour embarquer les sacs de golf des copains. Reste à les hisser à bord sans se faire un tour de reins, et là ce n'est pas gagné!



aides au maintien de file ou à la conduite dans les embouteillages, sont fort appréciables parfois, le fait que le X6 n'y ait pas encore systématiquement recours donne davantage l'impression de rester maître à bord.

Malgré son 6 cylindres en ligne moins puissant, le X6 ne cède rien non plus au chrono.

Au contraire. Pour cela, il est aidé par une partenaire de choix: l'excellente boîte de vitesses automatique à 8 rapports, bien plus performante et réactive que son homologue d'Audi. La raison? Son étagement date d'une époque où le couperet des normes antipollution n'était pas aussi sévère. Désormais, à privilégier coûte que coûte la consommation et les rejets de CO₂, l'allongement des derniers rapports de la boîte Tiptronic 8 d'Audi se paie en réactivité. Mais nous allons voir que le caractère plus nerveux du tandem BMW se paie, lui, à la pompe.

LA VIE À BORD

Pas la peine de tourner autour du pot: sur ce chapitre, le X6 prend une claque et... un sacré coup de vieux. Non qu'il manque de raffinement. Dans l'absolu, les matériaux, comme la finition, ne souffrent guère de critique, et la sobriété a du bon. L'ergonomie est évidente, les sièges Advanced de cette version Exclusive enveloppent le corps de manière idéale, les rangements sont assez grands, et même plus pratiques que ceux de son rival. Mais comment ignorer que, sur ce segment, l'effet de mode est un critère de choix important, voire décisif? Avec ses trois écrans (un numérique pour l'instrumentation de bord et deux tactiles centraux pour le



BMW X6

PLUS

Comportement routier plus dynamique
Prise en mains plus facile et rapide
Agrément moteur/boîte plus réussi

MOINS

Prix
Lacunes d'équipements technologiques
Malus et consommation élevés

LES NOMBREUX GADGETS
ÉLECTRONIQUES FONT GRIMPER
EN FLÈCHE UNE FACTURE
DÉJÀ SALÉE. LE Q8 SURVEILLE
UN PEU PLUS SON APPÉTIT,
ET DONC SON MALUS ●●●

L'avis de Méлина Priam



Ses technologies, son luxe, sa présentation impressionnent. Justement, l'Audi Q8 m'impressionne trop: too much pour moi!



système multimédia et l'ensemble des réglages de tous les équipements de bord), son éclairage d'ambiance façon boîte de nuit et ses nombreux équipements technologiques disponibles (mais pas gratuits !), le Q8 en met plein la vue.

En prime, le SUV Audi joue les limousines: il se révèle plus accueillant et spacieux pour les passagers arrière.

Il ajoute aussi la modularité d'une banquette coulissante. L'idée n'est pas nouvelle et bête comme chou (merci la Twingo I!), mais elle apporte un vrai plus. Si les suspensions pilotées du X6 ne travaillent pas moins efficacement que celles du Q8 – le mode Confort du BMW est même plus souple et prévenant –, l'inso-

norisation du SUV Audi impressionne par sa capacité à transformer l'habitacle en un cocon aseptisé, à l'abri de toute nuisance extérieure. Une ambiance propice pour savourer de la grande musique, surtout si vous cochez l'option du système audio Bang & Olufsen... à 7710 €.

LE BUDGET

Inutile d'en faire des tartines. Entre un Audi Q8 hors de prix et un BMW X6 qui ne l'est pas moins, c'est bonnet blanc et blanc bonnet, la peste ou le choléra! À la rigueur, la note grimpe moins chez BMW parce que le "vieux" X6 ne propose pas (encore) autant de technologies que le fringant Q8. Mais le malus écologique qui frappe lourdement le X6 donne envie de

prendre ses jambes à son cou! En effet, la plus grande modernité du Q8, qui est notamment équipé du système de dépollution des NOx et impose à ce titre de refaire le niveau en additif AdBlue régulièrement, mais aussi son étagement de boîte plus long (nous y revoilà!) lui donnent un sacré avantage en matière de consommation. Il ne faut pas rêver, il n'échappe pas au malus, mais celui-ci est divisé par deux ou trois et le véhicule consomme simplement entre 1 et 1,5 l/100 km de moins. ■

VERDICTS

LA VIE À BORD: BMW X6

SUR LA ROUTE: AUDI Q8

LE BUDGET: AUDI Q8

AUDI Q8 50 TDI 286 ch Avus

BMW X6 xDrive30d
258 ch Exclusive

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

L'avis de Mélina Priam



Si l'on m'avait dit un jour que j'apprécierais la simplicité (relative !) du X6, je ne l'aurais pas cru !

80%
Quotient
Émotionnel



	Audi Q8	BMW X6
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	286 ch 3 250 à 4 000 tr/mn	258 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	620 Nm de 2 250 à 3 500 tr/mn	560 Nm à 1 500 tr/mn
Type	V6, turbodiesel	6 cyl. en ligne, turbodiesel
Cylindrée/puissance fiscale	2 967 cm ³ /18 CV	2 993 cm ³ /16 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8

Châssis		
Diamètre de braquage	12,3 m	12,8 m
Pneumatiques AV/AR	285/40 R 22	275/40 R 20 / 315/35 R 20

Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,99/2/1,71/3 m	4,91/1,99/1,71/2,94 m
Poids/tractable freiné	2 371/3 500 kg	2 267/3 500 kg

Performances		
1 000 m d.a.	28,2 s	28,6 s
0 à 100 km/h	7,3 s	7 s
90-130 km/h en Drive	6,5 s	7 s
Vitesse maxi	245 km/h ⁽¹⁾	220 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/62 m	10/32/65 m

Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	24/33 cm ⁽²⁾	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	157/156 cm	157/152 cm
Volume de coffre	520/630 dm ³ ⁽²⁾	600 dm ³

Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	40,4/61,3/65,2 dB	49,5/61,8/66,5 dB

(1) Donnée constructeur. (2) Selon position de la banquette arrière.

LE BUDGET

Prix	89 200 €	87 100 €
Malus écologique (CO ₂)	2 153 à 4 050 € (154 à 166 g/km)	8 173 à 9 353 € (183 à 187 g/km)
Prix du modèle essayé*	131 510 €	105 130 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags, accès/démarrage sans clé, aide au parking + caméra, antibrouillards LED, Bluetooth, clim auto bizonale (quadrizone sur Q8), détecteurs pluie/luminosité, frein de parking auto, hayon élec., jantes alliage 20 pouces, peinture métal. (BMW), phares à LED, régl./limit. de vitesse, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, syst. multimédia avec écran tactile, GPS, prise USB...

Options

Audi Q8 : direction intégrale dynamique avec roues arrière directrices (1 360 €), pack Assistance Route (2 270 €), peinture métal. (1 240 €), phares HD Matrix LED (2 000 €), suspension adaptative (1 130 €), toit panoramique (1 830 €)...

BMW X6 : chargeur induction (150 €), pack Advanced Full LED (2 050 €), pack Innovation (3 000 €), pack Advanced Safety (2 100 €), Apple CarPlay (300 €), suspension adaptative (1 850 €)...

Consommations		
Moyenne	9 l/100 km	10,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	10/8,7/8,2 l/100 km	11,4/9,6/9,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	944 km/85 l	833 km/85 l
Note EuroNCap	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Slovaquie	États-Unis

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

AUDI Q8

Le verdict est cruel pour le X6, car sur la route il ne cède rien. Au contraire, il reste le chouchou de ceux qui aiment prendre les commandes. Mais le pionnier des SUV coupés paie la surenchère dans laquelle se sont jetés les SUV de luxe. À ce petit jeu, le Q8 prend une longueur d'avance avec ses roues arrière directrices, ses aides à la conduite dernier cri et ses technologies en tout genre. Et tant qu'à casser sa tirelire, autant prendre le plus moderne !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

D'un point de vue dynamique, le X6 n'est pas moins plaisant à conduire. Mais sur un segment où l'effet nouveauté est primordial, c'est le dernier qui a parlé qui a raison !



Sportif dans

C'est l'heure de se refaire une beauté ! Le Macan adopte pour l'occasion des évolutions mécaniques et améliore sa dotation technologique. Pour autant, le Macan S offre-t-il le frisson attendu de l'autre cheval cabré ?

Par Laurent Pinel Photos Christophe Hunsicker/Ace Team



l'âme



D'un côté, un luxueux SUV vendu à près de 100 000 unités par an, censé répondre aux exigences des familles et des chefs d'entreprise. De l'autre, un logo Porsche synonyme de

sensations fortes, faisant saliver n'importe quel amateur d'automobiles. C'est sûrement à cause de ce décalage entre les besoins d'un conducteur lambda et les attentes d'un passionné que ce "nouveau" Macan peut décevoir. Pourtant, avec de simples retouches parsemées çà et là, l'engin ne change pas de philosophie. Il se modernise, tout simplement, et se distingue de la première mouture par ses boucliers plus aérés et son hayon, désormais traversé par une bande lumineuse.

Une fois ces changements constatés, il y a plusieurs façons d'aborder le SUV allemand. La première réside dans l'évaluation de ses prestations, comme avec n'importe quel autre modèle comparable, qu'il soit badgé Mercedes, Audi, BMW, Lexus, Jaguar, Volvo ou Alfa Romeo. L'autre consiste à situer le Macan au sein de la gamme de l'un des constructeurs les plus iconiques du monde, au risque de se demander s'il s'agit d'une "vraie" Porsche. Soyons francs, pour se montrer plus clément, mieux vaut adopter la première méthode...

Un SUV répondant aux besoins du quotidien et se comportant comme une sportive ? C'est ce que le Macan S prétend être.

Quelques kilomètres suffisent pour se rendre compte du fossé qui existe entre ses concurrents et le Macan, au chapitre des prestations dynamiques. Doté d'une optionnelle suspension pneumatique (2 652 €), le Porsche affiche un comportement routier impressionnant de justesse et de précision. Facile à conduire et très sûr, il reste assurément le SUV le plus efficace du marché, celui dont les trains roulants permettent les meilleures vitesses de passage en courbe. Mais ça nous fait une belle jambe ! Pour un véhicule davantage destiné à une utilisation routière qu'à des week-ends sur circuit, ce n'est finalement pas si important... Si le modèle de Zuffenhausen est capable de telles prouesses, il sait aussi assurer un confort de suspension →



PLUS

Prestations dynamiques
Technologie embarquée
Ambiance à bord

MOINS

Manque de sensations
Options quasi obligatoires
Budget élevé

plus que convenable, que les passagers installés à l'arrière sauront apprécier. Ils pourront également chuchoter durant les discussions, grâce au soin apporté à l'insonorisation. Mais, là encore, cette appréciation ne sera pas du goût de tous : même lorsque la sonorité sportive de l'échappement (2 424 €) est activée, la mélodie mécanique demeure discrète dans l'habitacle. De l'aveu même d'un ingénieur Porsche, ce constat résulte de l'adoption d'un filtre à particules, mais aussi des différences d'opinion entre les ingénieurs en charge du confort et les motoristes. Quand

LE PROBLÈME EST RÉCURRENT CHEZ PORSCHE : IL FAUT COCHER DE NOMBREUSES ET CÔUTEUSES OPTIONS POUR PARFAIRE SON MACAN ●●●

les premiers souhaitent parfaire l'isolation phonique de l'habitacle, les autres tentent de faire pénétrer les bruits d'échappements jusqu'aux places avant. Imaginez les discussions... Lors du développement du Macan, nous savons qui a eu le dernier mot.

Ce choix nuit également aux sensations de conduite. Faute d'une sonorité sportive grisante, le Macan S semble sauter d'un virage à l'autre, mais sans donner le frisson. Il catapulte sans émouvoir, accélère sans faire dresser les poils de son conducteur. Efficace certes, mais froid !



Même s'il passe très vite dans les virages, le Macan restylé sera facile à distinguer, avec sa bande lumineuse qui traverse le hayon.



Excellente auto, sans doute la meilleure de sa catégorie; mais d'une Porsche, j'attends plus!



PORSCHE MACAN S 354 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 354 ch à 5400 tr/mn
Couple maxi	■ 480 Nm à 1360 tr/mn
Type	V6, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	2995 cm³/NC
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques AV/AR	235/60 R 18/255/55 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,70/1,92/1,62/2,81 m
Poids/tractable freiné	1865 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 5,3 s
Vitesse maxi	■ 254 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 500 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 66 500 €
Malus (CO ₂)	■ 10 500 € (204 g/km)
Prix du modèle essayé*	102 650 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, alarme, banquette AR 40/20/40, Bluetooth, clim auto 3 zones, détecteurs pluie/luminosité, ESP, hayon électrique, Isofix AR, jantes alliage 18 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie simili-cuir/Alcantara, siège conducteur électrique, syst. multimédia avec écran tactile/autoradio/GPS/prises USB/wi-fi...

Options

Accès et démarrage mains-libres (708 €), échappement sport (2424 €), freins céramiques (8100 €), jantes 19/20 pouces (1512/3672 €), pack Sport Chrono (1146 €), phares à LED (1092 €), sellerie cuir (1560 €), sièges sport (1800 €), suspension pilotée (2652 €)...

Consommations	
Mixte	■ 8,9 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 11,3/7,5 l/100 km
Réservoir	■ 65 l

Note EuroNCAP 5 étoiles

Pays de fabrication Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le "nouveau" Macan S concilie agrément, performances et efficacité remarquables. Il reste la référence dynamique du segment. Pourtant, certains de ses rivaux offrent plus de sensations. Saluons toutefois la technologie embarquée, qui progresse et contribue au bien-être à bord.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



① Efficace, rapide et plaisant, le Macan S reste la référence dynamique du segment. Mais, d'une Porsche, on attend davantage de sensations... ② L'habitabilité aux places arrière est plus que satisfaisante. La garde au toit est généreuse et l'espace aux jambes suffisant. ③ Pour plus de contraste avec le "Bleu Miami" (2388 €) de la carrosserie, les étriers doivent être peints en jaune! Il s'agit des freins céramique, en option à 8100 €. ④ Le coffre cube 500 dm³ et profite de dossiers rabattables.



Le châssis, qui peut profiter du système de vectorisation du couple (1500 €) pour accroître encore le dynamisme, ou les freins carbone céramique (8100 €), encaisse la cavalerie sans sourciller.

Si les performances stagnent, malgré une puissance passée de 340 à 354 ch, elles suffisent pour laisser beaucoup d'autres SUV sur le carreau.

Affublé d'un nouveau turbo à double flux, le V6 3.0 d'origine Audi répond aux nouvelles normes antipollution... et à la moindre sollicitation. Il ne souffre d'aucun temps de réponse et la fameuse transmission robotisée à double embrayage PDK fait preuve d'intelligence et de rapidité. Elle réagit différemment selon les modes de conduite et s'adapte parfaitement à l'humeur du conducteur, y compris lorsque celui-ci s'essaie à l'écoconduite. Là, le Macan S peut se contenter de 8,5 litres de sans-plomb pour parcourir 100 kilomètres.

Plus lourd et moins bon marché que certains de ses rivaux, le Macan S conserve, heureusement, quelques spécificités. Mais pourquoi choisir un Macan plutôt que l'un de ses concurrents? Outre ses aptitudes à la conduite rapide, et l'effet non quantifiable (mais déterminant) que le logo Porsche provoque, l'engin se distingue par sa présentation atypique et originale, inspirée des 911. On y retrouve un volant très vertical, un compte-tours central et une position de conduite parfaite. S'y ajoutent un traitement des matériaux remarquable, une finition irréprochable et des équipements high-tech. Dans cette version, le Macan voit son écran tactile passer de 7 à 10,9 pouces et repousse les aérateurs sous cette dalle, alors qu'ils étaient précédemment de chaque côté de l'écran. Mais pour parfaire sa dotation, le Macan S impose un passage prolongé et coûteux par la case "options". Résultat: notre modèle d'essai dépassait les 100 000 €. À ce tarif, la concurrence en offre plus. ■

LES EXPERTS AJ

Face au désamour des berlines, la sauvegarde de l'espèce passera-t-elle par leur pendant break, par ailleurs plus écologique et plus correct fiscalement que les SUV ? À voir... C'est en tout cas avec l'A6 Avant que nos Experts ont fait connaissance avec la nouvelle grande routière Audi.

Malgré un gabarit important (4,94 m), l'A6 est moins accueillante qu'attendu.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

AUDI A6 AVANT

50 TDI Quattro Tiptronic 8 (3.0 V6 TDI 286 ch) S Line - **70 800 €**

Malus écologique: 1 260 à 2 300 € (147 à 155 g/km CO₂)



Sans être aussi grand que celui d'un Classe E, le coffre n'a rien à envier à celui d'un SUV (544 dm³).



La finition est tirée à quatre épingles et même Franck Lagorce a été bluffé par les écrans numériques et tactiles. Tout a beau être pensé de manière intuitive, il faut un peu de temps pour maîtriser toutes les fonctions.



L'association V6 de 286 ch, transmission Quattro et suspension pneumatique (1 850 € sur S line) fait des merveilles... sauf pour le porte-monnaie.



Franck Lagorce
(Pilote)

- Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
- 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 21 victoires en Trophée Andros.



Mélina Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

“ Cela faisait longtemps que je ne m'étais pas senti aussi bien dans une auto : tout est pensé pour faire de la conduite un vrai régal ! ”

L'avis du pilote



Bienvenue dans la voiture Star Wars! C'est sidérant et je ne vois pas très bien ce que je vais pouvoir trouver à redire. L'environnement du poste de conduite (position de conduite, ergonomie...) est parfait, l'interface multimédia géniale, et les aides à la conduite impressionnantes. **Le V6 a de la ressource et son velouté est un délice. Avec la transmission Quattro, difficile de prendre cette A6 en défaut dans des conditions normales d'utilisation :** la tenue de route se montre équilibrée et sécurisante et le confort de suspension est remarquable. Le freinage ne souffre pas de critique : malgré le poids [NDLR : 2084 kg!], la puissance et l'efficacité sont là. Si je cherche la petite bête (à ce prix-là, je peux), je dirais que l'aide au franchissement de ligne cherche trop sa voie. Le voyant de la surveillance de l'angle mort est, lui, très (trop ?) présent : il surprend soudainement et attire l'œil.

“ Comptez un bon mois de pratique quotidienne avec exercices obligatoires pour maîtriser toutes les fonctions de bord. Après, ce n'est que du bonheur ! ”

L'avis de la journaliste



Il arrive un moment où tous ces écrans, c'est beau, mais ça donne le tournis. Idem pour les aides à la conduite... À L'AJ, nous sommes rôdés, mais les conducteurs utilisent-ils le plein potentiel de leur voiture ? Pas sûr... Une techno se doit d'être transparente et d'apporter un vrai progrès (l'ABS, l'ESP, les airbags). Ou lorsqu'elle sert l'agrément ! Alors, oui aux roues arrière directrices pour donner de l'agilité – l'A6 en a besoin ; oui au régulateur de vitesse adaptatif – génial dans les bouchons ! Mais je ne suis pas certaine qu'une énième caméra de l'aide au parking soit indispensable, à part à gonfler la facture. **Avec les normes antipollution très sévères, les berlines et les breaks pourraient tenir leur revanche.** Mais malgré ses efforts – seulement 7,7 l/100 km, autant dire rien pour un break de 286 ch –, cette A6 subit encore un malus... mais qui baisse en 2019 et qui est moins élevé que celui d'un SUV.

“ Elle est magnifique à regarder et c'est un rêve à conduire, mais pour une voiture de presque 5 m, les passagers arrière ne sont pas à la fête. ”

L'avis du taxi



Wahou, quel luxe, quelle classe et quelle débauche d'équipements ! Mais j'ai juste un permis de conduire... Pas celui de "hautes technos". **Les deux écrans tactiles et celui de l'instrumentation de bord sont sublimes, mais je suis perdu ! Il faut prendre le temps d'appivoiser toutes ces fonctions pour en profiter.** À conduire, cette A6 est un... délice ! Elle se montre étonnamment maniable pour une voiture aussi longue [NDLR : notre A6 était dotée de l'option roues arrière directrices]. J'essaie de trouver un défaut, mais je sèche. Ah, si ! Voyager à la place centrale arrière est une punition ! Le dossier est raide comme une planche et le tunnel de servitude encombrant. Les deux autres passagers ne sont guère mieux lotis : ils peuvent à peine glisser leurs pieds sous les sièges avant. C'est fâcheux d'être aussi peu spacieuse vu le gabarit (4,94 m). Je trouve aussi que le diesel est assez présent à bord.

Électrifiant

Le CR-V est bien décidé à nous faire oublier le diesel avec cette mécanique essence/électrique annoncée encore plus sobre.

On vous emmène ? Par Alan Froli Photos Christian Martin

Bien qu'ils aient le vent en poupe, les SUV tardent à recevoir des motorisations hybrides. Il faut dire que leur vocation routière invite encore les constructeurs à rester fidèles aux diesels, dont la sobriété reste exemplaire à haute vitesse. Honda est cependant l'un des rares (avec Toyota évidemment) à croire aux vertus du mariage essence/électrique pour les gros véhicules. Le constructeur profite à cet égard d'une sérieuse expérience dans le

domaine, puisque la première Civic Hybride IMA date du début des années 2000 et que de nombreux modèles ont suivi, comme la berline Insight ou le minispac Jazz. Surtout, Honda a particulièrement bossé son sujet, la technologie ici employée est en effet assez différente de ce que l'on a connu jusqu'à présent. Au placard, le variateur qui fait mouliner exagérément le moteur thermique à l'accélération. Terminé les moteurs électriques incapables de propulser seuls l'auto ! Le nouveau CR-V hybride ne "braille" pas et s'emploie à rouler régulièrement ➔



A blue Honda CR-V is parked on a paved surface in the foreground, angled towards the left. Behind it are two large, cylindrical industrial silos made of corrugated metal. The silos have conical roofs supported by a network of rusty metal beams. The scene is brightly lit, with strong shadows cast on the ground and the silos. The sky is clear and blue.

POUR SE PRÉSENTER COMME UN
MODÈLE DE VERTU, LE CR-V MISE
SUR LA TECHNOLOGIE ESSENCE-
HYBRIDE, SANS POUR AUTANT
ADOPTER LA SOLUTION D'UNE
BATTERIE RECHARGEABLE ●●●

en mode 100 % électrique, même si parcourir plusieurs dizaines de kilomètres sans brûler une goutte d'essence reste impossible faute de grosse batterie rechargeable sur secteur. À la moindre occasion, c'est non pas le moteur thermique qui entraîne les roues, mais l'électrique. En effet, techniquement, le 2.0 essence à cycle Atkinson, dont la puissance maxi reste assez limitée mais qui offre un rendement énergétique supérieur à celui d'un moteur classique, sert la plupart du temps de générateur pour alimenter le moteur électrique, qui se charge, lui, d'entraîner les roues. Ce dernier peut aussi être ravitaillé par la batterie qui s'autorecharge grâce à la récupération de l'énergie à la décélération.

Le moteur thermique se coupe donc régulièrement, pour le plus grand bonheur des oreilles.

Il n'y a qu'entre 80 et 120 km/h (65 % du temps environ) qu'il entraîne l'auto directement, après qu'un embrayage l'a connecté délicatement à un "pignon fixe". Pas de vitesses à passer, donc, et le CR-V offre une douceur digne d'une voiture électrique! Idéal pour ceux qui cherchent des déplacements ultra-zen, d'autant que l'insonorisation poussée bâillonne efficacement le moteur thermique quand il prend des tours. Le CR-V hybride affiche par ailleurs un comportement routier ultra-sain typiquement Honda, avec une direction franche, un train avant réactif et une suspension rigoureuse mais jamais trop ferme.

Rien à dire sur le comportement routier, ultra-sûr et efficace, typiquement Honda. Le confort est très correct, d'autant que l'insonorisation du moteur thermique s'avère soignée.



La planche de bord de la version hybride se distingue par cette console centrale dotée de boutons "P-R-N-D" au lieu d'un levier de vitesses. Même si l'ensemble manque de chaleur et de raffinement, la construction est sérieuse.



❶ Les compteurs numériques adoptent un design pour le moins minimaliste. L'important n'est plus tant le régime moteur que la vitesse.

❷ L'ordinateur de bord fournit moutlt informations détaillées pour surveiller sa consommation.



PLUS
Douceur à l'usage
Consommation Équipement

MOINS
Agrément mécanique limité
Pas d'option
7 places

L'avis de Alan Froli



Pas passionnant à conduire, mais à choisir un SUV familial, ce CR-V ultra-sobre figurerait sur ma short list.



AVEC UNE CONSOMMATION À PEINE SUPÉRIEURE À 5 L/100 KM, LE CR-V HYBRIDE EST L'UN DES SUV LES MOINS GOURMANDS DU MARCHÉ ●●●



❶ À l'arrière, l'habitabilité généreuse et l'espace réservé pour glisser les pieds sous les sièges permettent d'allonger les jambes. Les dossiers sont également inclinables. ❷ Le compartiment à bagages reste dans la bonne moyenne de la catégorie, selon Honda. Hélas, le positionnement de la batterie sous le plancher de coffre ne permet pas de prendre l'option 7 places.

Le plaisir mécanique, en revanche, est un peu en berne, et pour cause: le régime moteur ne correspond pas forcément à ce que le conducteur ordonne avec son pied droit ou via les palettes au volant qui agissent sur la force de récupération d'énergie. D'un autre côté, ce n'était pas mieux avec le variateur. Et les capacités de reprises sur les grands axes sont suffisantes dans le cadre d'un usage familial, même si elles ne semblent pas tout à fait à la hauteur des 184 ch annoncés. Surtout, le système fait ses preuves à la pompe, et c'est bien là l'essentiel: à en croire l'ordinateur de bord, le CR-V oscille entre 4 l/100 km sur départementales et 6,2 l/100 km sur autoroute. En

attendant la confirmation de nos techniciens en charge des mesures à Montlhéry, cela reste intéressant pour un SUV aussi imposant, spacieux et qui se montre par ailleurs pratique, du moins pour les familles pas trop nombreuses. La batterie située sous le plancher du coffre empêche en effet de sélectionner l'option 7 places. Mais, à plus de 37 000 €, ce CR-V n'est pas vraiment donné même s'il est bien équipé. D'autant que, pour une rallonge raisonnable, certains SUV hybrides rechargeables permettent, eux, de parcourir entre 30 et 40 km en tout électrique (soit tout ou partie des trajets quotidiens), après un branchement de quelques heures sur secteur. ■

HONDA CR-V Hybride 184 ch 2WD Elegance

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 184 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 175 Nm à 4 000 tr/mn + 315 Nm (électrique)
Type	4 cyl. essence en ligne + électrique synchrone à aimant permanent
Cylindrée/puissance fiscale	1 993 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/1
Batterie	lithium-ion

(1) Cumulée. 145 ch à 6 200 tr/mn pour le moteur essence.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	235/60 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,60/1,86/1,68/2,66 m
Poids/tractable freiné	1 614/750 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,8 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 497 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 37 350 €
Malus (CO ₂)	■ 45 € (119 g/km)
Prix du modèle essayé*	37 960 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km**

* Avec options et malus inclus. ** 5 ans pour la batterie.

Équipements de série ■

6 airbags, accès mains-libres, AFIL, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, ESP, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence auto, jantes alu 18 pouces, lecture des panneaux, régul. de vitesse adaptatif/limit. de vitesse, rétros rabattables électriquement, rétro intérieur jour/nuit auto, sièges AV chauffants, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Mirror Screen/prise USB...

Options

Peinture métallisée (610 €).

Consommations	
Mixte	■ 5,3 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5/5,4 l/100 km
Réservoir	■ 57 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



À défaut d'être sensationnel, ce CR-V hybride régale par sa douceur et fait ses preuves à la pompe avec un appétit tournant autour de 5 l/100 km. Il hérite aussi des qualités intrinsèques du SUV Honda, parmi lesquelles un bel espace intérieur et de bonnes prestations routières. Dommage qu'il soit un peu cher et indisponible en 7 places.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Biographie

SITE DE PRODUCTION

TAKAOKA ET NAGAKUSA

(Japon)

EXEMPLAIRES VENDUS

À fin octobre 2018,

il s'en est vendu plus de

7 521 exemplaires enFrance (**7 093** hybrides).

C'est à peine moins

qu'en 2017 et qu'en 2016

(respectivement **8 400** et**8 785** unités obtenues sur

une année pleine).

MOTORISATIONS

DIESEL : 2 l 124 puis

143 ch; 2,2 l 150 ch

ESSENCE : 2 l 151 ch**HYBRIDE ESSENCE** :

puissance cumulée 197 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

DYNAMIC EDITION**HYBRIDE 2,5 l 197 ch**Sa seconde vie
en occasion

Tant qu'à faire, pourquoi ne pas opter pour un RAV4 hybride ? C'est le choix écologique par excellence. Et comme la robustesse est au rendez-vous, vous voilà parés pour l'avenir.

FLORIAN GROUT



Né en 2013
Fin de carrière 2018

Toyota RAV4

Par Stany Meurer

Le RAV4 a toujours occupé une place à part chez Toyota. À l'origine, il fut le pionnier des SUV compacts. Aujourd'hui, il renonce au diesel pour faire l'apologie de l'hybride.

À quelques exceptions près, Toyota est un constructeur prudent, peu enclin à s'engager sur les voies de l'innovation. Parmi elles, il y a pourtant la Prius qui a prôné la première l'hybride comme alternative au diesel. Il y a aussi le RAV4, considéré lors de son lancement, en 1994, comme un "Recreational Active Vehicle" (véhicule de loisirs actifs), mieux connu depuis sous l'appellation SUV. Né en version 2 portes, l'engin à 4

roues motrices permanentes connut un succès fulgurant parmi les élégantes des grandes villes et bénéficia rapidement de l'appui d'une variante 4 portes pour élargir sa clientèle. Il fut l'un des premiers de sa classe à se convertir, au cours de sa 4^e génération qui s'efface aujourd'hui, à la formule hybride et à abandonner le diesel. Pourtant, le RAV4, c'est aussi l'histoire d'une icône dont les parents ont mal interprété son ADN. Si Volkswa-

gen a imposé la Golf comme une référence, Toyota s'est laissé déborder par la horde des concurrents, ne profitant pas du capital sympathie du premier RAV4 (plus de 8,5 millions d'unités de toutes générations vendues à ce jour, tout de même !). Au point qu'aujourd'hui, peu se souviennent qu'il est le fondateur du genre. À ce titre, il mériterait de rester comme le mètre étalon du segment. Ce qu'il n'est plus, hélas, depuis longtemps... ■

ENFIN une solution **efficace** contre les problèmes d'érection !

- 1 Vous vaporisez,
- 2 Vous obtenez une

ÉRECTION IMMÉDIATE !

PAS D'ATTENTE • Agit pendant des heures

Si vous recherchez un moyen rapide, sûr et par-dessus tout efficace pour avoir une érection puissante et ferme, alors **Spray-X !** est fait pour vous.

Des centaines de personnes dans le monde l'ont testé avec succès

Et, en ce moment beaucoup de personnes le considère comme tout à fait indispensable.

Votre érection est immédiate. Vaporisez simplement un peu de **Spray-X !** sur votre pénis et il se raidira sur-le-champ, même si vous n'avez pas eu d'érection depuis des années ! Des essais cliniques le prouvent !

Pour en savoir plus sur ce produit révolutionnaire, lisez ce qui suit ...

Pas d'attente !

Voyons les choses en face : en tant qu'homme, tout ce que vous souhaitez c'est avoir une érection QUAND VOUS VOULEZ, SANS ATTENDRE et de pouvoir recommencer à faire l'amour PEU APRÈS AVOIR ÉJACULÉ !

Et aujourd'hui, vous pouvez obtenir ces résultats. Oui, vous pouvez avoir une érection solide, résistante sans attendre quand vous le voulez et commencer à faire l'amour juste après avoir joui ! Comment est-ce possible ? Grâce à l'extraordinaire découverte du **Spray-X !**

Le stimulant sexuel en SPRAY le plus puissant au monde !

Laissez-moi insister à nouveau sur le fait que la plus grande innovation de ce nouveau stimulant sexuel est qu'il se présente sous la forme d'un spray. Lorsque vous vaporisez ce produit directement sur votre verge, les agents stimulants qu'il contient entrent en contact direct avec les corps caverneux (corpus cavernosa) situés dans votre pénis qui sont à l'origine de l'érection. Ainsi, votre rigidité pénienne sera immédiate.

C'est exactement ce qui va se passer ...

Vous avez envie de faire l'amour, mais vous savez que vous n'aurez pas l'érection désirée ! ...

Vous n'avez pas le temps de prendre un stimulant sexuel « classique », car vous ne disposez pas des 20 à 30 minutes nécessaires pour qu'ils agissent ...

Alors prenez simplement votre **Spray-X !** et vaporisez directement votre verge ... Et, sans attendre 5, 10 ou 20 minutes, votre pénis gonfle naturellement et vous procure une érection puissante et durable. Une érection comme vous n'en avez jamais connue auparavant ...

Dès cet instant, vous serez capable de faire l'amour aussi longtemps que vous le voulez. Pourquoi ? Parce qu'en plus de ses agents favorisant la stimulation sexuelle, **Spray-X !** contient également un ingrédient qui retarde l'éjaculation ! Oui, vous avez bien lu : grâce à **Spray-X !**, vous pouvez faire l'amour plus longtemps !

Témoignages spontanés d'utilisateurs

« J'ai 73 ans et je fais l'amour 3 fois par jour ! »

« Votre spray est vraiment un produit extraordinaire ... Non seulement il est très discret, mais il me permet d'avoir une belle et grosse érection quand je veux ! J'ai 73 ans, et je peux vous dire que je fais l'amour jusqu'à 3 fois par jour ! Ma femme est ravie ! »



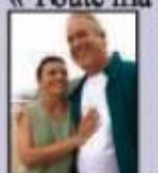
« Mon pénis est plus gros ; j'en suis certain ! »

« J'ai toujours eu des problèmes d'érection. J'ai essayé beaucoup de produits, mais **Spray-X !** me donne sans aucun doute les meilleurs résultats ... et pour plus longtemps. Vous vaporisez un peu de **Spray-X !** juste avant de faire l'amour et oubliez tout le reste ! Vous êtes sûr de bander à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit ... »



« Ma femme et moi utilisons tous les deux **Spray-X !** »

« Toute ma vie j'ai eu des problèmes d'érection et d'éjaculation précoce. Ces problèmes font désormais partie du passé ! Ma femme et moi utilisons **Spray-X !** pour un plaisir mutuel intense. Nous pouvons maintenant faire l'amour pendant des heures. Je recommande vivement **Spray-X !** à tout le monde ! »



Idéal également pour les femmes !

Prenez du plaisir à « exciter » encore plus votre partenaire ... Vaporisez **Spray-X !** sur les parties intimes de votre partenaire afin d'engendrer une délicieuse sensation au plus profond d'elle et la rendre beaucoup plus excitée...!!

Garantie

Nous garantissons de la manière la plus formelle possible que si, pour quelque raison que ce soit, vous n'êtes pas satisfait à 100 % des résultats que vous obtenez avec **Spray-X !**, vous pouvez renvoyer les produits non utilisés en échange d'un remboursement immédiat. Sans avoir à vous justifier. Garantie écrite et sincère.

Michael Ritz

Appelez immédiatement le numéro

GRATUIT

0805.08.06.05

et rappelez le code promotion PAJ01 du lundi au vendredi 9h - 16h

paj.spray-x.fr



Bon pour 2 mois d'essai sans risque

Veuillez compléter & envoyer à : HD Perform - 9, rue de Condé - 33064 Bordeaux Cedex.

OUI, je souhaite tester, sans risque et autre obligation d'achat de ma part, votre nouvel aphrodisiaque **Spray-X !** car vous garantissez que :

Je ne prends aucun risque • J'aurai une érection immédiate • Je serai capable de contrôler mon éjaculation • Je serai capable de rendre les orgasmes de ma partenaire 100 fois plus intenses • Je ne souffrirai d'aucun effet secondaire.

Veuillez m'envoyer :

PAJ01

☐ 3 sprays de **Spray-X !** + 2 Sprays gratuits (la manière la plus économique et la plus efficace de commander) au prix spécial de seulement **69.95 € (vous économisez 79.80 €)** **SOIT UN TOTAL DE 5 SPRAYS !**

☐ 2 sprays de **Spray-X !** + 1 Spray gratuit pour seulement **49.95 € (vous économisez 39.90 €)** **SOIT UN TOTAL DE 3 SPRAYS !**

☐ 1 spray de **Spray-X !** (simplement pour tester) au prix spécial de **29.95 €**.

☐ Emballage et expédition **4.90 €**

☐ Je souhaite une livraison EXPRESS **3.00 €**

TOTAL DÙ : €

NOM/PRENOM _____
ADRESSE COMPLÈTE _____

EMAIL : _____

Je préfère régler par : ☐ Chèque établi à l'ordre de BIOTULA Lab
☐ Carte de crédit

N° Carte : _____

Cryptogramme : _____ Date d'Expiration : _____

Date de naissance : _____ Signature : _____

IMPORTANT : afin de protéger votre vie privée, vos sprays de Spray-X ! seront envoyés dans un emballage discret sans marquage. Ainsi personne ne saura, même en ouvrant la boîte, que vous utilisez un aphrodisiaque très puissant.



Asie

Terra

► **TYPE** SUV familial
5 ou 7 places.

► **MARCHÉS** Thaïlande,
Chine, Philippines...

► **SIGNES DISTINCTIFS**

Banquette de second rang
rehaussée, rabattable
depuis le poste de conduite
via un simple bouton.

Les goûts et

Qu'y a-t-il de commun entre les automobilistes asiatiques, américains, européens ou

Moyen-Orient

Patrol

► **TYPE** SUV de luxe
8 places.

► **MARCHÉS** Bahreïn,
Arabie Saoudite, Qatar...

► **SIGNES DISTINCTIFS**

Capable de rouler à plus
de 100 km/h sur une piste
caillouteuse, tout en
proposant un confort
de limousine.



Europe

Navara

► **TYPE** Pick-up européen, jumeau des Renault Alaskan et Mercedes Classe X.

► **MARCHÉS** Europe, Mexique.

► **SIGNES DISTINCTIFS**

Redoutable franchisseur, utilisé principalement par des professionnels mais aussi comme véhicule de loisir.



les couleurs

Par Guy L'Hospital

encore moyen-orientaux ? À en juger par leurs voitures respectives... pas grand-chose !

Amérique

Titan

► **TYPE** Half-ton pick-up simple ou double cabine.

► **MARCHÉS** USA, Canada...

► **SIGNES DISTINCTIFS**

Aussi chic qu'une Mercedes pour aller dîner avec madame... sans oublier de ranger sa Winchester sous la banquette arrière.



Si le Patrol ne peut rivaliser avec un BMW X5 en termes de comportement, il le ridiculise sur pistes. Cela explique qu'il caracole en tête des ventes dans les pays du Moyen-Orient.



"ALLER PIQUE-NIQUER EN FAMILLE DANS LES DUNES ET ÊTRE CERTAIN D'EN REVENIR, SEUL LE PATROL PEUT VOUS LE GARANTIR."

ISMAIL SETHI Chef de produit Nissan Patrol Moyen-Orient

Rien ne doit arrêter le Titan... si ce n'est l'absence de stations-service. Car son gros V8 de 400 ch a la particularité d'assécher rapidement le réservoir d'essence.



N

'est pas Qashqai qui veut. Si Nissan a montré qu'il pouvait inventer un segment et imposer un modèle au niveau mondial, il n'en va pas toujours de même. Certains segments, notamment dans la large catégorie des SUV, imposent de fabriquer des modèles spécifiques à chaque région du monde.

Nul besoin d'étude sociologique pour mesurer les difficultés que rencontre un constructeur désirent commercialiser certains véhicules dans différents pays. Dans le charter qui nous mène de Madrid à Errachidia, au Maroc, la dizaine de journalistes américains, casquette vissée sur la tête, se reconnaît au premier coup d'œil. Si nous partageons avec eux certaines valeurs, nous cultivons des goûts opposés, du moins en matière d'automobiles.

Titan et Navara sont deux pick-up à succès. En Europe, le Navara (alias Renault Alaskan et Mercedes Classe X) est fabriqué dans l'usine de Barcelone. En France, on achète un Navara pour un usage précis, le plus souvent professionnel, mais aussi pour l'allègement de charges auquel il pouvait prétendre (avantage susceptible de ne pas être maintenu en 2019). Pour Andrew Limberg, responsable de la gamme pour le Vieux Continent: *"En Europe, la raison première d'achat reste l'usage"*. C'est beaucoup moins le cas outre-Atlantique, où le Navara n'est pas importé. *"Aux États-Unis, le marché du pick-up est très important et trusté par le Ford 150, précise Brent Hagan de Nissan North America, chez nous, il est primordial que le modèle soit américain. C'est le cas de notre Titan, élaboré pour le marché US*

et fabriqué dans l'État du Tennessee." Il est vrai que ce "half-ton pick-up" ne fait pas dans la dentelle. Ses dimensions impressionnent, sa capacité de charge aussi. On a l'impression de s'installer à bord d'un camion. Tout est surdimensionné et paraît démesuré à nos yeux: les porte-gobelets deviennent des porte-bouteilles, le rangement réfrigéré a des allures de congélateur, sans oublier l'énorme levier de vitesses au tableau de bord. Pourtant, sur les pistes marocaines, le Titan n'est pas si complexe à prendre en main. La direction reste relativement précise et le V8 de 400 ch donne la chair de poule à chaque coup de gaz. Il existe en plusieurs longueurs, cinq niveaux de finition et dispose de nombreux accessoires et options.

Aux États-Unis, le Titan est un véhicule de luxe

Au final, le client américain peut choisir entre 400 combinaisons. Pour lui, le prix d'achat moyen du Titan dépasse les 60 000 \$. C'est plus cher qu'une grande routière Mercedes ou BMW. Pour Brent Hagan: *"Le Titan est considéré comme une voiture haut de gamme. Il est utilisé pour aller travailler, bien sûr, mais aussi pour les loisirs ou encore dîner en ville avec son épouse."* Ce n'est pas le cas du Navara qui, pourtant fabriqué au Mexique, n'est pas vendu aux États-Unis. *"Le segment du petit pick-up ne pèse pas très lourd aux États-Unis, affirme Andrew Limberg, là-bas, ils ont encore le Frontier, l'ancienne version du Navara, qui permet de travailler des prix d'attaque. Le Navara serait sans doute plus cher et la plus faible différence de prix avec le Titan compliquerait son positionnement."* Pourtant, s'il fallait ➔



"POUR PLAIRE AUX AMÉRICAINS, LA QUALITÉ PREMIÈRE D'UN GROS PICK-UP N'EST PAS SA TAILLE NI SA PUISSANCE. IL DOIT AVANT TOUT ÊTRE FABRIQUÉ SUR PLACE. C'EST PRIMORDIAL."

BRENT HAGAN Chef de produit Nissan Titan Amérique du Nord



Sous la banquette arrière, on trouve de multiples rangements pour y glisser canne à pêche ou Winchester... Dans le Grand Ouest, on ne rigole pas avec les loisirs.

décerner la palme de l'efficacité sur terrain difficile, c'est bien le Navara qui l'emporterait. Plus léger, il grimpe sans difficulté les dunes les plus pentues, ne se laisse pas emporter en descente, et son confort, certes ferme, reste d'un bon niveau grâce à son essieu arrière multibras.

L'Europe privée de Terra

Le pick-up européen partage de nombreux éléments avec le Terra. Lancé en 2018 au Salon de Bangkok, il est fabriqué en Thaïlande et en Chine pour certains marchés asiatiques. Ce SUV assez rustique reprend les fondamentaux pour évoluer hors asphalte, mais soigne son espace habitable. Il est proposé en cinq ou sept places, avec une banquette arrière rehaussée qui se rabat automatiquement depuis le poste de pilotage afin de libérer l'espace, et permettre aux enfants installés sur la dernière rangée de sièges de descendre sans difficulté. Autre signe distinctif, la planche de bord est empruntée au Navara, mais des porte-gobelets rétractables ont été installés sous les ouïes d'aération. Son design assez commun limiterait ses chances de succès si Nissan décidait de le produire ou l'importer sur le continent européen. *"Mais surtout, précise Pedro Deanda, basé au Japon et responsable des SUV à châssis séparé et pick-up, il faudrait prévoir de nombreuses modifications pour l'adapter aux normes et aux goûts des clients. De quoi renchérir la facture sans grand espoir de retour*

Avec son châssis séparé, le Terra manque de rigueur sur la route. Son 2,5 l diesel affiche 190 ch et son empattement de 2,85 m favorise l'espace à bord. Pas si éloigné des goûts européens...



"EN ASIE, MANQUER D'ESPACE AUX JAMBES, DE RANGEMENTS OU DE CAPACITÉ DE CHARGEMENT SERAIT RÉDHIBITOIRE POUR UN SUV DE LA TAILLE DE NOTRE TERRA."

PEDRO DEANDA
Chef de produit Nissan
SUV et pick-up



Il dispose de tout ce qui fait la force d'un vrai 4x4, mais c'est sa qualité de vie à bord que les Asiatiques apprécient. Il peut accueillir jusqu'à sept personnes avec une modularité très élaborée.

CHÂSSIS SÉPARÉ VS CAISSE AUTOPORTEUSE

Au début de l'histoire automobile, la question ne se posait pas. Toutes les carrosseries étaient vissées sur des châssis dits à échelle. Les premières coques autoporteuses – soubassement et éléments de structure sont soudés ensemble – datent des années 30. Plus rigides, plus légères, ces coques ont permis d'améliorer la sécurité, l'agrément et le rendement énergétique. A contrario, l'absence de souplesse limite considérablement leurs aptitudes au franchissement. C'est ce qui explique que les véritables SUV tout-terrain et les modèles utilitaires transformables continuent à privilégier le châssis séparé.

d'investissement. En général, pour être à peu près assuré de faire des bénéfices dans une région, il faut qu'il y ait un potentiel de 50 000 ventes par an."

Passer du Terra au Patrol montre le monde qui sépare les souhaits des clients de différentes régions. L'émblématique SUV Nissan, qui a longtemps été commercialisé en Europe pour concurrencer, non sans succès, le Toyota Land Cruiser, a fait les frais de la théorie de Pedro Deanda au moment de la crise de 2008. Maintenant, plus de 90 % des ventes de Patrol sont réalisées au Moyen-Orient. En charge de la région et de ce véhicule en particulier, Ismail Sethi peut faire ce qu'il veut et adapter le modèle avec précision aux goûts des clients. Dans les pays du Golfe, le Patrol domine très facilement le marché des SUV. Il peut accueillir huit personnes sur trois rangées de sièges. Cuir, incrustations bois, chrome et équipements dotés des technologies les plus récentes l'ancrent dans l'univers du luxe. C'est aussi un redoutable franchisseur. Malgré ses presque trois tonnes, il s'adapte à tous les terrains. De l'ensemble des modèles testés, c'est de loin le plus confortable.

Reste l'épineuse question de l'impact sur l'environnement. Les choses vont dans le bon sens. C'est en tout cas le point de vue de Pedro Deanda : "À la fin des années 90, nombre de constructeurs ont délaissé la fabrication des modèles sur base de châssis séparé, car il y avait beaucoup de bénéfices à passer à la carrosserie monocoque. Mais les progrès que nous avons réalisés ces dernières années rendent ce type d'architecture compétitive et plutôt rentable pour un constructeur." De là à y voir une tendance à réaliser des investissements supplémentaires sur des mécaniques plus sobres et moins polluantes, il n'y a qu'un pas... Que le patron de LCV

Nissan franchit sans hésiter : "Le meilleur exemple concerne le Moyen-Orient. Il y a quelques années, il était inimaginable de rouler avec autre chose qu'un V8 sous le capot. Le Patrol est depuis peu proposé aussi en V6." Une façon de voir le verre à moitié plein. ■



Asie

Terra

Lxlxh: 4,89x1,87x1,84 m

Poids: 1 925 kg

Moteur: 2.5 diesel 190 ch/450 Nm



Europe

Navara

Lxlxh: 5,23x2,01x1,81 m

Poids (tractable): 1 976 kg (3 500 kg)

Moteur: 2.3 diesel 190 ch/450 Nm



Moyen-Orient

Patrol

Lxlxh: 5,31x2,27x1,94 m

Poids (tractable): 2 820 kg (3 500 kg)

Moteurs: V8 400 ch/560 Nm, V6 279 ch



Amérique

Titan

Lxlxh: 5,81x2,10x1,97 m

Poids (tractable): 2 632 kg (4 255 kg)

Moteur: V8 395 ch/534 Nm



"LE NAVARA OFFRE DE MULTIPLES POSSIBILITÉS DE PERSONNALISATION. C'EST QUELQUE CHOSE QUI SE DÉVELOPPE BEAUCOUP EN EUROPE, Y COMPRIS POUR LES PICK-UP."

ANDREW LIMBERG

Chef de produit Nissan Navara Europe



C'est l'un des premiers pick-up à avoir troqué son train arrière à lames contre un essieu multibras. Cela transfigure le comportement du Navara.

2019, UNE ANNÉE DE

Formule 1, Rallye, Formule E, Le Mans, Indianapolis... Chaque discipline du plus haut niveau du sport automobile promet du nouveau, du beau, du brillant pour cette nouvelle année. Par François Dauré



Le 1000^e grand prix de F1 : un objectif évident pour l'insatiable Lewis Hamilton.

Formule 1 : le Millénium d'avril

Certains ne manqueront pas de qualifier le 14 avril prochain de jour "historique". Mais il faut savoir raison garder... Le millième Grand Prix marquera l'histoire de la F1 et cela suffit. Comme un symbole, il se disputera en Chine, à Shanghai, cité phare du développement économique galopant et d'une Asie nouvelle. Au-delà des célébrations, il fournira l'occasion de mesurer le chemin parcouru depuis ce 13 mai 1950, à Silverstone, et le triplé des Alfa Romeo, emmené par l'Italien Nino Farina, premier vainqueur et en fin de saison, premier champion du monde de Formule 1. Le plus bel hommage à ces pilotes des temps héroïques – sans casque intégral, sans harnais, sans Halo, mais, pour certains, avec un smoking sous la combinaison, comme le prince Bira – ne pourra être rendu que par les acteurs de cette troisième manche du championnat du monde 2019 : Lewis Hamilton, bien sûr, Sebastian Vettel, mais aussi cette nouvelle génération qui s'invite sur le devant de la scène, Charles Leclerc (Ferrari), Max Verstappen et Pierre Gasly (Red Bull) en tête.

Endurance : en attendant les hypercars

Réformé l'an passé, pour sa survie, le championnat du monde d'Endurance (WEC) s'étale désormais sur deux années calendaires, avec les 24 Heures du Mans en guise de conclusion. La grande classique de la Sarthe a aussi profité de l'engagement de Fernando Alonso avec Toyota en 2018. Défi couronné de succès, autant pour la marque japonaise que pour le champion espagnol. Ils restent associés pour la fin de l'exercice 2018-2019 du WEC, et peut-être au-delà. Ce qui donnera à Fernando l'occasion de découvrir Sebring, la pittoresque épreuve floridienne, de retour au calendrier sous l'appellation des 1 000 Miles, le 15 mars, avant de revenir au Mans, les 15 et 16 juin. À ce moment, seront révélés les règlements de la future catégorie reine de l'Endurance et du Mans, les hypercars, prenant la place des LMP1 actuelles, à compter de la saison 2020-2021. Objectif : attirer à nouveau de grands constructeurs sur la base de budgets nettement réduits et de prototypes aux allures de GT. Un peu dans l'esprit des Ford GT 40 des années 60, mais en utilisant des technologies modernes.



Avec Toyota, Fernando Alonso visera un bis repetita au Mans et le titre du WEC.

Cible n° 1 d'Alonso en 2019 : les 500 Miles avec McLaren et un moteur Chevrolet.



500 Miles d'Indianapolis : Alonso et McLaren, acte II

La conquête de l'honorifique Triple Couronne (GP de Monaco, Le Mans et Indy) taraude toujours Fernando Alonso. Encore plus maintenant qu'il a ajouté les 24 Heures du Mans à son palmarès. Pour sa deuxième tentative à Indianapolis, le 26 mai – après une brillante première en 2017, écourtée dans la fumée d'un moteur Honda explosé –, il roulera dans une structure McLaren épaulée, sans doute, par l'équipe Andretti.

DÉFIS

Formule E: le débarquement allemand

Sans même le comparer avec les ancêtres de la compétition automobile, Indianapolis (depuis 1911) et Le Mans (depuis 1923), le championnat électrique fait figure de garçonnet en culotte courte face à la F1 et au Rallye. Mais sa courbe de croissance est exponentielle. Pour sa cinquième saison seulement, il a déjà réussi à attirer les grands industriels: Audi, BMW, DS, Jaguar, Nissan et Mahindra se bousculent sur les grilles de départ. D'autant que les pilotes ne sont ni des petits jeunes, ni des retraités, mais d'authentiques cadors: Vergne, Di Grassi, Buemi, Vandoorne, Massa, Piquet pour ne citer que les ex-F1. Champion en titre, Jean-Éric Vergne a entamé sa campagne de défense le 15 décembre avec une 2^e place en Arabie Saoudite, au volant d'une DS Techeetah très rapide. La deuxième génération de FE, à cette occasion, a démontré toute sa capacité à offrir un vrai spectacle. Spectacle qui s'étoffera encore en saison 6, à partir de la fin 2019, avec l'entrée en scène de Mercedes et de Porsche. L'offensive allemande se précise et elle augure de courses encore plus électriques.

Vainqueur de la première course de la Gen2 avec da Costa, BMW attise l'impatience de Mercedes et Porsche.



ALASTAIR STALEY/LAT/FORMULA E

WRC: retour vers le futur

"Aux âmes bien nées, la valeur n'attend point le nombre des années", disait don Rodrigue, dans *Le Cid*. Certes. Mais dans la dramaturgie des rallyes, aux âmes de vainqueurs, les années n'altèrent point la valeur. Sébastien Loeb (44 ans) l'a prouvé fin octobre dernier en remportant de haute lutte le Rallye de Catalogne, devant Sébastien Ogier (34 ans). Devenu intermittent du spectacle depuis 2012, Seb l'ainé prolonge et accroît sa présence en WRC en 2019, avec une nouvelle monture, la Hyundai i20. À commencer par le Monte-Carlo (24-27 janvier), où il va livrer bataille à Seb le jeune, de retour chez Citroën après sept ans d'exil (et six couronnes mondiales). En cinq autres occasions, cette année, le duel des légendes, tant attendu par les fans de Rallye, se répétera. Cela dit, les détenteurs des quinze derniers titres du WRC devront ferrailler aussi durement avec les plus fines lames de la nouvelle génération, Thierry Neuville et Ott Tänak, ce dernier particulièrement redoutable avec la meilleure voiture du plateau actuel, la



Ogier ne retrouvera pas Loeb chez Citroën, mais ils se réjouissent de leurs futures batailles.



PAULO MARIA/DPPI

LES AUTRES DATES À COCHER

15 mars
WEC
1 000 Miles
de Sebring

17 mars
F1
GP d'Australie,
ouverture
de la saison

28-31 mars
WRC
Tour de Corse

27 avril
FE
ePrix de Paris

11 mai
FE
ePrix de
Monaco

26 mai
F1
GP de Monaco

23 juin
F1
GP de France

13-14 juillet
FE
ePrix de
New York, fin
de la saison 5

1^{er}-4 août
WRC
Rallye
de Finlande

1^{er} septembre
F1
GP de Belgique

1^{er} septembre
WEC
4 Heures
de Silverstone,
ouverture
de la saison

13 octobre
F1
GP du Japon

14-17
novembre
WRC
Rallye
d'Australie,
fin de la saison

1^{er} décembre
F1
GP
d'Abu Dhabi,
fin de la saison





*C'était en
février 1991
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/l/h:
3,05/1,44/1,35 m

Poids: 682 kg

Puissance:
61 ch DIN
à 5550 tr/mn

1 000 m d.a.:
36,4 s

V. max.:
148 km/h

**Consommation
à 90 km/h:**
6,5 l/100 km



Le groupe Rover, propriétaire à l'époque de Mini, a la bonne idée de lancer de nombreuses séries spéciales, mais aussi de ressusciter la mythique Cooper. Un vrai kart homologué pour la route!

LA MINI COOPER À L'ESSAI

Petite par la taille mais grande par le talent, la géniale Mini fut lancée en 1959. Son architecture inédite à l'époque, avec le moteur avant placé transversalement, va poser les jalons de la citadine moderne. Et John Cooper lui donnera ses galons de sportive ! Une version culte rééditée en 1991...

Par Jean-Claude Letrou (1991) / Thomas Riaud (2018)

Extraits...

■ "Si vous pensiez naïvement que l'on avait mis à profit trois décennies pour améliorer la qualité de la finition et corriger les erreurs, c'est que vous méconnaissiez totalement la psychologie britannique."

■ "La position de conduite est toujours aussi aberrante : pédalier décalé vers la droite, volant trop à plat, sièges dépourvus d'enveloppe et manquant de recul, tout cela donnant au conducteur l'aspect d'une grenouille agrippée à son nénuphar."

■ "Nous avons gardé pour la bonne bouche le fonctionnement du chauffage qui constitue à lui seul un morceau d'anthologie. En fait, il s'agit

là du système du tout ou rien : soit on actionne la tirette placée sur la planche de bord et on transforme alors l'habitacle en étuve, soit on la repousse et on pèle de froid."

■ "Le coffre à bagages est toujours aussi minuscule et toujours encombré par la roue de secours et les outils nécessaires au changement de roue."

■ "Avec 61 ch (65 aux Cooper de 1964), on ne peut parler de débauche de puissance. Pourtant, le bruit du moteur, le fait de se retrouver au ras du sol, la vivacité des réactions de la voiture, sa maniabilité donnent au conducteur l'impression qu'il est sans cesse « à l'attaque »."



Le tableau de bord de la Mini est à l'image du reste de l'habitacle : dépouillé ! Et sur ces générations, la finition est moins valorisante que sur les premiers millésimes.

“ Comment se fait-il qu'une voiture aussi peu pratique, aussi peu rationnelle, aussi peu ergonomique, aussi peu performante possède un tel capital de sympathie ? ”

↑ Ses qualités

VOITURE MYTHIQUE

“Retrouver inchangée une voiture que l'on a aimée trente ans auparavant, n'est-ce pas, après tout, goûter à l'élixir de jeunesse?”

LOOK D'ENFER

“Pas de doute, elle est conforme à mes souvenirs. Râblée, trapue, bien campée sur ses petites pattes de 12 pouces. Un vrai jouet rouge et blanc.”

PLAISIR DE CONDUITE

“Quand on se retrouve sur les petites routes de l'arrière-pays niçois, on s'aperçoit que, malgré la faiblesse de ses performances, on s'amuse toujours autant au volant de la Cooper.”

↓ Ses défauts

FINITION

“La finition, elle-même, est toujours aussi bâclée : le revêtement du pavillon est collé de guingois, les rétroviseurs extérieurs se dérèglent dès que la pression de l'air se manifeste un peu fortement, c'est-à-dire à partir de 100 km/h.”

ÉQUIPEMENT

“L'instrumentation comporte aujourd'hui un compte-tours, au demeurant presque inutile tant le moteur rechigne à atteindre les hauts régimes.”

INCONFORT

“Elle est bruyante et peu confortable, inconvénient dont on s'accommode volontiers quand on fait des trajets urbains, mais que l'on supporte plus difficilement quand on fait de longs parcours routiers et autoroutiers.”



❶ La Mini, c'est du pur génie civil concentré sur 3,05 m de longueur !
 ❷ Si la calandre est toujours chromée, le dessin a été repensé sur ces générations par rapport aux premières Mini. ❸ La Mini n'est pas puissante, mais vive, légère et agile. Et plus encore lorsqu'elle reçoit le fameux 1 275 cm³ signé John Cooper...



“ La Mini Cooper, un must de l'époque, à propos de laquelle circulaient les légendes les plus invraisemblables. ”



❶ À droite du starter manuel, prennent place les commandes de la ventilation. Celle-ci est du genre "on" ou "off". ❷ Ce coffre, digne d'une grosse boîte à gants, est en plus encombré par la roue de secours. ❸ La Mini Cooper est souveraine sur deux terrains: la ville, ou une petite route sinueuse!

Extraits...

■ "Pour apprécier la Mini, il faut faire intervenir ce coefficient correcteur qui s'appelle le charme et dont elle est abondamment pourvue. Heureusement d'ailleurs qu'il existe, ce charme, car il permet de faire oublier tous les défauts dont souffre la voiture."

■ "Le conducteur est toujours à l'attaque bien que, face au chronomètre, les résultats fassent piètre figure."

■ "L'indulgence que l'on a face aux personnes d'âge vénérable commande cependant de ne pas s'offusquer de certaines tares que l'on ne manquerait pas d'épingler vigoureusement s'agissant d'une voiture récente."

■ "La seule trace de luxe est constituée par le dégivrage de la lunette arrière et la seule option est une peinture métallisée. En outre, les super pare-chocs, quasi-indispensables sur ce type de voiture, coûtent en accessoires 540 F pièce."

■ "L'important consistant néanmoins à s'offrir du plaisir, surtout au prix modique de 54 500 F, on constate que la Mini Cooper est très prodigue de ce genre de satisfaction. Satisfaction que l'on goûte d'autant plus que l'on est nostalgique d'une époque où l'industrie automobile anglaise faisait encore preuve d'imagination."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Pour être parfaitement honnête, sachez que votre serviteur possède exactement la même Mini Cooper. Et cela fait dix-neuf ans que cette histoire dure, signe que cette voiture, bien qu'objectivement bourrée de défauts, offre un plaisir de conduite sans filtre, proche d'un karting, qu'aucune auto moderne ne pourrait offrir. Une sensation de conduite quelque peu édulcorée sur les Mini contemporaines, même si BMW, désormais propriétaire, s'efforce à préserver ce feeling de conduite... avec le confort moderne en plus.

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ CITROËN

"Je suis propriétaire d'un Grand Picasso modèle 2011, avec 92 000 km, exclusivement entretenu au garage Citroën d'Issenheim (Haut-Rhin). Récemment, l'ordinateur de bord m'indique un problème que mon garagiste diagnostique comme un défaut du doseur d'air. La facture s'élève à 399 €. Pièce indisponible. Une quarantaine de C4 Picasso seraient dans la même situation.

L'immobilisation et la réparation prennent 15 jours. Le service client sollicité, à qui je demande une participation à la dépense (ce n'est pas une pièce d'usure), m'éconduit en me précisant que vu l'âge et le kilométrage, je ne peux prétendre à une participation. Mon (excellent) garagiste intervient également, sans succès. Il est exclu que je rachète un véhicule Citroën."

Christian Risser

Claude Haguenauer nous parle de sa **Toyota** **Yaris hybride Style**

ACHETÉE NEUVE EN JUIN 2012
43 000 km PARCOURUS



"J'en suis toujours tout à fait satisfait. Le principal défaut, de conception, est un diamètre de braquage digne d'un semi-remorque : 11,6 m ! L'autre défaut est celui des Toyota hybrides : l'effet mobyette... et une consommation qui en prend un coup sur autoroute. À part ça, une fiabilité à toute épreuve. J'envisage cependant de changer dans les deux ans qui viennent et comme je veux toujours une hybride simple, pour ne pas avoir à faire installer une prise dans le garage, j'attends avec impatience la nouvelle Clio dont on dit qu'elle sortira en hybride."

Lucie (9 ans) et Adrien (7 ans) nous parlent de leur **Renault Espace V** **1.6 dCi 130 Life** "Bientôt trois ans que nous voyageons dans l'Espace."



"Les voyages y sont très agréables : suspensions confortables, tablette tactile pour écouter Harry Potter en livre audio, beaucoup de place pour nos jambes (papa, 1,93 m, peut s'asseoir à l'arrière sans que ses genoux ne touchent le siège avant), stores devant les vitres, et discussions sans hausser la voix sur autoroute. Au quotidien, quand il faut remplir le coffre de cartons, on adore faire disparaître les sièges d'un seul appui sur le bouton. Et le moteur, que l'on entend à peine, est vraiment suffisant : papa et maman doublent facilement sur les petites routes.

Monsieur Renault a rappelé deux fois notre Espace pour effectuer des réparations. Mais comme il nous en a prêté une autre, pendant les vacances de Noël, on ne lui en a pas voulu. Nous avons aussi remarqué que nous n'allons pas souvent faire le plein. Renseignement pris, il paraît que l'Espace ne consomme pas plus que la 208 qui partage son garage. Papa et maman nous ont expliqué avoir acheté cette voiture « en solde », moins chère que la Golf des voisins. Nous voilà rassurés : nous n'avons donc pas fini de voyager dans l'Espace."

ACHETÉ NEUF (0 km, IMMATRICULÉ DEPUIS TROIS MOIS) EN JUIN 2016
À UN MANDATAIRE ; 40 000 km PARCOURUS ; CONSO. MOYENNE : 6,3 l/100 km.
SON ENTRETIEN : à 1 an : 35 € ; à 2 ans : 190 € DEUX RAPPELS : changement de bielles et de sonde à oxygène (sous garantie).



a) L'avis de Brice Perrin

"Des voitures à vivre", annonçait le slogan de Renault voici quelques années. C'est bien ce dont il s'agit avec l'Espace, dont cette génération semble ici ravir deux enfants et leurs parents, notamment sur les longs trajets. Cet exemplaire est par ailleurs épargné par les soucis de première jeunesse de certains Espace V.

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

Bientôt un Peugeot 5008 hybride ?

Dans votre numéro 1019, je lis que Peugeot lancera en 2019 un 3008 hybride. Quid du 5008 ? Plus globalement, pour les familles nombreuses, quelles seraient vos suggestions de grand SUV hybride (voire essence si le niveau d'émission de CO₂ reste raisonnable) ? **N.D.**

Il est très difficile de marier versions 7 places et offres hybrides. La nécessité de trouver un espace vierge pour y loger une batterie condamne le plus souvent la modularité de la dernière rangée de sièges. Les seuls modèles sont des versions très haut de gamme (Volvo, Range Rover...). Le 5008 ne fait pas partie des carrosseries sélectionnées par PSA pour recevoir une motorisation hybride et son rival le plus proche, le Mitsubishi Outlander PHEV, n'est proposé qu'en version 5 places. Pour rester dans un budget raisonnable, je vous conseillerais de sélectionner un des derniers modèles 7 places (Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, Honda CR-V), équipés d'un moteur essence de dernière génération pour profiter d'une consommation maîtrisée.



Peugeot 5008

YANN LEFEBVRE



Range Rover PHEV

NICK DIMBLEBY

Recharge voiture électrique, quels conseils ?

Peut-on recharger une batterie à moitié pleine ou est-il préférable d'attendre qu'elle soit complètement vide ? Sur une voiture essence, il est possible de compléter le réservoir en prévision du long trajet. Qu'en est-il avec l'électrique ? **P.G.**

Sur les batteries lithium ion, majoritairement utilisées aujourd'hui pour les voitures électriques, il n'y a plus d'effet mémoire. Au contraire, il est conseillé de recharger sans attendre que la batterie soit complètement vide. Il faut simplement éviter d'utiliser trop fréquemment les bornes de charge rapide et préférer, autant que possible, les charges à domicile.

Essence ou diesel, ma prochaine voiture ?

Il y a quelques mois, vous avez conseillé un Mercedes GLC Coupé 220 d à un lecteur qui ne parcourait que 8000 km/an. Ce qui m'a intrigué. Je dois changer ma Citroën C5 2.2 HDi. Or je fais de 10000 à 15000 km/an. J'aimerais (à défaut de trouver chez Citroën une remplaçante de même confort à un prix raisonnable) avoir votre avis sur le choix d'un VW Tiguan ou d'une Golf SW ou Sportvan. Essence ou diesel ? **J.C.-T.**

Je ne sais pas si, aujourd'hui, je serais aussi définitif dans ma démonstration.

Je conseillais un GLC 220 d pour différentes raisons :

- agrément mécanique au moins égal à celui de l'essence ;
- impact moindre sur la consommation en cas de conduite en charge, en montagne ou en conduite rapide ;
- facilité de revente meilleure (ce dernier point pourrait se discuter aujourd'hui).

En ce qui concerne vos projets, toutes les voitures que vous avez présélectionnées sont de catégorie inférieure, moins lourdes et moins sensibles à la charge. Golf, Sportsvan et Tiguan peuvent être conseillés, sans restriction aucune, avec le nouveau 1.5 TSI de 150 ch. Aussi, je vous conseille d'essayer le nouveau Citroën C5 Aircross 1.6 PureTech qui présente un réel intérêt en termes de confort et d'agrément.



Citroën C5 Aircross

YANN LEFEBVRE

CITROËN C4 CACTUS

Vous recherchez une berline compacte qui ne se prend pas trop au sérieux mais qui assure côté confort... alors la C4 Cactus est faite pour vous. Par Pascal Richard Photos Arnaud Saunier

Révisité, et pour tout dire grandement assagi, la nouvelle mouture de la C4 Cactus apparue fin 2017 reste, malgré tout, une auto pleine de charme. Côté style, les protections latérales Airbump sont plus discrètes. Désormais la C4 Cactus joue la carte de la sobriété sur le plan esthétique... Et de l'innovation en matière de suspension

avec, c'est une première, l'adoption de butées hydrauliques. Ces dernières ont pour rôle d'améliorer la progressivité de l'amortissement et donc le confort des passagers. À l'usage, force est de constater que ces butées apportent un vrai plus dans ce domaine.

Sur le plan technique, la gamme évolue en fonction des nouvelles normes d'homolo-

gation qui touchent les émissions de CO₂. Ainsi, depuis quelques semaines, la C4 Cactus répond aux normes E6.d-Temp. Les blocs disponibles sont au nombre de quatre : deux essence et deux diesels. Côté finitions, la gamme s'articule autour de trois déclinaisons (Live, Feel et Shine). Reste maintenant à trouver la combinaison gagnante.

La C4 Cactus revient sous les traits d'une berline compacte plus sage. Cela dit, si son physique est plus convenu, cette auto reste attachante et progresse sur de nombreux points (finition, confort...).



LA GAMME

Moteurs / Prix		Live	Feel	Shine	Malus écologique
Diesel	BlueHDi 100 ch	20 800 €	22 400 €	24 700 €	0 €
	BlueHDi 120 ch EAT6	-	♥ 25 000 €	♥ 27 300 €	0 €
Essence	PureTech 110 ch	18 650 €	♥ 20 250 €	♥ 22 550 €	0 €
	PureTech 110 ch EAT6	-	♥ 21 750 €	♥ 24 050 €	0 €
	PureTech 130 ch	-	♥ 21 200 €	♥ 23 500 €	0 €



①

① La C4 Cactus est la première Citroën à utiliser les butées hydrauliques progressives. Ces dernières apportent un réel plus en matière de confort. ② La présentation intérieure évolue peu, mais la finition progresse.



②

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Ici pas de jaloux, tout le monde reçoit une transmission à six rapports. Si cette boîte n'est pas, loin s'en faut, la plus convaincante du marché en termes de précision de commande, elle a au moins le mérite d'être plus agréable que son homologue à cinq vitesses que l'on trouve sur d'autres modèles. L'étagement ne pose pas de problème tant en essence qu'en diesel.

♥ AUTOMATIQUE

Montée en série sur le "gros" diesel de 120 ch, la boîte automatique à 6 rapports est proposée en option (1 500 €) sur le PureTech 110 ch. Dans les deux cas, cette transmission séduit par sa douceur, un trait de caractère qui colle bien à la personnalité de la C4 Cactus. Seul reproche, cette boîte auto manque un peu de réactivité.

L/I/h/empattement: 4,17/1,71/1,48/2,59 m

MOTEURS DIESEL

	BlueHDi 100 ch *	♥ BlueHDi 120 ch EAT6 *
Puissance maxi (ch à tr/mn)	102 à 3 500	120 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 750	300 à 1 750
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	190	201
Accélération 0-100 km/h (s)	10	8,7
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	NC
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	4	4

MOTEURS ESSENCE

	♥ PureTech 110 ch *	♥ PureTech 110 ch EAT6	♥ PureTech 130 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5 500	110 à 5 500	131 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 500	205 à 1 500	230 à 1 750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	196	178	191
Accélération 0-100 km/h (s)	9,2	11	9
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	10,4	8,4
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	4,6	7,4	6,7

*Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

BlueHDi 100 ch

A priori, ce bloc n'est pas un inconnu... et pourtant. En effet, il ne s'agit plus du 1 560 cm³ qui équipait la C4 Cactus à ses débuts mais du nouveau 1 500 cm³, apparu il y a quelques mois sous le capot de la Peugeot 308. En termes d'agrément de conduite et de performances, cela ne change pas grand-chose. Comme son prédécesseur, ce bloc est plutôt destiné à de petits parcours.

♥ BlueHDi 120 ch

Même bloc que précédemment, mais cette fois la puissance passe à 120 ch. Uniquement livrable avec la boîte automatique EAT6, le BlueHDi 120 ch propose de bonnes prestations et est capable de tirer son épingle du jeu en ville comme sur route et autoroute. Sa polyvalence d'utilisation est incontestablement son principal atout.

ESSENCE

♥ PureTech 110 ch

Ce 3 cylindres turbo propose un caractère joyeux qui permet à la C4 Cactus de revendiquer un bon agrément de conduite. À l'aise sur tous les types de terrains, le PureTech 110 ch est à la fois souple en ville et assez tonique pour assurer de bonnes relances sur route. Un vrai couteau suisse!

♥ PureTech 130 ch

Ce bloc est le plus puissant de la gamme, un argument qui pourra séduire ceux qui font régulièrement de longs parcours. Reste que le PureTech 130 ch est également plaisant en ville. En matière de consommation, le bilan proposé est des plus flatteurs puisque nous avons relevé une moyenne de 6,7 l/100 km.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette AR fractionnable, climatisation manuelle, connexion Bluetooth, ensemble audio sur tablette tactile de 7 pouces, régulateur limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Live	Feel	Shine
Accès à bord et démarrage sans clé	-	400 €	série
Aide au stationnement AR	-	série	série
Caméra de recul	-	250 €	série
Climatisation automatique	-	série	série
Projecteurs antibrouillard avec éclairage d'intersection	190 €	série	série
Rétroviseurs rabattables électriquement	-	-	série
Siège passager réglable en hauteur	-	-	série
Toit vitré panoramique	-	♥ 600 €	♥ 600 €

LES FINITIONS

LIVE

En entrée de gamme, la C4 Cactus ne fait pas dans le spectaculaire en matière d'équipements mais force est de constater que rien d'essentiel ne manque à l'appel, pas même la climatisation (manuelle). Comme l'indique notre tableau, les aspects pratiques n'ont pas été négligés. En revanche, en matière de présentation, on note l'absence de barre de toit ou encore de jantes alliage. Seuls les moteurs diesel de 100 ch et essence de 110 ch peuvent être associés à cette finition.

♥ FEEL

À partir de ce niveau de finition, la C4 Cactus propose une présentation plus soignée (barres de toit, poignées de portes ton caisse, jonc chromé sur le bouclier avant, volant gainé de cuir...). L'équipement de série progresse lui aussi avec, en plus des points mentionnés dans notre tableau, l'arrivée du déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, du réglage lombaire sur le siège conducteur et d'un ensemble audio plus abouti. Toutes ces attentions impliquent un effort financier de 1 600 € par rapport à l'exécution d'entrée de gamme. Enfin, il faut noter qu'ici toutes les motorisations sont disponibles.

♥ SHINE

La plus huppée des finitions met l'accent sur la présentation (vitres et lunette arrière surteintées, Pack Color...) et les assistances à la conduite avec la présence en série : du freinage d'urgence autonome, de l'alerte de risque de collision et d'attention du conducteur. On trouve aussi l'alerte de franchissement de ligne et la reconnaissance des panneaux. Sur le plan financier, l'écart entre les finitions Feel et Shine est de 2 300 €.



❶ Les places arrière sont un peu plus étriquées que la moyenne tant en matière de largeur aux coudes que d'espace aux jambes. ❷ Les vitres arrière sont toujours fixes, ou presque. Heureusement la climatisation est en série sur toute la gamme. ❸ L'écran central tactile permet de piloter l'ensemble des fonctions de la voiture. Son maniement ne pose pas de problème. ❹ Le coffre, 405 dm³, est un peu plus vaste que la moyenne de la catégorie (384 dm³) mais son seuil de chargement (81 cm) est un peu trop haut. ❺ Les protections latérales Airbump sont désormais plus discrètes... et moins efficaces mais elles peuvent être en partie colorées, tout comme le cerclage des projecteurs antibrouillard. ❻ Comme sur la C3, on trouve sur la C4 Cactus une sellerie plutôt agréable à l'œil. Plusieurs garnitures sont proposées.





Si vous souhaitez quitter le bitume, ou que les conditions de circulation se compliquent, le Grip Control (voir les principales options), vous permettra d'optimiser le fonctionnement de l'antipatinage.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ ASSISTANCES À LA CONDUITE

(de 250 à 450 €)

Ce chapitre concerne principalement la finition Feel. Ainsi, moyennant un effort financier de 450 €, cette dernière peut être équipée du Pack Drive Assist (en série sur Shine). Ce dernier regroupe le freinage d'urgence autonome et différentes alertes (attention du conducteur, franchissement involontaire de ligne, de risque de collision). La reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse est aussi au programme. Autre assistance à la conduite disponible, mais cette fois uniquement sur la finition Shine, la surveillance des angles morts. Très pratique, en ville et sur route, cet accessoire est facturé 250 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (dans tous les cas)

GRIP CONTROL

(de 300 à 650 €)

Même si la C4 Cactus a un peu perdu de son identité SUV, elle a préservé quelques-uns des traits de caractère associés à cette facette de sa personnalité. Parmi eux, on trouve le Grip Control, un antipatinage "optimisé" qui offre plusieurs types de réglages afin de s'adapter au terrain sur lequel on évolue (bitume, sable, boue, neige). Le Grip Control est associé à des jantes alliage de 17 pouces équipées de pneumatiques toutes saisons.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (si vous avez des envies d'aventure...)

♥ ASSISTANCES AU STATIONNEMENT

(de 250 à 300 €)

Maintenant qu'elle est un peu moins bien protégée que par le passé, la carrosserie de la C4 Cactus est plus vulnérable! Du coup, il n'est pas idiot d'investir dans quelques aides au stationnement. Dans ce domaine, on notera que le radar arrière est monté en série à partir de la finition Feel (non disponible sur Live). Pour compléter, on peut opter pour une caméra de recul (250 € sur Feel, série sur Shine) ou encore un système de stationnement semi-automatique (Park Assist). Ce dernier est disponible sur la finition Shine et implique un surcoût de 300 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (dans les deux cas)

♥ PRÉSENTATION

(de 0 à 1 250 €)

Pour donner un petit air de fête à la C4 Cactus, Citroën propose des inserts colorés qui viennent prendre place sur une partie des Airbumps (enfin ce qu'il en reste...) et autour des antibrouillards. Quatre teintes sont disponibles dont la Glossy Black qui fait partie de la panoplie de base de l'exécution Shine. Pour les autres, comptez 90 €. À bord aussi on peut "améliorer l'ordinaire" en optant, comme sur la C3, pour différentes ambiances, qui viennent égayer la sellerie et la planche de bord. Sur le plan financier, l'effort à fournir va de 350 € à 1 250 € pour une sellerie mixte cuir/tissu.

LES GOÛTS ET LES COULEURS...

LES TEINTES

Peintures opaques



Rouge Aden
(0 €)



Blanc Banquise
(250 €)



Olive Brown
(450 €)

Peintures métallisées (630 €)



Gris Acier



Gris Platinum

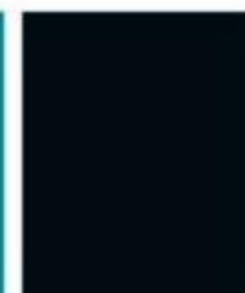
Peintures nacrées



Deep Purple
(630 €)



Emeraude Blue
(630 €)



Noir Obsidien
(630 €)



Blanc Perle
(790 €)

LES JANTES



Enjoliveurs
en série sur Live



Jantes alliage
en série sur Feel



Jantes alliage
en série sur Shine

NOTRE CHOIX

PureTech 110 ch EAT6 Shine

24 500 € hors options - Malus écologique : 0 €

On peut regretter que la C4 Cactus ait un peu perdu de sa personnalité sur le plan esthétique. Reste qu'elle y a aussi beaucoup gagné en termes de confort, d'équipements et de finition. Pour notre part, c'est la version PureTech 110 ch avec la boîte automatique qui nous a le plus séduits. La version PureTech 130 ch est également tentante mais il faut dans ce cas faire une croix sur la boîte automatique. Dommage.

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n°1 003

PEUGEOT 3008

La seconde génération de 3008 progresse en qualité de fabrication comme en confort et reçoit un bel équipement technologique. En occasion, il tient la cote, est-ce bon signe ? Par Pascal Serres Photos Clément Choulot

La finition du 3008 cru 2016 est d'un très bon niveau. Les matériaux sont de grande qualité et très bien assemblés. Seul bémol : des plastiques durs de part et d'autre de la console centrale et qui sonnent creux ne font pas très classe. L'habitacle est très accueillant et agréable à vivre. La console centrale délimite bien les deux places avant sans priver les occupants d'une bonne sensation d'espace. Le confort général et l'agrément de conduite sont appréciables et les suspensions filtrent très bien les irrégularités de la route. Ainsi, même sur des routes pavées ou en très mauvais état, les occupants ne seront pas trop secoués. La version 1.2 PureTech de 130 ch s'avère très convaincante grâce son agrément de conduite et à sa grande polyvalence d'utilisation.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
1.2 PureTech	130	7,9	Tonique et coupleux à bas régime, ce bloc fait bon ménage avec le 3008.
1.6 THP	165	8,5	Une version agréable et confortable à conduire notamment lorsqu'elle est associée à la boîte automatique.
1.6 PureTech	180	8	Encore assez rare en occasion, ce bloc est plaisant mais se révèle un peu gourmand.
1.5 BlueHDi	130	6	Un bloc moderne qui a du répondant et sait répondre présent. Encore cher en occasion.
1.6 BlueHDi	100	6	Cette version est un peu juste pour rouler sereinement en charge et sur des routes de montagne.
1.6 BlueHDi	120	6,1	Malgré le regain de puissance, ce 1.6 reste un peu frêle lors des conditions de roulage difficiles.
2.0 BlueHDi	150	7	Un bon moteur qui a su faire ses preuves et qui mérite bien qu'on s'y intéresse.
2.0 BlueHDi	180	7	Couplé à une boîte automatique, ce diesel se montre très agréable en toutes circonstances.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 16 900 €

Diesel : à partir de 11 900 €

Génération : actuelle (2^e)

Commercialisation : depuis 2016

Restylage : aucun

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 148 050



NOTRE CHOIX

**3008 II 1.2 PURETECH
130 ALLURE**

de 2016

1^{er} prix prospecté: **19 890 €**
25 954 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,9 m
Pneumatiques AV/AR	215/65 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,45/1,85/1,63/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 456/1 400 kg

Performances

1 000 m d. a.	32,6 s
0 à 100 km	10,7 s
90-130 km/h en 6 ^e /5 ^e /4 ^e	17,9/13,1/10,2 s
Vitesse maxi	187 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/63 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/148 cm
Volume de coffre	547 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 750 €	Carte grise**: 233,10 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	7,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8/7,4/7,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	670 km/53 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	350 €	Kit de distribution	180 €
Amortisseurs AR	350 €	Embrayage	290 €
Disques AV	280 €	FAP	490 €
Disques AR	140 €	Pneus (1 paire)	250 €
Plaquettes AV	170 €	Feu AV	560 €
Plaquettes AR	100 €	Feu AR	110 €
Filtre à air	35 €	Bouclier AV	550 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	390 €

■ 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 53,30 € par cheval.

LE BILAN FIABILITÉ

Comme tout nouveau véhicule, le 3008 cru 2016 a dû essuyer quelques plâtres et les rappels sont assez nombreux en début de carrière. Mais ce sont toutefois des périodes de production assez restreintes qui sont concernées. Dans l'ensemble, le SUV de Peugeot affiche un niveau correct de fiabilité.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

Sur les 3008 1.2 PureTech produits jusqu'au printemps 2017, il existe un risque de rupture de la courroie de distribution (allumage

témoin d'huile). Sur quelques moteurs, des cas de casse d'une ou plusieurs bougies d'allumage qui tombent dans le cylindre et occasionnent la destruction du moteur.

AUTRES DÉFAILLANCES

ÉLECTRONIQUE

Reprogrammation nécessaire du système de navigation (bugs). Allumages intempestifs du voyant d'airbag sur les premiers modèles (calculateur à remplacer). Alarme capricieuse (capteur à changer) jusque début 2017.

Dysfonctionnement de la radio (perte de son).

TRAINS ROULANTS

Bruits dans le train avant : coupelles d'amortisseurs à remplacer. Les biellettes de direction et/ou triangle de suspension sont à

contrôler. Parfois, leur remplacement ou celui des silentblochs est nécessaire.

HABITACLE

Mauvaise fixation de la garniture des dossiers de siège avant.

CARROSSERIE

Vibration du capot moteur à partir de 110 km/h et garnissage qui se décroche de ce dernier. Dysfonctionnement de la commande électrique du hayon (intervention normalement prise en charge).

LES RAPPELS

MAJEURS

MOTEUR (OCTOBRE 2018)

Les Peugeot 3008 fabriqués entre le 31 mai 2016 et le 6 avril 2018 (VIN VF3MJAHWGS150801 à VF3MJAHWKS004955) : erreur de programmation du logiciel du moteur entraînant des erreurs dans la stratégie de refroidissement et un dysfonctionnement du système d'alerte de surchauffe du moteur.

MOTEUR (AOÛT 2018)

Risque de mauvais serrage d'un bouchon d'huile du carter sur les 3008 fabriqués du 27 avril 2018 au 30 mai 2018 (VIN VF3MJAHWWS184411 à VF3MJAHXVKS007901).

ATTelage (JUILLET 2018)

Les vis de fixation de l'attelage peuvent ne pas avoir été serrées correctement au risque de se desserrer (Peugeot 3008 II fabriqués entre le 15 juin 2017 et le 15 janvier 2018 : VIN VF3MJAHWWS18415 à VF3M45GZWJS064633).

CHÂSSIS (JUILLET 2018)

Sur les véhicules fabriqués le 06 juin 2018 (VIN VF3MCYHJRJS268161 à VF3MRHNYWJS271895), le non-respect du serrage de composants du châssis (principalement suspensions et direction) impose le remplacement de certaines fixations et/ou la remise en conformité du serrage des composants incriminés.

MOTEUR (DÉCEMBRE 2017)

Un mauvais usinage d'une pièce du moteur

pourrait engendrer une perte de puissance, le calage voire la casse de ce dernier (3008 II 1.6 HDi 120 fabriqués du 21 août au 26 novembre 2017).

AIRBAG (AOÛT 2017)

Les Peugeot 3008 fabriqués entre le 12 janvier et le 24 février 2017, les goudons de fixation des airbags rideaux n'ont pas été soudés correctement. Cela pourrait provoquer un dysfonctionnement des airbags rideaux en cas de choc latéral.

DÉMARREUR (AOÛT 2017)

La borne d'alimentation électrique du démarreur est mal positionnée et le câble électrique pourrait frotter contre la vanne EGR. À terme, en cas d'usure de l'isolation, cela pourrait causer un court-circuit (3008 II construits entre le 12 avril 2016 et le 30 septembre 2016).

DÉMARREUR (AVRIL 2017)

Sur les 3008 II fabriquées du 5 septembre au 12 octobre 2016, un composant défectueux dans un relais électrique peut empêcher l'activation ou, au contraire, actionner en continu le démarreur.

PORTES (JANVIER 2017)

Difficulté d'ouverture et de fermeture des portières (mauvais positionnement de l'axe des charnières de portières et de son agrafe de maintien) sur les 3008 fabriqués entre le 23 mai 2016 et le 13 octobre 2016 (VIN VF3MRHNYHGS134819 à VF3MJAHXHGS269485).



& MINEURS

Pas de rappel mineur.

Tous les plaisirs de l'automobile

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

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT

L'AUTO-JOURNAL ET SES GUIDES

1 Jeudi sur 2



+

4 Auto-Journal
évasion /an

+

1 Guide de
L'Auto-Journal/an



6,99€
par mois
SEULEMENT

37%
de réduction

L'OFFRE CLASSIQUE

L'AUTO-JOURNAL

1 Jeudi sur 2



77€
/an

25%
de réduction



+ la version numérique **offerte !**

BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et à renvoyer à Service Abonnement
L'AUTO-JOURNAL- CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

☐ **L'OFFRE SANS ENGAGEMENT :**
La meilleure offre d'abonnement !

-37%

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides dans l'année pour 6,99€ par mois seulement au lieu de 11,09€*. (1028992)
Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais. Tarif après un an 7,42 €/mois

☒ Je 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.

☐ **L'OFFRE CLASSIQUE :**

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 77€ au lieu de 102,79€ (1029008)

-25%

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

Je choisis mon mode de règlement :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal

☐ CB n°

Expire Fin : Cryptogramme

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél : Mobile : Date de naissance :

Email :

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

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

*Tarif kiosque L'Auto-Journal 24 n° à 3,90 €/n°, 2 n° exceptionnels à 4,50 € + 1 n° Spécial Salon à 7,99 € + les guides : 1 guide de l'auto-journal à 6,50 € / 4 AJ évasion à 5,95 €. Offre valable jusqu'au 30/03/2019 en France métropolitaine. Votre abonnement vous sera adressé dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine 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. 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 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. J'accepte que mes données soient cédées à des tiers en cochant la case ci-contre : ☐ Editions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex



+ 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
Editions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex

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 + 9 600 €			

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

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

AUDI			
			

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
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 CDD 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 CDD	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" + 2 800 €			
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 CDD 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 ch S tronic	15	690	47 550
S5 Tiptronic	24	6 300	76 920
2.0 TDI 150 ch	7	0	39 830
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 680
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 915
3.0 TDI 218 Quattro S tronic	12	0	51 830
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	16	353	55 390
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €			
Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €			

NOUVELLE A5 CABRIOLET			
Surcoût: coupé + 4 600 €			
Q5			
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic	15	2 940	50 650
2.0 TDI 150 ch	8	0	41 490
2.0 TDI 163 ch Quattro S tronic	9	253	47 390
2.0 TDI 190 ch Quattro	10	473	46 580
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	18	2 153	57 570
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 5 200 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 1 500 €			
Surcoût Avus: Design Luxe + 3 300 €			

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

NOUVELLE A6 AVANT			
Surcoût: berline + 2 600 €			

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

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

Q7			
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	1 490	62 930
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	2 153	67 380

SQ7 TDI Tiptronic	32	10 500	109 960
e-tron	13	0	84 510
Surcoût S line: "base" + 4 400 € à + 6 900 €			
Surcoût Ambition Luxe: S line + 900 €			
Surcoût Avus: Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 5 500 € à + 6 100 €			

NOUVEAU Q8			
50 TDI Quattro Tiptronic	18	6 810	78 300
Surcoût S line: "base" + 6 900 €			
Surcoût Avus: S line + 4 000 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 11 600 €			

R8			
V10 S tronic	45	10 500	171 300
V10 Plus S tronic	49	10 500	204 130

R8 SPYDER			
Surcoût: coupé + 14 400 €			

BENTLEY			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Flying Spur V8	NC	10 500	185 280
Flying Spur W12	NC	10 500	200 880
Continental GT V8	NC	10 500	176 040
Continental GT	NC	10 500	195 120
Continental GT V8 Convertible	NC	10 500	193 680
Continental GT Convertible	52	10 500	214 680
Bentayga W12	NC	10 500	210 240
Bentayga Diesel	NC	NC	175 800
Mulsanne	NC	10 500	289 688

BMW			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE I3			
170 ch	3	6 000	39 950
S	3	6 000	43 550
Surcoût iLife: "base"/S + 2 600 €			

SÉRIE 1 (3 PORTES)			
116i Première	6	0	23 200
118i Lounge	7	0	27 400
120i Lounge Auto.	NC	540	32 700
125i Lounge Auto.	13	300	36 000
M140i Auto.	NC	5 810	49 650
114d Première	5	0	24 400
116d Première	6	0	26 050
118d Lounge	7	0	29 900
120d Lounge	10	0	32 900
125d Lounge Auto.	12	0	38 200

Surcoût Luxury: Sport + 1 350 € à + 1 400 €
 Surcoût IM Sport: Sport + 2 450 € à + 2 850 €

NOUVELLE SÉRIE 2 GRAN TOURER

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

X1

sDrive18i Lounge	7	0	32 400
sDrive20i Lounge DKG	11	300	39 650
sDrive18d Première	6	0	32 350
sDrive18d Lounge	7	0	36 200
sDrive20d Lounge Auto.	10	60	41 600

Surcoût Lounge: Première + 1 600 €

Surcoût Sport: Lounge + 4 350 €

Surcoût xLine: Sport + 450 €

Surcoût IM 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 IM Sport: Lounge + 6 700 €

Surcoût IM Sport X: M Sport + 0 €

NOUVELLE SÉRIE 3

330i Lounge Auto.	15	410	46 800
320d Lounge	10	0	41 900

Surcoût Edition Sport: Lounge + 4 100 €

Surcoût Luxury: Edition Sport + 5 450 €

Surcoût IM Sport: Edition Sport + 5 150 €

SÉRIE 3 GRAN TURISMO

320i Lounge Auto.	10	410	42 700
330i Lounge xDrive Auto.	15	1 613	50 700
340i Lounge xDrive Auto.	21	5 810	56 900
318d Lounge	8	0	39 800
320d Lounge	10	50	43 250
330d Lounge Auto.	15	1 260	52 400
335d Lounge xDrive Auto.	20	2 010	58 500

Surcoût Sport: Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury: Sport + 5 350 €

Surcoût IM Sport: Sport + 3 450 €

SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge	10	540	41 650
430i Lounge Auto.	NC	773	48 450
440i Lounge Auto.	NC	5 573	55 550
M4	32	10 500	87 900
M4 Pack Compétition	34	10 500	94 700
420d Lounge	10	0	43 650
430d Lounge Auto.	15	253	53 050
435d xDrive Lounge Auto.	20	1 373	59 250

Surcoût Sport: Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury: Sport + 5 850 €

Surcoût IM Sport: Sport + 4 850 €

SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

Surcoût: coupé + 0 €

SÉRIE 4 CABRIOLET

Surcoût: coupé + 8 900 € à + 9 850 €

NOUVEAU Z4

sDrive20i	NC	NC	48 650
sDrive30i	NC	NC	54 700
M40i	NC	NC	67 650

Surcoût Sport: "base" + 4 550 €

Surcoût IM Sport: Sport + 2 100 €

Surcoût First Edition: M40i + 9 450 €

NOUVEAU X3

xDrive20i Lounge Auto.	11	4 673	47 700
xDrive30i Lounge Auto.	15	4 890	53 400
M40i Auto.	25	10 500	75 250
sDrive18d Première	8	540	41 900
xDrive20d Lounge Auto.	10	410	51 900
xDrive25d xLine Auto.	13	1 613	55 550
xDrive30d Lounge Auto.	16	2 153	58 400
M40d Auto.	21	6 053	74 250

Surcoût Lounge: Première + 2 750 €

Surcoût xLine: Lounge + 5 650 €

Surcoût Luxury: xLine + 3 500 €

Surcoût IM Sport: xLine + 2 400 €

NOUVEAU X4

xDrive20i Lounge Auto.	11	4 673	50 700
xDrive30i Lounge Auto.	15	4 890	56 400
M40i Auto.	25	10 500	77 200
xDrive20d Lounge Auto.	11	1 260	54 900
xDrive25d Lounge Auto.	13	1 613	58 550
xDrive30d Lounge Auto.	16	2 773	61 400
M40d Auto.	21	6 300	75 200

Surcoût xLine: Lounge + 5 850 €

Surcoût IM Sport: Lounge Plus + 2 250 €

Surcoût IM Sport X: M Sport + 0 €

SÉRIE 5

520i Lounge Auto.	10	90	48 850
530i Lounge Auto.	14	140	56 150
540i Lounge Auto.	22	2 153	82 950
M5 Auto.	52	10 500	127 550
M5 Compétition Auto.	55	10 500	136 500
530e Lounge	13	0	57 400
518d Lounge Auto.	NC	0	45 850
520d Lounge	10	0	47 550
530d Lounge Auto.	15	0	60 400

540d Lounge xDrive Auto. 20 860 68 050
 M550d xDrive Auto. 28 2 940 90 650

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

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

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

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING

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

NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO

630i Lounge Auto.	16	1 260	64 450
640i Lounge Auto.	23	3 853	71 500
620d Lounge Auto.	NC	173	60 450
630d Lounge Auto.	16	253	68 700
640d Lounge xDrive Auto.	20	2 773	76 700

Surcoût Sport: Lounge + 4 550 €

Surcoût Luxury: Sport + 600 €

Surcoût IM Sport: Luxury + 4 400 €

NOUVELLE SÉRIE 8

M850i xDrive	NC	NC	124 750
840d xDrive	NC	NC	99 700

Surcoût IM Sport: "base" + 5 300 €

Surcoût IM Sport Technic: M Sport + 4 150 €

NOUVEAU X5

xDrive40i Lounge Auto.	23	10 500	74 300
xDrive30d Lounge Auto.	16	3 660	72 400
M50d Auto.	26	8 753	100 350

Surcoût xLine: Lounge + 5 100 €

Surcoût IM Sport: xLine + 1 550 €

X6

xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	3 473	74 300
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	4 73	79 500
M50d Auto.	26	7 340	104 300

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

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

SÉRIE 7

740e iPerformance	13	0	96 900
725d Auto.	13	0	85 450
730d Auto.	15	0	89 800
740d xDrive Auto.	20	253	100 250
750d xDrive Auto.	28	2 153	111 650

Surcoût Exclusive: "base" + 13 000 €

Surcoût IM Sport: Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €

NOUVEAU X7

xDrive40i	23	10 500	96 300
xDrive30d	16	3 660	94 400
M50d	26	8 753	120 450

Surcoût Exclusive: "base" + 4 450 €

Surcoût IM 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 AUTOMOBILE MULTIMARQUE
Jusqu'à -40%
 03 81 36 30 30 | www.autojm.fr

TYPE CV B/M* PRIX

C-ZERO

Confort 1 6 000 26 900

E-MEHARI

Soft Top 1 6 000 25 500

C1 (3 PORTES)

1.0 VTI 72 ch Live 4 0 10 550

Surcoût Feel: Live + 1 800 €

Surcoût Shine: Feel + 1 400 €

C1 (5 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 500 €

C3

1.2 PureTech 68 ch Live 4 0 13 200

1.2 PureTech 82 ch Feel 4 0 15 650

1.2 PureTech 110 ch Feel 5 0 17 300

1.5 BlueHDi 100 Feel 5 0 18 550

Surcoût Feel: Live + 1 550 €

Surcoût Shine: Feel + 1 850 €

C3 AIRCROSS

1.2 PureTech 82 ch Live 4 0 16 200

1.2 PureTech 110 ch Feel 6 0 19 650

1.2 PureTech 130 ch Shine 7 0 22 950

1.5 BlueHDi 100 ch Live 5 0 19 300

1.5 BlueHDi 120 Feel Auto. 6 0 23 600

Surcoût Feel: Live + 1 800 €

Surcoût Shine: Feel + 2 400 €

C-ELYSEE

1.2 PureTech 82 ch Live 4 0 13 750

1.6 BlueHDi 100 ch Live 5 0 16 950

NOUVELLE C4 CACTUS

1.2 PureTech 110 ch Live 5 0 18 650

1.2 PureTech 130 ch Feel 7 0 21 200

1.5 BlueHDi 100 Live 5 0 20 800
 1.5 BlueHDi 120 Feel Auto. 6 0 25 000

Surcoût Feel: Live + 1 600 €

Surcoût Shine: Feel + 2 300 €

C4 SPACETOURER

1.2 PureTech 130 ch Live 7 0 26 300

1.5 BlueHDi 130 ch Live 6 0 28 500

2.0 BlueHDi 160 Feel Auto. 9 90 34 150

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. 10 113 33 350

NOUVEAU C5 AIRCROSS

1.2 PureTech 130 ch Start 7 0 24 700

1.6 PureTech 180 ch Feel Auto. 10 210 33 150

1.5 BlueHDi 130 ch Live 6 0 28 900

2.0 BlueHDi 180 ch Feel Auto. 9 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 53 21 950

1.5 BlueHDi 75 ch Live 4 0 21 850

1.5 BlueHDi 100 ch Live 5 0 23 100

1.5 BlueHDi 130 ch Feel 7 0 26 450

Surcoût Feel: Live + 1 600 €

Surcoût Shine: Feel + 2 000 €

NOUVEAU BERLINGO TAILLE XL

Surcoût: Taille M + 1 000 €

DACIA

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

TYPE CV B/M* PRIX

SANDERO

1.0 SCe 75 ch 4 0 7 990

0.9 TCe 90 ch Ambiance 5 50 10 500

1.5 Blue dCi 75 ch Ambiance 4 0 11 800

1.5 Blue dCi 95 ch Lauréate 4 0 13 500

Surcoût Lauréate: Ambiance + 1 100 €

SANDERO STEPWAY

1.0 SCe 75 ch Urban 4 0 10 500

0.9 TCe 90 ch 5 113 12 720

1.5 Blue dCi 95 ch 5 0 14 620

LOGAN

1.0 SCe 75 4 0 7 790

0.9 TCe 90 ch Ambiance 5 0 10 300

1.5 Blue dCi 75 ch Ambiance 4 0 11 600

1.5 Blue dCi 95 ch Lauréate 5 0 13 300

Surcoût Lauréate: Ambiance + 1 100 €

LOGAN MCV

1.0 SCe 75 ch 4 0 8 990

0.9 TCe 90 ch Silverline 5 50 12 050

1.5 Blue dCi 75 ch Silverline 4 0 13 350

1.5 Blue dCi 95 ch Silverline 4 0 13 950

LOGAN MCV STEPWAY

0.9 TCe 90 ch 5 0 13 600

1.5 Blue dCi 95 ch 4 0 15 500

LODGY

1.6 SCe 100 ch 6 953 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 €

ABARTH 124 SPIDER				
1.4 Turbo 170 ch	9	2 010	34 500	
Surcoût Turismo : "base" + 3 000 €				
Surcoût GT : Turismo + 3 400 €				
QUBO				
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	253	17 490	
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	253	17 990	
DOBLO				
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	1 613	22 090	
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	1 613	22 590	
Surcoût Trekking : Lounge + 1 300 €				
DOBLO MAXI				
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	2 453	23 390	
FORD				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE KA+				
1.2 70 ch Essential	4	0	10 360	
1.2 85 ch Ultimate	5	0	12 050	
1.5 TDCi 95 ch Ultimate	5	0	14 050	
Surcoût White Edition/Black Edition: Ultimate + 600 €				
NOUVELLE KA+ ACTIVE				
1.2 85 ch	5	253	13 750	
1.5 TDCi 95 ch	5	0	15 750	
FIESTA (3 PORTES)				
1.1 70 ch Essential	5	0	13 950	
1.1 85 ch Essential	5	0	14 900	
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	16 900	
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line	6	0	19 000	
ST Pack	11	690	23 200	
1.5 TDCi 85 ch Essential	4	0	17 300	
1.5 TDCi 120 ch ST-Line	6	0	20 700	
Surcoût Trend: Essential + 800 €				
Surcoût ST-Line: Trend + 1 300 €				
Surcoût Titanium: ST-Line + 0 €				
Surcoût Vignale: Titanium + 1 450 €				
Surcoût ST Plus: ST Pack + 1 400 €				
FIESTA (5 PORTES)				
Surcoût: berline 3 portes + 600 €				
NOUVELLE FIESTA ACTIVE				
1.0 EcoBoost 85 ch	5	0	17 900	
1.0 EcoBoost 100 ch Pack	6	0	19 600	
1.0 EcoBoost 125 ch Pack	6	0	20 400	
1.0 EcoBoost 140 ch Plus	7	0	22 400	
1.5 TDCi 85 ch	4	0	19 600	
1.5 TDCi 120 ch Pack	6	0	22 100	
Surcoût Pack: "base" + 1 200 €				
Surcoût Plus: Pack + 1 500 €				
NOUVEL ECOSPORT				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	7	53	18 900	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	50	20 150	
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	0	24 550	
1.5 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	21 250	
1.5 EcoBoost 125 ch Titanium	7	0	24 850	
Surcoût Titanium: Trend + 3 050 €				
Surcoût ST-Line: Titanium + 1 300 €				
NOUVELLE FOCUS				
1.0 EcoBoost 85 ch Trend	4	0	19 550	
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	20 150	
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	24 650	
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	73	25 650	
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10	90	27 400	
1.5 EcoBoost 95 ch Trend	4	0	22 150	
1.5 EcoBoost 120 ch Titanium	6	0	26 650	
2.0 EcoBoost 150 ch Titanium	NC	NC	27 850	
Surcoût ST-Line: Titanium + 750 €				
Surcoût Vignale: ST-Line + 2 150 €				
NOUVELLE FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost 125 ch	NC	0	25 400	
1.5 EcoBoost 150 ch	NC	73	26 400	
1.5 EcoBoost 120 ch	NC	0	27 400	
2.0 EcoBoost 150 ch	NC	0	28 600	
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût: berline + 950 €				
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût: berline + 950 €				
C-MAX				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	24 150	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	25 350	
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	26 150	
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	27 350	
2.0 TDCi 150 ch Sport	8	0	30 650	
Surcoût Sport: Trend + 2 100 €				
Surcoût Titanium: Sport + 250 €				
Surcoût Titanium X: Titanium + 1 700 €				
GRAND C-MAX				
Surcoût: C-MAX + 1 300 €				
KUGA				
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	1 373	23 050	
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	1 373	25 750	
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	0	27 000	
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	60	29 250	
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	10	4 050	35 650	
Surcoût Titanium: Trend + 3 650 €				
Surcoût ST-Line: Titanium + 1 900 €				
Surcoût Vignale: ST-Line + 3 250 €				

MONDEO				
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	0	36 150	
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7	0	34 350	
2.0 TDCi 180 ch Titanium PowerShift	9	50	37 650	
Surcoût ST-Line: Executive + 2 450 €				
Surcoût Vignale: ST-Line + 3 650 €				
MONDEO SW				
Surcoût: berline + 1 000 €				
S-MAX				
1.5 EcoBoost 165 ch Titanium	NC	NC	37 350	
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	253	38 850	
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	410	40 850	
2.0 EcoBlue 240 ch ST-Line Auto.	14	2 940	46 750	
Surcoût ST-Line: Titanium + 1 600 €				
Surcoût Vignale: ST-Line + 5 100 €				
GALAXY				
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	2 153	40 750	
2.0 EcoBlue 120 ch Trend	6	300	38 550	
2.0 EcoBlue 150 ch Trend	8	300	40 050	
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	473	44 250	
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14	3 680	48 550	
Surcoût Titanium: Trend + 2 200 €				
NOUVEAU EDGE				
2.0 EcoBlue 238 ch ST-Line Auto. AWD	15	9 050	53 500	
Surcoût Vignale: ST-Line + 3 400 €				
NOUVELLE MUSTANG FASTBACK				
2.3 EcoBoost	19	10 500	39 900	
GT	36	10 500	47 900	
Bullitt	37	10 500	54 900	
NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût: Fastback + 4 000 €				
TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	50	13 840	
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	14 840	
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	0	15 460	
Surcoût Trend: Ambiente + 750 €				
Surcoût Sport: Trend + 1 740 €				
Surcoût Titanium: Sport + 0 €				
NOUVEAU TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	253	22 190	
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	90	23 830	
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	25 270	
Surcoût Trend: Ambiente + 1 680 €				
Surcoût Titanium: Trend + 1 920 €				
NOUVEAU GRAND TOURNEO CONNECT				
Surcoût: "court" + 600 €				

HONDA

GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

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

www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE JAZZ				
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	17 190	
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	473	20 250	
Surcoût X-Road Elegance: Elegance + 1 380 €				
Surcoût Executive: Elegance + 1 400 €				
Surcoût X-Road Executive: Executive + 1 380 €				
Surcoût Exclusive: Executive + 1 600 €				
Surcoût X-Road Exclusive: Exclusive + 1 380 €				
CIVIC (5 PORTES)				
1.0 i-VTEC Elegance	6	0	23 590	
1.5 i-VTEC Sport	10	410	28 340	
Type-R GT	21	7 890	40 680	
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	25 010	
Surcoût Executive: Elegance + 2 000 €				
Surcoût Exclusive: Executive + 2 600 €				
Surcoût Exclusive Premium: Exclusive + 1 000 €				
Surcoût Sport Plus: Sport + 2 000 €				
Surcoût Prestige: Sport Plus + 2 300 €				
CIVIC (4 PORTES)				
1.5 i-VTEC Elegance	10	300	26 360	
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	25 730	
Surcoût Exclusive: Elegance + 4 300 €				
NOUVEAU HR-V				
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	353	22 820	
Surcoût Executive: Elegance + 2 630 €				
Surcoût Exclusive: Executive + 1 700 €				
Surcoût First Edition: Exclusive + 600 €				
NOUVEAU CR-V				
1.5 i-VTEC 173 ch Comfort	10	1 153	29 790	
1.5 i-VTEC 193 ch Executive 4WD CVT	11	3 660	40 530	
Hybrid Comfort	NC	NC	34 600	
Surcoût Elegance: Comfort + 2 600 € à + 2 750 €				
Surcoût Executive: Elegance + 3 120 € à + 5 430 €				
Surcoût Exclusive: Executive + 3 500 € à + 5 500 €				
Surcoût Origin Edition: Exclusive + 2 200 € à + 2 250 €				
NSX				
3.5	41	10 500	197 500	

HYUNDAI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
i10				
1.0 66 ch Initia	4	0	11 050	
1.2 87 ch Intuitive	5	0	13 000	
Surcoût Intuitive: Initia + 1 350 €				
Surcoût Creative: Intuitive + 2 000 €				
NOUVELLE i20				
1.2 75 ch Initia	4		53	14 300
1.2 84 ch Intuitive	5		53	17 100
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5		0	18 000
Surcoût Creative: Intuitive + 1 500 €				
NOUVELLE i20 ACTIVE				
1.0 T-GDI 100	5		0	19 500
ix20				
1.4 90 ch Intuitive	5		300	18 700
1.6 125 ch Intuitive	7		953	19 950
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6		0	21 500
Surcoût Executive: Intuitive + 3 300 €				
KONA				
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	6		113	21 400
1.6 T-GDI 177 ch Executive 4WD DCT	10		2 773	30 000
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	NC		NC	23 500
1.6 CRDi 136 ch Creative DCT	7		0	27 100
Electric 136 ch Creative	NC		6 000	38 400
Electric 2014 ch Creative	NC		6 000	42 400
Surcoût Creative: Intuitive + 2 100 €				
Surcoût Executive: Creative + 2 500 €				
i30				
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	6		0	22 700
1.4 T-GDI 140 ch N Line	7		90	28 500
N	17		4 673	34 800
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	NC		NC	25 100
Surcoût Edition #Navi: Intuitive + 1 000 €				
NOUVELLE i30 FASTBACK				
Surcoût: berline + 700 €				
NOUVELLE i30 SW				
Surcoût: berline + 700 €				
IONIQ				
Hybrid Intuitive	5		0	26 450
Plug-in Executive	3		0	36 450
Electric Creative	1		6 000	36 200
Surcoût Creative: Intuitive + 3 200 €				
Surcoût Executive: Creative + 1 950 € à + 3 000 €				
i40				
1.6 CRDi 136 ch Creative DCT	NC		NC	36 800
i40 SW (BREAK)				
Surcoût: berline + 1 200 €				
Surcoût Executive: Creative + 2 150 €				
NOUVEAU TUCSON				
1.6 GDI 132 ch Creative	8		3 853	28 900
1.6 T-GDI 177 ch Executive DCT	10		3 853	38 400
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6		140	29 300
1.6 CRDi 136 ch Creative	7		140	32 800
2.0 CRDi 185 ch Hybrid 48V Executive HTRAC Auto.	10		2 153	45 300
Surcoût Creative: Intuitive + 2 200 €				
Surcoût Premium: Creative + 2 100 €				
Surcoût Executive: Premium + 4 900 €				
NOUVEAU NEXO				
Hydrogène	NC		6 000	72 000

INFINITI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Q30				
1.6t Pure	7		473	26 820
2.0t Luxe Tech AWD DCT	12		3 290	45 280
2.2d DCT	9		0	32 390
Surcoût Luxe: Pure + 2 680 €				
Surcoût Luxe Tech: Luxe + 9 650 € à + 11 440 €				
Surcoût Sport: Luxe + 1 500 € à + 5 440 €				
Surcoût Sport Tech: Sport + 6 500 €				
QX30				
2.0t Luxe Tech AWD DCT	NC		3 113	46 600
2.2d Luxe AWD DCT	9		210	38 540
Surcoût Luxe Tech: Premium + 7 500 €				
Q50				
2.0t Premium Auto.	12		1 740	44 900
3.0t Sport Auto.	29		10 500	58 750
Hybrid Premium	19		1 490	49 580
2.2d 170 ch	9		0	38 900
Surcoût Premium: "base" + 3 800 €				
Surcoût Sport: Premium + 4 000 €				
Surcoût Sport Tech: Sport + 6 500 €				
NOUVEAU Q60				
2.0t Premium Auto.	12		3 290	44 390
3.0t Sport Auto. AWD	29		10 500	56 950
Surcoût Premium Tech: Premium + 6 500 €				
Surcoût Sport: Premium + 2 900 €				
Surcoût Sport Tech: Sport + 6 500 €				
Q70				
3.7 Sport Tech	22		10 500	62 400
Hybrid Premium	19		1 613	58 300
2.2d	NC		90	46 400
Surcoût Premium: "base" + 3 450 €				
Surcoût Premium Tech: Premium + 4 200 €				

JEEP				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
RENEGADE				
1.0 GSE T3 120 ch Sport	7	615	19 400	
1.3 GSE T4 150 ch Longitude Auto.	8	1 260	25 650	
1.6 MultiJet 120 ch Longitude	6	173	25 200	
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	2 010	28 100	
Surcôt Longitude : Sport + 3 100 €				
Surcôt Limited : Longitude + 4 200 €				
COMPASS				
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	27 800	
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	860	33 750	
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	2 010	41 700	
Surcôt Longitude : Sport + 2 750 €				
Surcôt Limited : Longitude + 3 650 €				
Surcôt Trailhawk : Limited + 900 €				
NOUVELLE WRANGLER				
2.0 T 272 ch Sport Auto.	NC	10 500	46 000	
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	10 500	46 000	
Surcôt Sahara : Sport + 6 600 €				
Surcôt Rubicon : Sahara + 0 €				
Surcôt Overland : Rubicon + 2 950 €				
NOUVELLE WRANGLER UNLIMITED				
Surcôt : Wrangler + 2 500 €				
NOUVEAU CHEROKEE				
2.2 MultiJet 150 ch Longitude	9	3 853	36 450	
2.2 MultiJet 195 ch Longitude Auto.	11	4 253	39 850	
Surcôt Limited : Longitude + 4 500 €				
Surcôt Overland : Limited + 6 000 €				
GRAND CHEROKEE				
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	10 500	70 400	
SRT Auto.	39	10 500	86 400	
Trackhawk	70	10 500	120 000	
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	10 290	58 400	
Surcôt Trailhawk : Limited + 7 500 €				
Surcôt Overland : Trailhawk + 4 500 €				
Surcôt 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	
Surcôt Active : Motion + 1 500 €				
Surcôt Design : Active + 1 000 €				
Surcôt GT Line : Design + 1 100 €				
Surcôt 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	
Surcôt Active : Motion + 1 700 €				
Surcôt Design : Active + 1 500 €				
Surcôt GT Line : Design + 1 000 €				
Surcôt GT Line Premium : GT Line + 1 000 €				
STONIC				
1.0 T-GDI 100 ch Motion	5	50	17 790	
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	20 290	
1.6 CRDi 115 ch Active	6	0	22 490	
Surcôt Active : Motion + 2 000 €				
Surcôt Design : Active + 1 400 €				
Surcôt Premium : Design + 1 000 €				
SOUL EV				
EV	1	6 000	36 400	
Surcôt Ultimate : EV + 1 500 €				
NOUVELLE CEED				
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	113	20 990	
1.4 T-GDI 140 ch Motion	7	300	21 990	
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	0	23 590	
1.6 CRDi 136 ch Motion	7	0	24 390	
Surcôt Active : Motion + 2 100 €				
Surcôt Edition #1 : Active + 1 000 €				
NOUVELLE CEED SW (BREAK)				
Surcôt : 5 portes + 1 000 €				
NIRO				
Motion	5	0	27 450	
Rechargeable Active	4	0	36 550	
Surcôt Active : Motion + 2 000 €				
Surcôt Design : Active + 2 000 €				
Surcôt Premium : Active + 2 000 €				
NOUVEAU SPORTAGE				
1.6 GDI 132 ch Motion	8	3 853	24 390	
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	140	26 390	
1.6 CRDi 136 ch Active	7	140	30 890	
2.0 CRDi 48V 185 ch GT Line Auto. 4x4	10	2 153	38 990	
Surcôt Active : Motion + 3 500 €				
Surcôt Design : Active + 1 000 €				
Surcôt GT Line : Design + 1 100 €				
Surcôt GT Line Premium : GT Line + 3 500 €				
NOUVELLE OPTIMA				
1.6 T-GDI 180 ch GT Line DCT	10	1 873	38 490	
1.6 CRDi 136 ch Premium DCT	7	73	35 290	
Surcôt GT Line : Premium + 5 000 €				
NOUVELLE OPTIMA SW				
Surcôt : berline + 1 500 €				

SORENTO				
2.2 CRDi 200 ch GT Line Auto.	12	4 890	48 200	
Surcôt GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €				
STINGER				
2.0 T-GDI 240 ch GT Line Pack Premium	16	10 500	50 400	
GT	27	10 500	60 800	
2.2 CRDi 200 ch GT Line	11	1 873	45 400	
Surcôt GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €				
LAMBORGHINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Huracán LP 580-2	NC	10 500	180 000	
Huracán LP 610-4	NC	10 500	203 400	
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	10 500	223 740	
Aventador LP 700-4	NC	10 500	324 000	
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	10 500	360 000	
Aventador LP 750-4 Supervelocce	NC	10 500	396 600	
Aventador LP 750-4 Supervelocce Road.	NC	10 500	432 960	
Urus 4.0 650 ch	NC	NC	205 715	
LAND ROVER				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	5 113	45 150	
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC	7 073	63 650	
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000	
2.2 TD4 180 ch Pure	12	113	40 800	
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	2 773	53 200	
Surcôt SE : Pure + 3 900 €				
Surcôt SE Dynamic : SE + 4 800 €				
Surcôt HSE : SE Dynamic + 3 850 €				
Surcôt HSE Dynamic : HSE + 2 600 €				
Surcôt Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €				
EVOQUE CABRIOLET				
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	10 500	58 850	
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9	2 153	49 550	
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	2 153	57 850	
Surcôt SE Dynamic : Pure + 5 100 €				
Surcôt HSE Dynamic : SE Dynamic + 5 850 €				
DISCOVERY				
2.0 Si4 300 ch S	NC	10 500	55 500	
3.0 Si6 340 ch SE	NC	10 500	62 700	
2.0 TD4 180 ch S	NC	4 673	52 800	
2.0 SD4 240 ch S	NC	5 810	56 700	
3.0 TD6 258 ch SE	NC	10 500	61 700	
Surcôt SE : S + 3 000 €				
Surcôt HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €				
Surcôt HSE Luxury : HSE + 6 600 €				
DISCOVERY SPORT				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	9 660	41 800	
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	10 500	53 500	
2.0 eD4 150 ch Pure	8	73	34 700	
2.0 TD4 180 ch Pure	10	540	39 400	
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	6 053	51 900	
Surcôt SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €				
Surcôt HSE : SE + 5 600 €				
Surcôt HSE Luxury : HSE + 6 200 €				
RANGE ROVER VELAR				
P250 Auto.	16	7 073	57 200	
P300 Auto.	NC	10 500	60 700	
D180 Auto.	11	1 260	57 200	
D240 Auto.	15	2 940	61 400	
D275 Auto.	NC	7 073	64 730	
D300 Auto.	20	5 573	66 500	
Surcôt R-Dynamic : "base" + 3 400 €				
Surcôt S : R-Dynamic + 2 800 €				
Surcôt R-Dynamic S : S + 3 400 €				
Surcôt SE : R-Dynamic S + 500 €				
Surcôt R-Dynamic SE : SE + 3 400 €				
Surcôt HSE : R-Dynamic SE + 4 400 €				
Surcôt R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €				
RANGE ROVER SPORT				
2.0 Si4 300 ch S	21	10 500	67 700	
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	10 500	99 800	
SVR	51	10 500	134 900	
P400e SE	18	0	89 400	
3.0 SDV6 249 ch S	NC	10 500	70 200	
3.0 SDV6 306 ch SE	19	10 500	79 800	
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	10 500	96 200	
Surcôt SE : S + 4 100 €				
Surcôt HSE : SE + 5 900 €				
Surcôt HSE Dynamic : HSE + 2 600 € à + 2 900 €				
Surcôt Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 900 € à + 13 300 €				
RANGE ROVER				
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	45	10 500	126 200	
SV Autobiography Dynamic	50	10 500	178 400	
P400e Vogue	18	0	121 700	
3.0 SDV6 275 ch HSE	NC	10 500	104 600	
4.4 SDV8 339 ch Vogue	24	10 500	120 000	
Surcôt Vogue : HSE + 7 600 €				
Surcôt Autobiography : Vogue + 17 500 €				
Surcôt SV Autobiography Dynamic : Autobiography + 63 100 €				

LEXUS				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
GT				
200h	5	0	30 090	
Surcôt Pack : "base" + 1 300 €				
Surcôt Luxe : Pack + 5 300 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 0 €				
Surcôt F-Sport Executive : F-Sport + 7 400 €				
Surcôt Executive : F-Sport Executive + 0 €				
NOUVEAU UX				
250h	7	0	36 490	
Surcôt Pack : "base" + 1 000 €				
Surcôt Luxe : Pack + 5 000 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 3 500 €				
Surcôt Executive : F-Sport + 9 000 €				
Surcôt F-Sport Executive : Executive + 1 500 €				
IS				
300h	9	0	40 890	
Surcôt Pack : "base" + 1 700 €				
Surcôt Sport Edition : Pack + 2 300 €				
Surcôt Luxe : Pack + 5 000 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 0 €				
Surcôt Executive : F-Sport + 7 200 €				
Surcôt F-Sport Executive : Executive + 3 300 €				
RC				
F Auto.	38		10 500	81 290
300h Luxe	10		0	52 890
Surcôt F-Sport : Luxe + 4 400 €				
Surcôt Executive : F-Sport + 3 200 €				
Surcôt F GT : F + 9 000 €				
Surcôt F Carbon : F GT + 6 000 €				
NX				
300h	8		0	41 690
Surcôt Pack : "base" + 2 700 €				
Surcôt Luxe : Pack + 8 100 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 6 200 €				
Surcôt Executive : F-Sport + 4 000 €				
Surcôt F-Sport Executive : Executive + 2 500 €				
ES				
300h	9		0	47 490
Surcôt Luxe : "base" + 5 500 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 1 000 €				
Surcôt F-Sport Executive : F-Sport + 5 000 €				
Surcôt Executive : F-Sport Executive + 4 000 €				
RX				
450h Pack	16		60	65 200
Surcôt Luxe : Pack + 7 700 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 6 000 €				
Surcôt F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €				
Surcôt Executive : F-Sport Executive + 1 700 €				
RX L				
Surcôt : RX + 3 200 €				
NOUVELLE LS				
500 Luxe 4WD	32		10 500	123 000
500h	10		1 153	97 000
Surcôt Luxe : "base" + 14 000 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 0 € à + 4 000 €				
Surcôt Executive : F-Sport + 16 000 € à + 20 000 €				
LC				
500 Executive	39		10 500	109 500
500h Executive	19		1 613	109 500
Surcôt Sport + : Executive + 10 000 €				

MASERATI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
GHIBLI				
3.0	23		10 500	75 200
S Q4	31		10 500	91 950
Diesel	17		3 660	71 350
Surcôt Granlusso : "base" + 11 750 €				
Surcôt Gransport : Granlusso + 0 €				
LEVANTE				
Q4	25		10 500	81 250
S Q4	33		10 500	95 250
Diesel	18		10 500	76 200
Surcôt Granlusso : "base" + 12 700 € à + 12 750 €				
Surcôt Gransport : Granlusso + 0 €				
QUATTROPORTE				
S Q4	30		10 500	119 650
Diesel	17		10 500	103 550
Surcôt Granlusso : "base" + 11 650 €				
Surcôt Gransport : Granlusso + 0 €				

MAZDA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MAZDA2 (5 PORTES)				
1.5 SkyActiv-G 90 ch Élegance	5		0	16 450
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection	5		0	20 150
Surcôt Dynamique : Éléance + 1 400 €				
Surcôt Sélection : Dynamique + 1 350 €				
NOUVEAU CX-3				
2.0 SkyActiv-G 121 ch Éléance	NC		NC	21 400
2.0 SkyActiv-G 150 ch Sélection 4x4	NC		NC	28 600
1.8 SkyActiv-D 115 ch Éléance	NC		NC	23 400

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" + 4 800 €

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
560 e Limousine	NC	0	118 650
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

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 182 ch	11	473	26 800
John Cooper Works	13	1 873	34 500
One D 95 ch	4	0	20 700
Cooper D 116 ch	5	0	23 500
Cooper SD 170 ch	9	0	30 000

NOUVELLE MINI 5 PORTES

Surcoût: 3 portes + 900 €

NOUVELLE MINI CABRIO

One 102 ch	6	0	23 500
Cooper	7	0	26 400
Cooper S	11	953	31 200
John Cooper Works	13	1 873	38 900
Cooper D	6	0	27 900
Cooper SD	10	0	34 400

CLUBMAN

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

COUNTRYMAN

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

MITSUBISHI

TYPE CV B/M* PRIX

I-MIEV

ÉlectriQ	1	6 000	23 350
----------	---	-------	--------

SPACE STAR

1.0 Mivec 71 ch In	4	0	10 990
1.2 Mivec 80 ch Invite	4	0	12 990

Surcoût Intense: Invite + 2 000 €

ASX

1.6 Mivec 115 ch Invite Style	6	353	23 990
-------------------------------	---	-----	--------

Surcoût Black Collection: Invite Style + 2 000 €

NOUVEL ECLIPSE CROSS

1.5 Mivec 163 ch Invite	9	2 453	24 990
-------------------------	---	-------	--------

Surcoût Intense: Invite + 3 000 €

Surcoût Intstyle: Intense + 5 000 €

OUTLANDER

PHEV Invite	5	0	36 490
-------------	---	---	--------

Surcoût Intense: Invite + 6 000 €

Surcoût Intstyle: Intense + 6 500 €

NISSAN

AUTOJ.M.FR

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

Jusqu'à -40%

03 81 36 30 30 | www.autojm.fr

TYPE CV B/M* PRIX

MICRA

1.0 IG 71 Visia	4	0	13 990
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5	0	15 890
1.5 dCi 90 Visia Pack	5	0	18 090

Surcoût Visia Pack: Visia + 1 000 €

Surcoût Acenta: Visia Pack + 1 400 €

Surcoût N-Connecta: Acenta + 1 700 €

Surcoût Tekna: N-Connecta + 1 000 €

JUKE

1.6 94 ch Visia	7	860	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	210	19 900
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	953	20 800
1.5 dCi 110 ch Acenta	6	0	22 100

Surcoût N-Connecta: Acenta + 2 100 €

NOUVELLE LEAF

Acenta	5	6 000	35 700
--------	---	-------	--------

Surcoût N-Connecta: Acenta + 1 800 €

Surcoût Tekna: N-Connecta + 1 800 €

QASHQAI

1.3 DIG-T 140 ch Visia	7	90	24 650
1.3 DIG-T 160 ch Acenta	8	90	28 700
1.5 dCi 115 ch Visia	6	0	26 300

Surcoût Acenta: Visia + 2 300 €

Surcoût N-Connecta: Acenta + 1 800 €

Surcoût Tekna: N-Connecta + 2 100 €

Surcoût Tekna+: Tekna + 2 250 €

X-TRAIL

2.0 dCi 177 Acenta All-Mode 4x4-I	10	2 153	35 400
Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €			
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 300 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 800 €			

208 (5 PORTES)			
1.2 PureTech 68 ch Like	4	0	14 500
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	17 000
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	20 900
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5	0	19 600
Surcôt Active: Like + 1 500 €			
Surcôt Signature: Active + 650 €			
Surcôt Allure: Signature + 1 650 €			
Surcôt Tech Edition: Allure + 750 €			
Surcôt 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
Surcôt Style: Active + 750 €			
Surcôt Allure: Active + 2 300 €			
Surcôt GT Line: Allure + 1 200 €			
Surcôt Crossway: GT Line + 450 €			

NOUVELLE 308			
1.2 PureTech 110 ch Access	5	0	20 650
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 500
1.6 THP 225 ch GT Auto.	13	473	34 650
GTI by Peugeot Sport	16	953	38 700
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	22 800
1.5 BlueHDi 130 Active	6	0	26 500
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	30 150
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9	0	35 950
Surcôt Active: Access + 2 000 € à + 2 350 €			
Surcôt Allure: Active + 2 450 € à + 2 500 €			
Surcôt GT Line: Allure + 2 100 €			

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

3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 400
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	210	35 650
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	31 100
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	90	41 050
Surcôt Active: Access + 2 100 €			
Surcôt Allure: Active + 2 750 €			
Surcôt Crossway: Allure + 1 700 €			
Surcôt GT Line: Crossway + 400 €			
Surcôt GT: GT Line + 1 850 €			

5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	27 200
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	210	37 650
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	33 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	90	43 050
Surcôt Active: Access + 4 000 €			
Surcôt Allure: Active + 2 050 €			
Surcôt Crossway: Allure + 1 700 €			
Surcôt GT Line: Crossway + 400 €			
Surcôt GT: GT Line + 1 850 €			

NOUVELLE 508			
1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	73	34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	353	46 000
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	32 300
2.0 BlueHDi 150 ch Allure Auto.	9	0	38 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	73	43 300
Surcôt Allure: Active + 3 000 €			
Surcôt GT Line: Allure + 2 400 €			
Surcôt GT: GT Line + 4 300 €			
Surcôt First Edition: GT + 2 350 € à + 2 750 €			

NOUVELLE 508 SW			
Surcôt: berline + 1 300 €			

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

NOUVEAU RIFTER LONG			
Surcôt: Rifter + 1 000 €			

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	5 810	55 040
S	24	10 290	67 790
GTS	25	10 500	78 830
718 BOXSTER			
2.0	19	5 810	57 080
S	24	10 290	69 830
GTS	25	10 500	80 870

911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Carrera	25	10 500	100 295
Carrera T	26	10 500	110 015
Carrera S	31	10 500	114 575
Carrera GTS	34	10 500	128 375
Targa 4	26	10 500	120 835
Targa 4S	31	10 500	135 215
Turbo	44	10 500	179 975
Turbo S	49	10 500	208 415
GT3	42	10 500	155 255

GT3 RS	44	10 500	198 335
GT2 RS	66	10 500	289 175

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Surcôt: coupé + 13 200 €			
PANAMERA			
3.0	22	6 553	93 407
4S	33	10 500	118 007
Turbo	46	10 500	159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	0	189 062

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

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

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



RENAULT



RRG Paris
Vente de véhicules
Neufs et Occasions

Tel : 01 86 65 49 45

www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4	0	11 400
0.9 TCe 90 ch Zen	4	0	13 900
GT	6	0	17 400
Surcôt Limited: Life + 1 300 €			
Surcôt Zen: Life + 1 500 €			
Surcôt Inters: Zen + 1 000 €			

ZOE			
R90 Life	1	6 000	32 600
Q90 Life	1	6 000	33 100
R110 Inters	1	6 000	35 200
Surcôt Zen: Life + 1 500 €			
Surcôt Inters: 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
Surcôt Limited: Trend + 800 €			
Surcôt Inters: Limited + 2 150 €			

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

CAPTUR			
0.9 TCe 90 ch Life	5	0	17 500
1.3 TCe 150 ch Inters	8	140	23 900
1.5 dCi 90 ch Zen	4	0	21 900
Surcôt Zen: Life + 1 900 €			
Surcôt Inters: Zen + 2 100 €			
Surcôt Initiale Paris: Inters + 3 400 €			

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 Inters	8	0	28 300
R.S.	17	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
Surcôt Zen: Life + 2 000 €			
Surcôt Limited: Zen + 600 €			
Surcôt Inters: Zen + 2 300 €			

MÉGANE ESTATE			
Surcôt: berline + 900 € à + 1 700 €			

SCÉNIC			
1.3 TCe 115 ch Life	6	60	25 000
1.3 TCe 140 ch Zen	7	60	28 300
1.3 TCe 160 ch Inters	9	60	31 900
1.7 Blue dCi 120 ch Life	6	173	27 700
1.7 Blue dCi 150 ch Inters	8	173	34 200
Surcôt Zen: Life + 2 100 €			
Surcôt Limited: Zen + 600 €			
Surcôt Inters: Zen + 2 600 €			
Surcôt Initiale Paris: Inters + 3 600 €			

GRAND SCÉNIC			
Surcôt: Scénic + 600 €			

NOUVEAU KADJAR			
1.3 TCe 140 ch Life	NC	NC	26 200
1.3 TCe 160 ch Inters	NC	NC	32 300
1.5 Blue dCi 115 ch Life	NC	NC	28 100
Surcôt Wave Blue: Life + 2 500 €			
Surcôt Inters: Life + 4 600 €			
Surcôt Black Edition: Inters + 1 800 €			

TALISMAN			
1.8 TCe 225 ch Intens EDC	13	4 890	37 800
1.7 Blue dCi 150 ch Zen	8	60	32 300
Surcôt Limited: Zen + 400 €			
Surcôt Intens: Zen + 2 800 €			
Surcôt Initiale Paris: Inters + 5 300 €			

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

KOLEOS			
2.0 Energy dCi 175 ch Life X-Tronic	10	4 673	34 550
Surcôt Zen: Life + 2 100 €			
Surcôt Intens: Zen + 3 100 €			
Surcôt Initiale Paris: Inters + 2 400 €			

ESPACE			
1.8 TCe 225 ch Zen EDC	13	5 810	41 500
2.0 Blue dCi 160 ch Life EDC	9	613	38 900
2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	11	953	48 300
Surcôt Zen: Life + 3 100 €			
Surcôt Intens: Zen + 3 800 €			
Surcôt Initiale Paris: Inters + 4 000 €			

ROLLS-ROYCE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	10 500	281 430
Wraith	NC	10 500	295 860
Dawn	NC	10 500	332 400

SEAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	9 895
MII (5 PORTES)			
Surcôt: 3 portes + 500 €			

SEAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	9 895
MII (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 500 €			

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-Xi Urban+ AEB	7	2 153	17 990
160 e-Xi Urban+ AEB	6	0	19 990
Surcoût Sport Bi-ton Safety Pack : Urban+ AEB + 3 250 €			
Surcoût Smart Black : Sport Bi-ton Safety Pack + 450 €			
Surcoût Luxury Safety Pack : Luxury + 1 450 €			

TIVOLI XLV			
160 e-Xi Sport Bi-ton Safety Pack	6	53	24 640

KORANDO			
220 e-Xi Pack Sport	10	953	25 990

RODIUS			
220 e-Xi	11	10 500	30 690

SUBARU

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

IMPREZA			
1.6 114 ch Comfort Lineartronic	6	1 050	26 490
Surcoût Premium GPS : Comfort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €			

XV			
1.6i 114 ch Comfort Lineartronic	6	1 613	26 990
Surcoût Premium GPS : Comfort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €			

FORESTER			
2.0i 150 ch Comfort Lineartronic	8	4 050	32 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 2 000 €			

OUTBACK			
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	4 253	39 990
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 3 000 €			

BRZ			
2.0i 200 ch	12	9 050	32 990

SUZUKI

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

CÉLÉRIO			
1.0 VTT 68 ch Advantage	3	0	9 790
Surcoût Privilège : Advantage + 1 600 €			
Surcoût Pack : Privilège + 800 €			

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

SWIFT			
1.2 Dualjet Advantage	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 : Advantage + 1 250 €			

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

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

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

S-CROSS			
1.0 Boosterjet Advantage	6	0	19 740
1.4 Boosterjet Style	7	50	25 390
Surcoût Privilège : Advantage + 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 VTT-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 VTT-i 68 ch Active	4	0	14 350
1.5 VTT-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 Tendence	4	0	26 550

Surcoût Design : Tendence + 850 €			
Surcoût TechnoLine : Design + 500 €			
Surcoût Collection : TechnoLine + 750 €			

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût : berline 5 p. + 1 100 €			
----------------------------------	--	--	--

PRUIS

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 €			

PRUIS +

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
------	----	------	------

UPI (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 ch 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 €			

UPI (5 PORTES)

e-Up!	2	6 000	28 000
-------	---	-------	--------

Surcoût : 3 portes + 500 €			
----------------------------	--	--	--

CROSS UPI

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 Comfortline	5	0	21 230

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

NOUVEAU T-CROSS

1.0 TSI 115 First Edition	NC	NC	26 300
---------------------------	----	----	--------

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 (5 PORTES)

1.0 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 270
1.0 TSI 115 ch Trendline	6	0	23 250
1.5 TSI EVO 130 ch Comfortline	7	0	27 160
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	31 120
GTI Performance	14	2 010	37 970
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	26 300
2.0 TDI 150 ch Comfortline	7	0	31 390
eGolf	4	6 000	40 040

Surcoût Connect : Trendline + 1 770 €			
Surcoût Comfortline : Trendline + 2 220 €			
Surcoût Carat : Comfortline + 2 490 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 950 €			

GOLF VII SW (BREAK)

1.0 TSI 115 ch Trendline	6	0	24 250
1.5 TSI EVO 130 ch Comfortline	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 Comfortline	8	0	32 390

Surcoût Connect : Trendline + 1 770 €			
Surcoût Comfortline : Trendline + 2 220 €			
Surcoût Carat : Comfortline + 2 490 €			

aj

LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT

Toute l'équipe
vous souhaite
**D'EXCELLENTE
FÊTES**



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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

N° FR020202-1



★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS



Ancien **Moderne**

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

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

**05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR**



À vous les impatientes, voici votre solution.

La nouvelle Audi A6 a été spécialement conçue pour vous faire gagner du temps. Elle vous aide à vous organiser et vous permet de rester toujours connecté : répondez à vos mails ou accédez à votre calendrier en utilisant simplement votre voix.*



**Profitez du temps, vous êtes dans une Audi.
Nouvelle Audi A6.**

* Avec option Audi phone box et smartphone compatible. Détails sur www.audi.fr/telephone
Volkswagen Group France S.A. - RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional.
Gamme nouvelle Audi A6 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 5,4 - 7,1. Rejets de CO₂ (g/km) : 146 - 161. « Tarif » Audi A6 au 07/06/2018.
Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

Premium Automobiles

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

Premium II

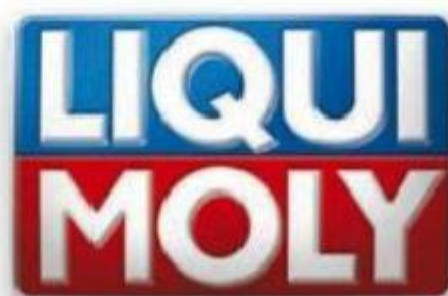
15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Paris Est Evolution

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

Premium Vélizy

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



Cet hiver, changez d'air !



Avec Liqui Moly, faites nettoyer votre circuit de chauffage avec la garantie d'un air purifié et assaini.



Nouveau
CR-V

Commandez dès maintenant
votre
CR-V Hybrid

Conduit
vos émotions



Louez votre Honda

**ON VOUS OFFRE
L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE**

À PARTIR DE

289 € / MOIS ⁽¹⁾

LOA 60 mois - 1er loyer de 3 600 € puis 59 loyers de 289,26 €
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 15 mars 2019 pour toute location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail) d'un véhicule Honda CR-V neuf de 36 à 60 mois. Exemple de LOA sur 60 mois et 50 000 kilomètres maximum : pour la location d'un Honda CR-V 1.5 i-VTEC 2WD Comfort neuf au prix de 28 790 € (sans peinture métallisée) soit 28 000 € après déduction de 1 790 € de remise de lancement, 1er loyer de 3 600 € puis 59 loyers de 289,26 €. 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 : 1 586,51 €. Modèle présenté : CR-V 1.5 i-VTEC 4WD Exclusive CVT avec peinture métallisée à 44 640 €, soit 42 500 € après déduction de 2 140 € de remise de lancement, 1er loyer 4 550 € puis 59 loyers de 458,26 € hors assurance facultative. Montant dû hors option d'achat 31 587,34 €. Montant total dû option d'achat incluse 49 587,34 €. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 41,80 € / mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 2 466,26 €. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Hausmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (2) Entretien et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans offerts avec LOA Honda neuve 36 à 60 mois 30 000 kms max / an pendant toute la durée de la location. Contrat H Box N°21701106 : produit de laie (RCS Nanterre 378 491 690) et laie 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 1 380 € (entretien 75 000 km maximum sur 36 mois) à 5 699 € (entretien 150 000 km sur 60 mois : 4 980 € et extension de garantie 2 ans : 719 €) sur base tarif en vigueur au 01/10/18. Offre valable chez les concessionnaires participants Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. Consommation et émissions du modèle présenté en cycle mixte NEDC corrigé : 7,1 l / 100 km et 158 g de CO₂/km.

GARAGE DU CLOS SAS

ZA de l'Autodrome - 2 avenue 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

À découvrir dans notre prochain numéro

1025

du 17 janvier 2019



F. GROUT



Y. LEFEBVRE

Que valent vraiment les nouveaux moteurs essence ?

Ils sont revenus en odeur de sainteté, mais que valent les nouveaux moteurs face à des diesels qui n'ont pas déposé les armes ? C'est la question à laquelle nous répondrons au terme de 10 duels épiques !

L'Audi A6 TDI face à ses rivales

En v'la du premium, en v'la ! Ce comparatif autour de la nouvelle A6 est la promesse d'une confrontation sans concessions ! Un champ de bataille qui fleure bon le cuir et la gomme brûlée !



Y. LEFEBVRE



A. CORTESI

1^{er} essai : Mercedes GT 4 portes
Décidément, en ce début d'année, on ne se refuse rien ! Après le luxe de la nouvelle A6 (et de ses rivales), place au sport avec une AMG GT 63 S qui ne revendique pas moins de 639 ch. Grrrrr !

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

L'Auto-Journal Évasion & 4x4 n° 87

164 pages

L'offre des SUV continue à s'étoffer. Jusqu'au plus haut niveau... à Ferrari près ! Le BMW X7, le DS 3 Crossback, le Mercedes GLB, le nouveau Peugeot 2008, le nouveau Renault Captur s'annoncent. Nous avons essayé l'Audi Q3, le Citroën C5 Aircross et, en prime, un super essai du Porsche Cayenne E-Hybrid !

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

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

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

Directrice artistique: Véronique Martin

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

Essais: 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 Woitée (56 50)

A collaboré à ce numéro: Danielle Molson

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion: Christophe Ruet

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

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

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52.

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

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

Planning: Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

Trafic: Véronique Alex (50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53), Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service 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: janvier 2019

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).



DIFFUSION



Il n'y a qu'un seul chemin à gravir : le vôtre.

Plus de traction, plus de fun : découvrez la technologie quattro dans la nouvelle Audi Q8.*



* Technologie en option.

Volkswagen Group France S.A. - RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Gamme nouvelle Audi Q8 : émissions CO₂ NEDC corrélé (min - max) : 172 - 179 g/km. Consommations NEDC corrélé (min - max) : 6,6 - 6,8/100km. « Tarif » Audi Q8 au 26/07/2018 mis à jour au 11/10/2018 (données d'homologation WLTP converties en valeurs NEDC). Valeurs susceptibles d'évoluer à la hausse. Plus d'informations auprès de votre partenaire Audi.

Premium Automobiles

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

Premium II

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

Paris Est Evolution

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

Premium Vélizy

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



LES JOURS **+**
SIMPLES

DU 17 AU 21 JANVIER⁽³⁾

Dacia **Duster**
à partir de

5€
/j⁽¹⁾

soit 150 € par mois
LLD 61 mois sans apport⁽²⁾

Tout. Simplement.



Avec les Crossovers Dacia, soyez prêts pour l'aventure !
Ouverture dimanche 20 janvier⁽³⁾

MODÈLE PRÉSENTÉ : DACIA DUSTER PRESTIGE BLUE dCi 115 4X2 AVEC OPTION À 6,97 €/JOUR, SOIT 209 €/MOIS, SANS APPORT⁽²⁾.

(1) Exemple pour Dacia Duster (niveau de finition Duster) SCe 115. 61 loyers de 150 € TTC quel que soit le nombre de jours par mois (soit 5 € TTC par jour pour un mois de 30 jours) hors malus écologique. (2) Location Longue Durée sur 61 mois pour un kilométrage maximum de 60 000 km. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 647 265 600 € - 14 avenue du Pavé Neuf 93160 Noisy-le-Grand - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. Offre non cumulable, réservée aux particuliers dans le réseau Dacia participant et valable du 1^{er} au 31 janvier 2019 pour toute commande d'un Dacia Duster neuf. (3) Selon autorisation. (4) Au 1^{er} des deux termes atteint. **Consommations mixtes min/max (l/100km) : 4,4/8,7. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 115/156. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.**

3 ans Garantie
OU 100 000 km⁽⁴⁾
Au premier des deux termes atteint

www.dacia.fr