

N°1028

l'auto-journal

SPECIAL NOUVEAUTÉS

EN PREMIÈRE
MONDIALE
LA NOUVELLE
PEUGEOT 208 !

Nos images
exclusives, tous
les détails...



BEL 4,70 € - ESP 4,70 € - GR 4,70 € - DOM 4,70 € - DOMA 5,80 € - ITA 4,70 € - IUX 4,70 € - PORT CONT 4,70 €
CAN 7,50 € - MAR 5,00 € - DH 7,00 € - TOMA 11,50 € - CP 9,75 € - TUN 9,00 €



TOUTES LES STARS DU
SALON DE GENÈVE
2019

DOSSIER ESSAIS
**LES NOUVEAUX BREAKS
MIEUX QUE LES SUV ?**
5 matchs pour trancher!

Audi A6 Avant/Q5
Mercedes Classe C Break/GLC
Peugeot 508 SW/3008
Renault Mégane Estate/Kadjar
Volvo V60/XC60

M 01117 - 1028 - F: 4,50 €



RÉTRO 60 ANS DE MINI
Petite auto, grande idée!

ENQUÊTE
Les voitures
électriques sont-elles
vraiment propres ?

LES EXPERTS DE L'AUTO-JOURNAL

**LE NOUVEAU
CITROËN C5 AIRCROSS
À L'ÉPREUVE**



NOUVELLE PEUGEOT 508

WHAT DRIVES YOU?*



BETC Automobiles PEUGEOT 508 GT Line Normandie.

VENEZ L'ESSAYER

BOÎTE AUTOMATIQUE À 8 RAPPORTS**

SYSTÈME INFRAROUGE DE VISION DE NUIT**

PEUGEOT i-Cockpit® AVEC DALLE NUMÉRIQUE

ÉCRAN CAPACITIF 10'' HD**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

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

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Consommation mixte NEDC (l/100 km) : de 3,8 à 5,7. Émissions de CO₂ NEDC (g/km) : de 99 à 130.

FABRIQUÉ
EN FRANCE

NOUVELLE BMW SÉRIE 3. CONDUIRE L'INNOVATION.



ÉGALEMENT DISPONIBLE
EN VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE.



PRÉ-COMMANDER DÈS MAINTENANT LA NOUVELLE BMW SÉRIE 3 HYBRIDE
RECHARGEABLE EN SCANNANT CE QR CODE OU RENDEZ-VOUS SUR bmwbethefirst.fr

Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW Série 3 : 1,7 à 6,1 l/100 km. Émissions de CO₂ : 39 à 139 g/km selon la norme européenne NEDC corrélée.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



**Le plaisir
de conduire**



Bienvenue dans la crise de la quarantaine.



Vous êtes prêt pour le T-Roc.

Oui, vous êtes prêt pour le SUV compact de Volkswagen. Le moment est arrivé, de vous faire plaisir, de faire des choix audacieux. Vous êtes prêt, rien qu'à regarder ce design, ces lignes, cette allure. Et encore, vous ne savez pas qu'il est équipé de technologies d'assistance semi-autonomes. Oh oui vous êtes prêt.

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional – Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons 832 277 370

Cycles mixtes de la gamme T-Roc (l/100km): 4,3 - 6,7. Rejets de CO₂ (g/km): 109 - 142. Valeurs NEDC au 04/01/2019 susceptibles d'évolution à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.



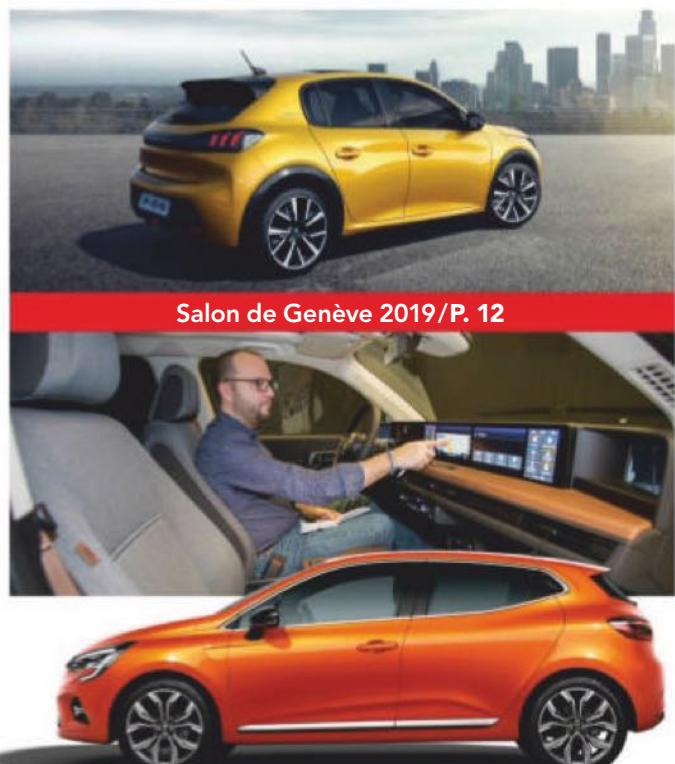
Volkswagen

Du 28 février au 13 mars 2019

N°1028



Lamborghini Huracán Evo/P.62



Salon de Genève 2019/P. 12



YANN LEFEBVRE
Les breaks prendront-ils leur revanche sur les SUV?/P. 67



SOMMAIRE

Découvrir

12 Salon de Genève 2019
Peugeot 208 II, Peugeot Concept 508, Citroën Ami One, Renault Clio V, Honda e Prototype, Skoda Kamiq...

Comprendre

40 La voiture électrique, vraiment propre?

Conduire

48 Toyota Corolla 2.0 Hybrid 180h
54 Audi A1 30 TFSI 116 ch/**Mini Cooper** 1.5 136 ch
62 Lamborghini Huracán Evo 640 ch
67 Les breaks prendront-ils leur revanche sur les SUV?
Audi A6 Avant vs Q5, Mercedes Classe C break vs GLC, Peugeot 508 SW vs 3008...
78 Les Experts: **Citroën C5 Aircross** PureTech 180 ch
80 **Mazda3** 2.0 SkyActiv-G 122 ch
84 **Fiat 500X** 1.3 FireFly Turbo T4 150 ch
87 Dernier essai: **Range Rover Evoque**

Vibrer

88 Les 60 ans de la Mini
94 Sport: du ciel bleu sur la **Formule 1?**
96 Rétro: **Ferrari 328 GTS**

Partager

100 La vie de vos autos
101 Le chef des essais vous répond

S'offrir

102 Configurateur: **Nissan Qashqai**
106 Occasion: **Mercedes Classe C**
109 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
116 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 de 8 pages *Citroën* broché au centre du numéro sur l'ensemble de la diffusion (VAN et abonnés France uniquement).



Ciel bleu sur la F1?/P. 94



L'Audi A1 face à la Mini Cooper/P. 54



Mazda3 2.0 SkyActiv-G/P. 80



Toyota Corolla 2.0 hybrid/P. 48

PHOTOS DPPI

LES RENAULT DAYS C'EST MAINTENANT

PORTE OUVERTES DU 14 AU 18 MARS⁽¹⁾



Renault
CAPTUR

À PARTIR DE
129 €/MOIS⁽²⁾

LLD 49 mois. 1^{er} loyer de 2000 €.
Sans condition de reprise.

INCLUS
**EASY
PACK**

4 ANS Entretien avec pièces d'usure
Garantie
Assistance 24 h/24⁽³⁾

MODÈLE PRÉSENTÉ : RENAULT CAPTUR INTENS TCe 90 AVEC OPTION PEINTURE MÉTALLISÉE À 195 €/MOIS⁽⁶⁾, 1^{er} LOYER DE 2000 €.

(1) Ouverture exceptionnelle dimanche 17 mars selon autorisation. (2) Exemple pour Renault CAPTUR Life TCe 90. (2)(6) Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km maximum. 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. (3) Pack Intégral Renault comprenant l'entretien, les prestations d'usure (hors pneumatiques), l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1 €/mois. Voir détail de l'offre Pack Intégral en points de vente et sur renault.fr. Offres non cumulables, réservées aux particuliers, pour toute commande d'un Renault CAPTUR neuf du 01/03/2019 au 31/03/2019. 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.

MODÈLE PRÉSENTÉ : RENAULT CLIO LIMITED TCe 75 AVEC OPTION PEINTURE MÉTALLISÉE SPÉCIALE À 12 130 €, PRIME À LA CONVERSION GOUVERNEMENTALE DE 1000 € ET ÉCOPRIME RENAULT DE 1200 € DÉDUITES.⁽⁷⁾

(4) Prix conseillé pour une Renault CLIO TREND TCe 75, déductions faites de 2 810 € de remise (selon tarif en vigueur au 01/03/2019), de 1 500 € d'Écoprime Renault et de 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale pour la mise au rebut de votre véhicule particulier ou camionnette Diesel immatriculé pour la première fois avant 2001 ou essence immatriculé avant 1997. (7) Prix conseillé pour une Renault



RENAULT
La vie, avec passion

Renault **CLIO**

À PARTIR DE
9 990 €⁽⁴⁾

Écoprime Renault de 1500 € déduite.

Prime à la conversion gouvernementale de 1000 € déduite.



Renault **SCENIC**

À PARTIR DE
219 €/MOIS⁽⁵⁾

LLD 49 mois. 1^{er} loyer de 3 000 €.

Sans condition de reprise.



**EASY
PACK**

4 ANS Entretien avec pièces d'usure
Garantie
Assistance 24 h/24⁽³⁾

CLIO LIMITED TCe 75 avec option peinture métallisée spéciale, déductions faites de 2810 € de remise (selon tarif en vigueur au 01/03/2019), de 1 200 € d'Écoprime Renault et de 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale pour la mise au rebut de votre véhicule particulier ou camionnette Diesel immatriculé pour la première fois avant 2001 ou essence immatriculé avant 1997. (4)(7) Offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Renault CLIO neuve du 01/03/2019 au 31/03/2019. Voir conditions en points de vente et sur renault.fr. Gamme Renault CLIO: consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,9/5. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 104/113. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

MODÈLE PRÉSENTÉ : RENAULT SCENIC LIMITED TCe 115 FAP À 277 €/MOIS⁽⁸⁾, 1^{ER} LOYER DE 3 000 €.

(5) Exemple pour Renault SCENIC Life TCe 115. (5)(8) Location Longue Durée sur 49 mois et 40000km maximum. 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. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (3) Pack Intégral Renault constitué de l'entretien, des prestations d'usure (hors pneumatiques), de l'extension de garantie constructeur et assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40000km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1 €/mois. Voir détail de l'offre Pack Intégral en points de vente et sur renault.fr. Offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un Renault SCENIC neuf du 01/03/2019 au 31/03/2019. Gamme Renault SCENIC: consommations mixtes min/max (l/100 km) : 4,8/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 126/136. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable. Renault Days : Les jours Renault. Easy Pack : Pack tout inclus.

NOUVEAU

OPEL COMBO LIFE

À partir de
169€/mois⁽¹⁾

LLD SUR 37 MOIS
SOIT 36 LOYERS DE 169€
APRÈS UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 1 550 €.
ENTRETIEN COMPRIS
SOUSS CONDITION DE REPRISE
PRIME À LA CONVERSION GOUVERNEMENTALE DÉDUITE



OPEL FRANCE RCS Nanterre B 342 439 320



Catégorie 1-1.4 litre
1.2 Trois cylindres Turbo (Groupe PSA)
Engine Technology International magazine
www.ukimediaevents.com/engineoftheyear



L'AVENIR APPARTIENT À TOUS

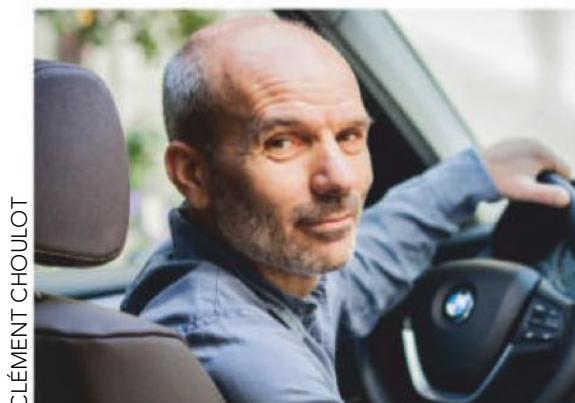
Engine of the year awards 2018 = Moteur de l'année 2018. www.autobest.org (1) Exemple pour une location longue durée (LLD) sur 37 mois et 30 000 km pour le Nouveau Opel Combo Life Essentia 1.2 110ch L1H1. 1er loyer majoré de 1 550€ exigé à la livraison, puis 36 loyers de 169€, dont 1€ par mois pour la prestation facultative d'entretien comprenant la prise en charge des 2 premiers entretiens périodiques. Prestation souscrite auprès d'Opel France – SAS au capital de 12 939 625 € - Siège social : 7 rue Henri Sainte Claire Deville 92500 Rueil-Malmaison. R.C.S Nanterre B 342 439 320. Montants exprimés en TTC (hors assurances). Restitution en fin de contrat avec paiement de frais de remise en état standard et km supplémentaires. Sous réserve d'acceptation du dossier par Opel Financial Services, nom commercial de Opel Bank, SA au capital de 101 929 642 € - RCS Nanterre 562 068 684 - Immatriculation ORIAS N°07009184 (www.orias.fr). Offre non cumulable, réservée aux particuliers non imposables, sous condition de reprise, valable pour toute commande d'un Opel Combo Life neuf, **tarif au 30/11/2018, commandé jusqu'au 31/03/2019** auprès du réseau Opel participant et sous réserve de bénéficier de la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur <https://www.service-public.fr> ou <https://www.primealaconversion.gouv.fr>).

Modèle présenté : Combo Life Innovation 1.2 Diesel 110 ch avec options peinture métallisée et jantes 17 pouces, 1er loyer majoré de 1 550€, puis 36 loyers de 248€, entretien compris.

Conso mixte gamme Combo Life (l/100 km) NEDC : 4.1/5.8 et émissions mixtes CO₂ (g/km) NEDC : 108/133.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 66 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

QUAND LE COQ CHANTE À LA VEILLÉE...

N'en déplaise aux quelques lecteurs qui ont pris la plume – je les en remercie par ailleurs – à la sortie de notre précédent numéro pour me faire remarquer que ma "Peugeotphilie" devenait aveuglante (*voir courrier ci-dessous*), ce sont bien les constructeurs français qui sont, en ce moment, sous les feux de la rampe. Pour de bonnes et de moins bonnes raisons... Le Salon de Genève sera une nouvelle occasion

de réveiller l'animal de basse-cour qui sommeille en chacun de nous. "Cocorico!" Et plutôt deux fois qu'une... Les Renault Clio et Peugeot 208 sont annoncées comme les deux stars du Salon helvète. La première opte pour une nouvelle plate-forme, mais conserve son allure générale, mise sur son habitacle organisé autour d'une large tablette tactile et promet un niveau de finition rehaussé. La seconde, qui pourra être totalement électrifiée, prend davantage de risques, aiguise ses lignes, surligne ses ailes, conserve son controversé i-Cockpit et adopte l'instrumentation de type 3D. Clivant, c'est certain. Ce match dans le match n'est pas nouveau puisqu'il faut se souvenir que les deux marques avaient également présenté leur citadine la même année, en 2012. Et ça leur a porté chance. L'une comme l'autre trustent encore, à quelques mois de la retraite, les premières places des hit-parades des ventes.

Ciel au beau fixe, donc, pour les deux constructeurs. Sachons cependant raison garder. Quand le coq chante la veille, affirme le paysan auvergnat, c'est que le temps va se gâter. Nous ne sommes pas à l'abri d'une grosse surprise révélée par l'une des marques allemandes ou italiennes, très discrètes jusqu'à présent. Ce qui constituerait finalement une excellente nouvelle. Sauf, peut-être, pour Peugeot et Renault, obligés de partager leur confortable couverture médiatique. "Sortez-moi ce coq du stand..."

Rédacteur en chef adjoint
guy.lhospital@mondadori.fr

G. L'Hospital.

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Si Peugeot a su faire des autos intéressantes avec un "toucher de route" premium, la politique du tout-diesel l'a éloigné du bon goût des 6 cylindres pendant que nos voisins expérimentaient les 5, 8, 12, etc., ainsi que l'électrique, l'hybride ou l'hydrogène. Après des partenariats avec BMW ou d'autres, Peugeot a l'impérieuse obligation de se ressaisir, en particulier en Chine, et d'alerter nos politiques sur leur autophobie, s'il ne veut pas être racheté par la famille Quandt.

Jean-Louis Longe

C'est un point de vue. Et il se tient. Toutefois, je me permets de vous faire remarquer que même les constructeurs allemands délaissez aujourd'hui les grosses cylindrées pour miser sur des moteurs plus petits, assistés par un électromoteur. Technologie maîtrisée par Peugeot (*voir p. 22*). Quant à votre conclusion, je préférerais l'inverse...

Je souhaite m'acheter une Peugeot 508. Le prix que vous indiquez dans votre dernier numéro pour un break GT Line me convient assez bien: 28 700 €! Pourriez-vous me conseiller un concessionnaire dans ma région qui pratiquerait un tel tarif? Trêve de plaisanterie, vous faites un beau métier, cependant avec parfois quelques coquillettes.

Jean-Marc Guilluy

Merci pour votre sagacité et votre humour. Il s'agit en effet d'un malheureux copier-coller avec les deux pages précédentes. Ce sont les tarifs du match Peugeot 308 versus VW Golf. Vous auriez dû lire 42 500 € pour la Peugeot 508 SW BlueHDi 160 GT Line et 44 400 € pour une Volkswagen Passat SW 2.0 TDI Carat. Quant à l'affaire du siècle, il faudra repasser... ou attendre notre prochaine coquillette.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





CARTE BLANCHE SUR PISTE NOIRE

Kitzbühel, Autriche. La "Streif". Un mur, une légende, une piste dangereuse, crainte et respectée par les meilleurs skieurs et skieuses du monde. Chaussé de pneus cloutés spécifiques, l'Audi e-tron en a pourtant gravi sans peine la partie la plus pentue. Trente-deux ans après la célèbre ascension d'un tremplin de saut à ski par une Audi Quattro, la marque allemande s'offre une opération de communication efficace sur les capacités de son SUV 100% électrique, préparé à 500 ch (contre 360 ch d'origine), et qui livre ici une performance impressionnante. Mais l'e-tron serait encore plus impressionnant s'il n'était pas inutilement gros et lourd (4,90 mètres et 2,5 tonnes à vide), et incapable d'afficher plus de 420 km d'autonomie normalisée malgré une batterie de 95 kWh. Les exploits les plus difficiles sont parfois des enjeux du quotidien...

L'ANNÉE DES FRANÇAISES

Dossier réalisé par Florian Chopin



Les absents



Alpine Difficile d'animer un stand avec un seul modèle. Alpine fait un break. La marque sera-t-elle de retour en 2020 avec un SUV?



DS Pas de Salon pour DS qui, comme l'année précédente, préfère rester à l'écart de l'événement helvète et laisser la priorité à Citroën.



Ford Encore présent l'année précédente, Ford, qui s'apprête à présenter son futur Kuga, a décidé de faire l'impasse sur l'édition 2019.



Jaguar/Land Rover Pas d'actualité pour Jaguar, mais Land Rover vient de présenter son Evoque. Le groupe a pourtant décidé de se priver de Salon de Genève.



Mini Ce n'est pas la première fois que la marque rate Genève. La Mini fête pourtant ses 60 ans (voir reportage p. 88) et une nouvelle version électrique sera bientôt lancée.



Opel En pleine phase de restructuration, la marque allemande rachetée par PSA occupait, à l'étage, l'un des plus beaux stands du Salon. Pour les nouveautés Opel, il faudra attendre Francfort.



Volvo C'est l'un des premiers à avoir annoncé qu'il ne viendrait pas à Genève. Le constructeur suédois y sera toutefois représenté par Polestar qui dévoilera son deuxième modèle.

CE N'EST CERTES PAS LE PLUS GRAND SALON DU MONDE, MAIS IL RESTE LE PLUS BEAU. DES NOUVEAUTÉS, SURTOUT FRANÇAISES, DES SURPRISES (ON L'ESPÈRE) ET DES ABSENTS... QUI, DÉCIDÉMENT, ONT TORT.



89^e Salon de l'auto et accessoires 7-17 mars 2019 Genève

www.gims.swiss



#GimsSwiss



PRATIQUE

Du 7 au 17 mars,
de 10 heures à 20 heures
du lundi au vendredi,
et de 9 heures à 19 heures
le samedi et le dimanche.

PRIX

16 CHF, tarif adultes,
9 CHF, tarif enfants
(de 6 à 15 ans inclus)
et retraités.

Y ALLER

EN TRAIN

La région Auvergne-Rhône-Alpes et la SNCF proposent un pack illico Événements TER + Salon de l'auto, avec une réduction de 50% pour le train aller-retour. Navette et entrée du Salon à 15,50 € (8,50 € enfants, retraités).



EN VOITURE

Pour se rendre au Salon en passant par l'autoroute, il faut prévoir d'acheter la vignette (40 CHF, soit 35 €). Une douzaine de parkings entourent Palexpo pour un tarif journalier d'environ 25 CHF.

MINI-SOMMAIRE

P. 14 PEUGEOT 208 II

Style affirmé, habitacle high-tech pour la nouvelle Lionne.

P. 22 CONCEPT 508

Ce concept Peugeot marie blocs électriques et thermique pour une puissance de 400 ch.

P. 24 CITROËN AMI ONE

Ce drôle d'engin donne le sourire. Et si c'était l'avenir de l'automobile en ville.

P. 28 RENAULT CLIO V

Star du stand, elle sera épaulée par la Twingo restylée.

P. 32 HONDA E PROTOTYPE

Vous allez craquer ! Pour son style, mais aussi pour son habitacle.

P. 34 SKODA KAMIQ

Le nouveau SUV Skoda vient chatouiller le Renault Captur en misant sur l'habitabilité.

P. 36 ET AUSSI...

BMW X3 M et X4 M, Audi Q4, Cupra SUV, Kia Niro restylé, Mercedes CLA Shooting Brake, VW T-Roc R et Passat...



Peugeot 208 II



LES INFOS CLÉS

À partir de 15 000 €*

Commercialisation :
automne 2019

Sa cible :
Renault Clio V

*Estimation



Numéro gagnant

Peugeot poursuit le renouvellement de ses modèles. Après la réussite commerciale du 3008, l'accueil enthousiaste sur l'esthétique de la 508, c'est au tour de la 208 de montrer de quoi est capable le constructeur sur le marché des citadines. La concurrence a du souci à se faire...

Un mois après la révélation officielle de sa grande rivale, la Renault Clio, la 208 retire enfin son camouflage pour dévoiler ses nouvelles formes. Peugeot marque ainsi Renault à la culotte sur le marché des citadines. Les deux autos seront en effet les stars du prochain Salon de Genève (du 7 au 17 mars), mais aussi, à l'automne, des concessions, leurs commercialisations respectives étant prévues peu ou prou au même moment. Pour accentuer encore

ce mimétisme, la 208 adopte, comme la Clio, une toute nouvelle plate-forme technique intégrant de multiples aides à la conduite ainsi que des motorisations de dernière génération.

Mais arrêtons là cette comparaison, que nous pourrons reprendre dans un numéro futur, et attardons-nous sur la nouveauté de Peugeot. Par rapport à l'actuelle génération, la 208 change radicalement et cela se voit. Finie la silhouette rondouillarde, la 208 II adopte un style plus conventionnel, plus sérieux : nos premières sources nous indiquaient une certaine similitude avec la 308, mais il n'en est rien. La 208 II est une véritable évolution de la 208 I, avec une silhouette plus élancée et des lignes plus fluides. Le résultat est une voiture qui a perdu de l'originalité mais qui a gagné en modernité et en qualité de fabrication. La 208 II est une bonne alternative à la 208 I, mais elle ne peut pas être considérée comme une véritable évolution de la 208 I.



PATRICK CURTET



↑ **Celle qu'elle remplace :
Peugeot 208**

Présentée au public en mars 2012, la première génération de 208 arbore un style tout en rondeurs signé de l'équipe de designers de Pierre Authier, passé depuis chez Citroën. Disponible en 3 et 5 portes, elle innove surtout par son poste de conduite original baptisé i-Cockpit avec un petit volant et des compteurs lisibles par-dessus. Une version sportive, GTi, dotée du 1.6 THP de 200 ch arrive un an plus tard.



Le petit volant opte pour une forme proche de celui de la 508. Suffisant pour faire taire les critiques sur la lisibilité des compteurs?



La finition GT Line dispose d'extensions d'aile noires laquées.

En fonction de la teinte extérieure, le mariage est plus ou moins heureux.





L'écran tactile multimédia est orienté vers le conducteur. En fonction des finitions, il est proposé en 5, 7 ou, comme ici, 10 pouces. Touches sensitives et piano offrent un accès direct à certaines fonctions.

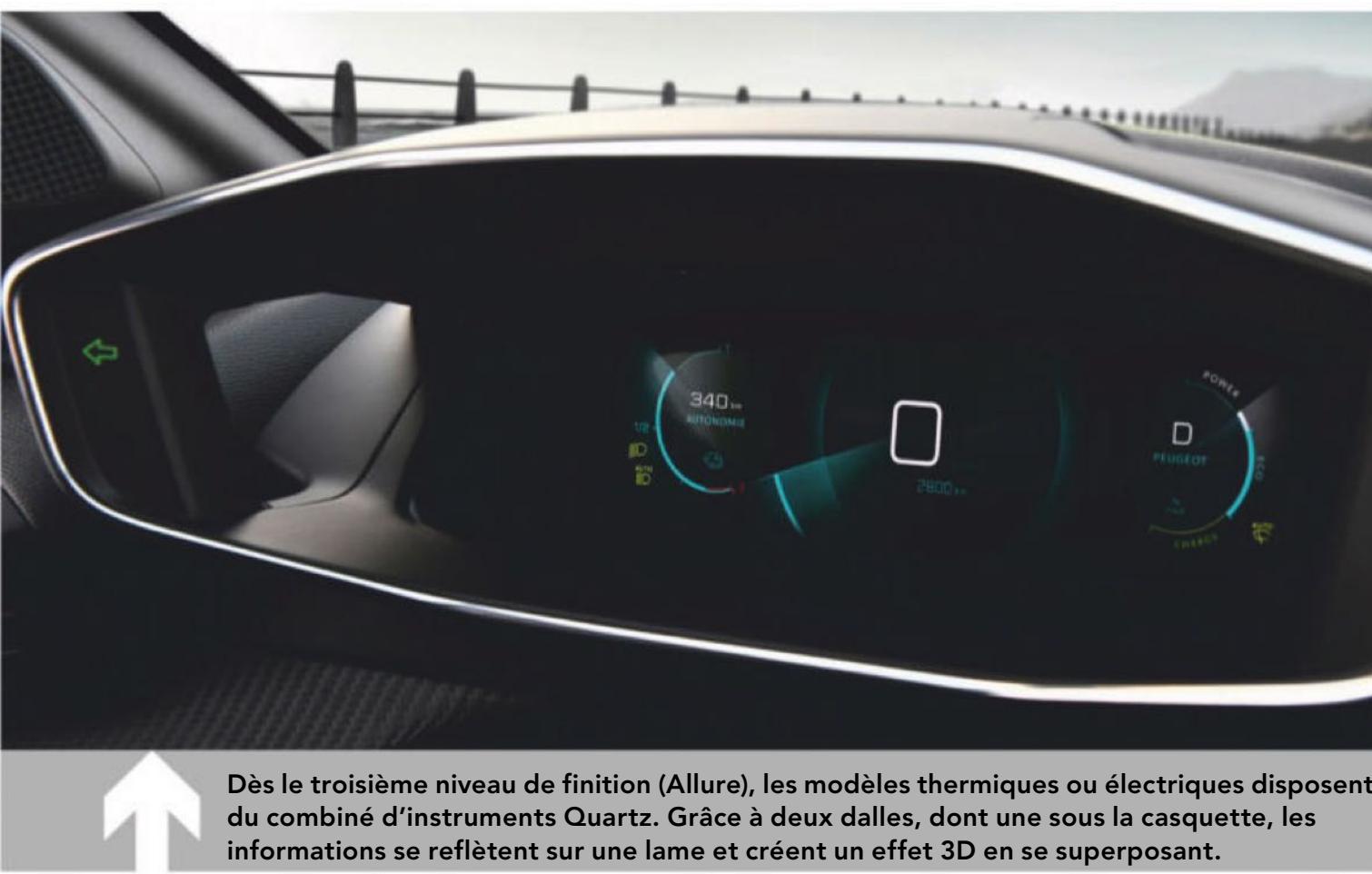
Les moteurs PureTech 110 (en option) et 130 (de série) peuvent disposer de la nouvelle transmission automatique à 8 rapports.

litude avec la 308. Toutes les dimensions évoluent : l'auto est plus longue (+ 5 cm à 4,05 m), plus large (+ 2,5 cm à 1,77 m), mais aussi plus basse (- 3 cm à 1,43 m). Cela lui permet d'offrir une meilleure empreinte au sol et, surtout, de mieux s'affirmer au regard des autres véhicules. Le capot moteur a été allongé en reculant la baie de pare-brise pour lui donner un faciès moins monocorps. En partant d'une nouvelle base technique (nous reviendrons sur cette plate-forme CMP), les designers Peugeot ont pu obtenir de l'ingénierie à peu près ce qu'ils voulaient pour proposer des proportions équilibrées. Les roues sont ainsi placées aux quatre coins pour offrir une bonne assise. "Nous avons demandé beaucoup au département emboutissage afin d'obtenir de la profondeur dans le modelé des formes", nous confie Yann Beurel, responsable du style de la 208. La vue arrière est le parfait exemple de cette volonté de donner un modelé 3D à la structure : les hanches sont généreusement galbées et l'effet est encore accentué par le positionnement des feux. Mais il ne s'agit pas de récupérer des erreurs dans les proportions, comme cela peut être le cas sur d'autres modèles. "L'auto n'a pas besoin de beaucoup de décors pour exister, les bons ingrédients sont là, pas besoin d'épices...", poursuit le designer. Il est vrai que la 208 ne déborde pas d'artifices esthétiques : point de chrome ici et là, point de décroché alambiqué. Seuls quelques éléments graphiques permettent de repositionner l'auto dans l'histoire de la marque. Votre

œil a forcément été attiré par l'insert dans le montant arrière qui rappelle l'élément sur les 205. Mais à bien regarder, c'est l'ensemble de cette partie qui est un clin d'œil à cette ancêtre des années 80 : le montant arrière forme un triangle qui s'élargit à sa base avec d'un côté une lunette très inclinée et de l'autre un médaillon de vitre au contour très caractéristique. "Nous avons tenté de dessiner autrement ce médaillon, mais naturellement c'est cette version qui revenait le plus souvent, se souvient Yann Beurel, en ajoutant, à vouloir faire différent, nous ne nous sentions pas chez nous."

La nouvelle 208 assume ces détails rappelant la 205, sans tomber dans la caricature.

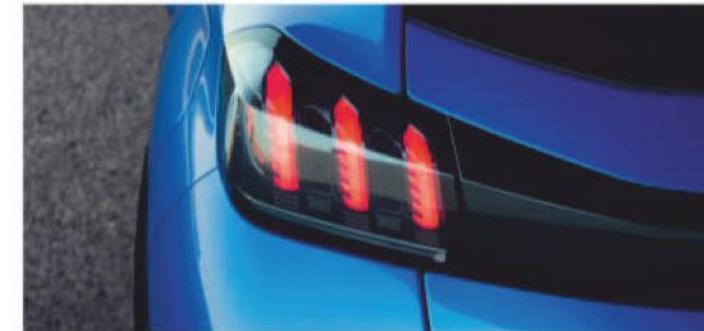
Toutefois, le designer soutient que "la 205 était certes présente, mais elle n'a jamais été obsédante, elle n'a jamais dicté notre main." Soit, mais les extensions des passages de roues noires laquées rappelant les éléments de la GTi peuvent, selon la teinte de carrosserie choisie, faire un peu "too much". Ils ne seront disponibles de série que sur la finition GT Line et l'ensemble des versions électriques. À noter par ailleurs que, si Peugeot a choisi de proposer une seule et même silhouette pour ses offres ther-



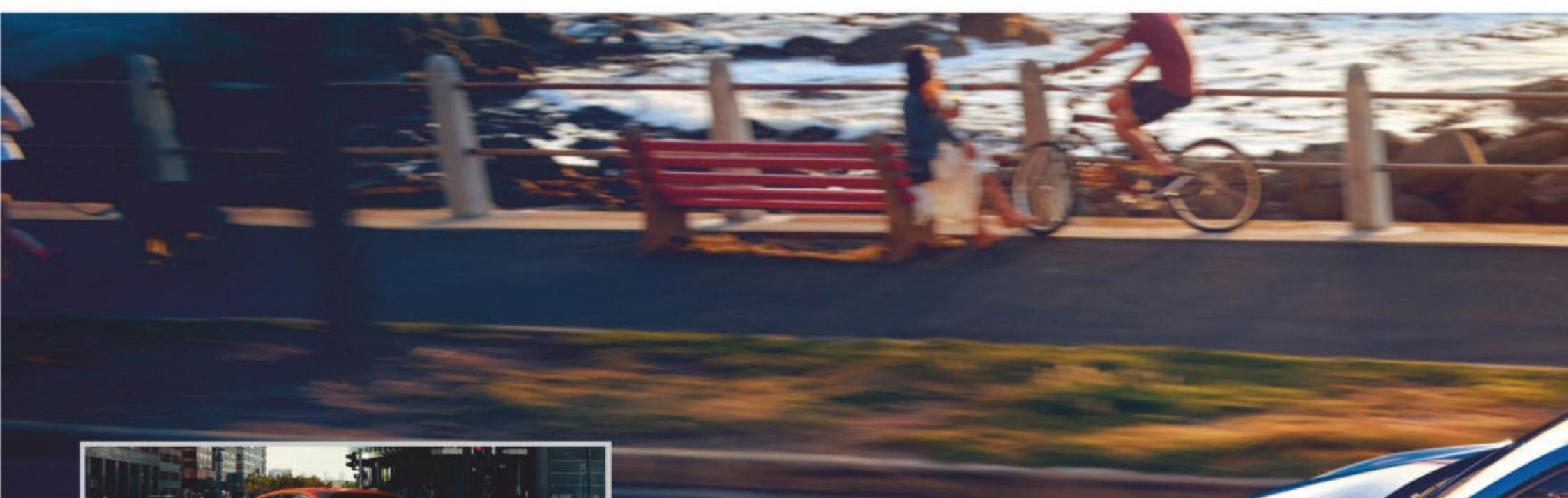
▲ Dès le troisième niveau de finition (Allure), les modèles thermiques ou électriques disposent du combiné d'instruments Quartz. Grâce à deux dalles, dont une sous la casquette, les informations se reflètent sur une lame et créent un effet 3D en se superposant.



PHOTOS : PEUGEOT
Les designers ont réussi à donner une véritable signature à la 208, grâce aux trois barres de LED verticales.



De la même manière, l'effet de style se retrouve sur les feux arrière. Le bandeau qui les relie n'est pas éclairé.



ANTHONY BERNIER

Sa rivale : Renault Clio V

Alors que la 208 se renouvelle à Genève, Renault profite de l'exposition suisse pour en faire de même avec sa citadine. Cette Clio V arbore une esthétique extérieure très semblable à celle de la précédente génération, mais chamboule totalement l'agencement intérieur avec un nouveau système d'info-divertissement via un écran tactile de 7 ou 9,3 pouces et des compteurs numériques. Mais surtout, selon nos premières informations, la qualité a largement été revue à la hausse. Si, au lancement (automne 2019), la Clio V ne proposera que des moteurs 100% thermiques, des versions hybrides simples arriveront par la suite.



La 208 II grandit, mais elle s'offre plus classique avec un décroché

miques et électriques, ces dernières afficheront quelques détails très spécifiques permettant de signaler : "Je suis une 208, mais je suis électrique !" La calandre n'est pas fermée, mais elle dispose d'un marquage à chaud de la couleur de la carrosserie pour donner une illusion de continuité avec le reste de la teinte. Le logo affiche une double couleur (dichroïque) avec un vert/bleu que l'on trouve également sur le logo "e" des montants arrière. Sur la finition GT (exclusivement réservée aux versions électriques), les jantes disposent d'inserts en plastique pour fermer la roue.

À bord, rien ne doit distinguer une 208 à moteur thermique d'une version 100 % électrique.

Peugeot s'est attaché à proposer une habitabilité identique pour les deux offres. Nous n'avons pas encore eu la chance de monter à bord d'une version électrique pour pouvoir vérifier ce fait. Toutefois, le volume du coffre annoncé par Peugeot à 310 dm³ est identique dans les deux cas. Le coffre n'est donc pas impacté par la présence du pack de batterie qui court sous les sièges avant (6 modules), sous la console (1 module), dans le tunnel

de servitude (1 module) et sous la banquette arrière (10 modules). Il sera toujours temps de rajouter quelques modules dans le coffre si une version sportive venait à arriver sur le marché : la GTi serait alors remplacée par une GTe (prononcez à l'anglaise...). Mais ceci est une autre histoire... Concernant l'habitabilité, si Peugeot annonce une aisance améliorée à l'arrière au niveau des genoux, cela ne paraissait pas flagrant selon nos premières impressions : l'espace proposé semblait très proche de celui de l'actuelle génération. Les deux autos partageant le même empattement (2,54 m). Nous le vérifierons bientôt, mètre en poche. Pour le reste de la présentation intérieure, cette deuxième génération de 208 semble n'être qu'une évolution de la première. C'est le cas, mais quelle évolution ! Le conducteur retrouve certes un petit volant, mais sa forme reprend celle de la récente 508 pour une meilleure lisibilité des compteurs par-dessus. Ces derniers sont, à partir du niveau 3 (Allure), 100 % numériques, mais Peugeot innove en proposant un système 3D. "Il nous fallait aller plus loin que nos concurrents, et il n'y a pas forcément beaucoup d'autres points pour nous démarquer, alors nous avons eu l'audace de proposer les compteurs Quartz à partir du niveau 3", affirme Guillaume Clerc, chef de produit 208. L'appellation Quartz provient du concept car présenté au Mondial 2014 et qui disposait d'une instrumentation à effet 3D. À bord de la 208,



Technique Une mini-usine à Vélizy

On trouve au centre technique de PSA de Vélizy-Villacoublay (près de Paris) les bureaux de design (appelés l'ADN, pour Automotive Design Network), les services de recherche et développement ou encore les essais moteurs pour les marques du groupe. Au milieu de 10 ha, se trouve un atelier pilote. Une sorte de mini-usine de montage destinée à former les opérateurs des unités de production du monde entier. La zone regroupe en 8 postes l'équivalent des 220 postes de Trnava. Ainsi, lors de notre visite en février, les opérateurs de l'usine slovaque apprenaient, au rythme de 3 véhicules par jour, les manipulations à suivre pour le montage de la future e-208, la version électrique qui arrivera sur la ligne de Trnava en mars pour le début des préséries.

3 questions à... Gilbert Legendre, chef de projet P21

L'Auto-Journal : Où la nouvelle 208 sera-t-elle assemblée ?

Gilbert Legendre : En raison du succès de la Citroën C3, l'usine de Trnava, en Slovaquie, ne peut être la seule à alimenter le marché européen. Elle produira les niveaux 2 (Access), 3 (Allure), 4 (GT Line) et les versions électriques (dont la GT). L'usine de Kenitra, au Maroc, fournira les niveaux 1 (Active) et 2 (Access) pour les marchés du Moyen-Orient et d'Afrique, mais aussi pour l'Europe. Par ailleurs, Trnava assemblera les packs de batteries destinées aux modèles électriques du groupe et les enverra à Poissy (DS 3 Crossback) et en Espagne, à Vigo (Peugeot 208 II).

L'AJ : À quelques mois de l'arrivée sur le marché de la nouvelle 208, à quel stade de la production êtes-vous ?

G.L. : Nous sommes sur une chaîne de montage unique sur laquelle passent l'actuelle Peugeot 208 et la Citroën C3. Nous passons actuellement environ quatre à cinq P21 [N.D.L.R., code interne pour la Peugeot 208 II] tous les mardis, et deux à trois tous les samedis. Ce choix est déterminé par les 4 rotations d'équipes (trois la semaine et une



FLORIAN GROUT

le week-end). À la fin du mois de mars, la production des préséries va monter en cadence et la production des modèles de série débutera à la mi-juillet. À la fin du mois d'août, nous serons en pleine cadence. L'usine produira alors 40 % de Peugeot 208, pour 60 % de Citroën C3.

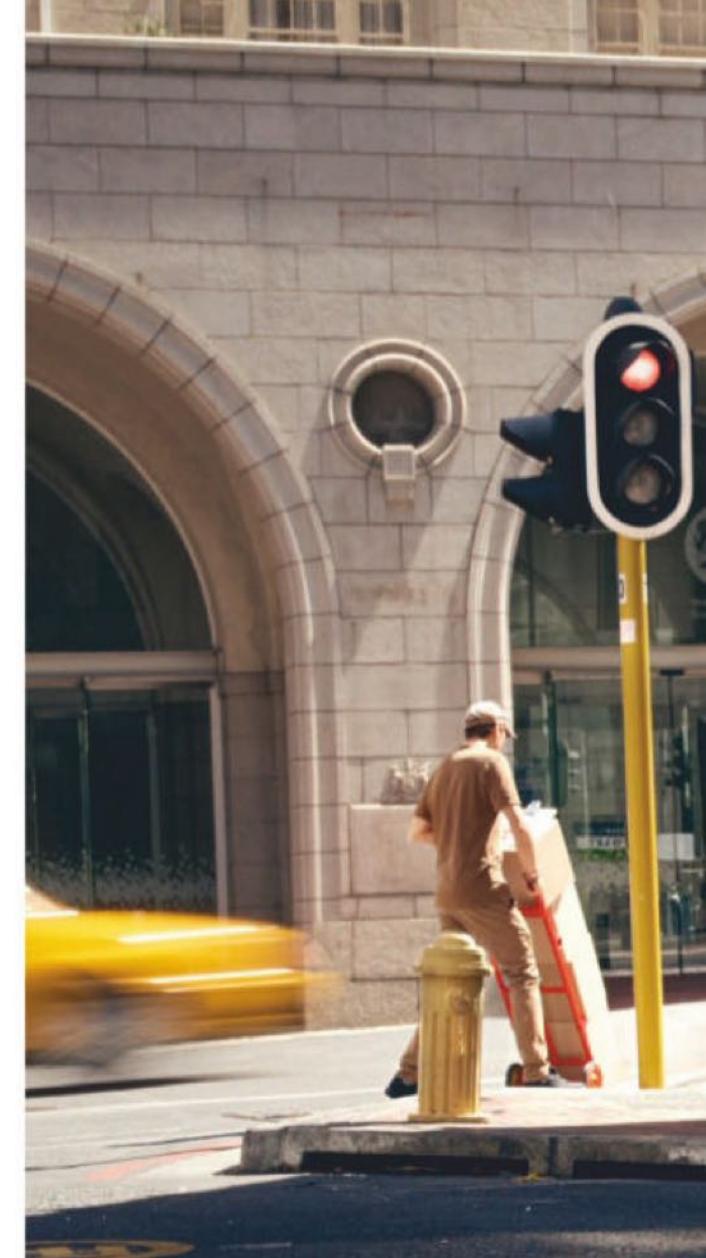
L'AJ : Quels sont les critères sur lesquels vous avez accentué vos efforts ?

G.L. : La qualité est notre priorité numéro 1. Aussi toutes les voitures qui sortent actuellement de la production sont examinées point par point et nous traitons l'ensemble des défauts relevés. Par exemple, au début, le ciel de pavillon ne rentrait pas correctement dans le joint de la portière ou encore l'ouïe d'aération latérale n'offrait pas un ajustage correct avec le tableau de bord. Au fur et à mesure, nous sommes parvenus à obtenir la qualité souhaitée. Nous ne passerons à la production de série que si nous remplissons tous les critères.



Production : montée en cadence à Trnava

Depuis 2003 et la pose de la première pierre de l'usine de Trnava, le Groupe PSA est le deuxième investisseur automobile du pays (avec plus d'un milliard d'euros investis) derrière Volkswagen. Une seule ligne de montage produit les citadines du groupe basées sur la plate-forme PF1 (Peugeot 207 puis 208 I, Citroën C3 Picasso puis C3). L'usine s'étend sur 183 hectares et emploie 4 400 salariés regroupés en quatre unités (ferrage, soudure, peinture et montage) et répartis en quatre rotations (semaine et week-end). Sa production est à 90 % destinée à la zone européenne. Le reste part en Australie, au Japon ou en Amérique du Sud. En 2018, la production de l'usine s'est élevée à 352 007 unités, dont 70 % de Citroën C3. L'objectif est d'atteindre les 370 000 unités, toujours sur une seule ligne, avec 60 % de Citroën C3 (PF1) et 40 % de Peugeot 208 II (CMP).



La position des feux arrière et le bouclier très enveloppant renforcent le galbe des hanches.



PHOTOS : PEUGEOT

Sur une Wallbox de 7 kW, il faut un peu plus de sept heures pour recharger les 50 kWh de la version électrique, prévue en 2020.



les compteurs se composent de deux dalles numériques : la première de 10 pouces face au conducteur et la seconde de 7 pouces placée sous la casquette. Ses informations se reflètent sur une lame placée à 45° et 2,5 cm devant le premier écran. Ce décalage permet de créer un effet 3D et ainsi d'afficher les informations les plus importantes au premier plan. Malgré les dires des concepteurs, nous attendons de voir si l'effet est utile à l'usage et s'il n'est pas fatigant à la longue. Côté système d'info-divertissement, on retrouve un écran tactile d'une taille de 5,7 ou 10 pouces légèrement orienté vers le conducteur et disposant d'un petit repose-main afin de faciliter son usage. Les raccourcis sensitifs, les touches piano et le bouton rotatif pour le volume prennent place au-dessous. Toujours pas d'accès direct à la climatisation. Dommage !

En revanche, sous cette profusion de commandes, Peugeot a placé deux rangements.

L'un peut se fermer et faire office de zone de recharge par induction pour téléphone mobile. Deux prises USB, dont une USB-C de dernière génération, sont aisément accessibles de chaque côté. La console intégrant le levier de vitesses est légèrement différente selon les versions de freins à main (manuel ou électrique).

À propos de mécanique, la 208 peut désormais disposer de la transmission EAT8 à commande sans câble. Elle est proposée sur les moteurs essence

PureTech 110 (en option) et 130 (de série). Les autres blocs disponibles (PureTech 75 et BlueHDI 100) sont, respectivement, proposés avec des boîtes manuelles à 5 et 6 rapports. Pour compléter cette offre, Peugeot lancera, au début 2020, une version 100 % électrique dotée d'un moteur de 100 kW (136 ch) alimenté par une batterie de 50 kWh fournissant une autonomie d'environ 340 km (selon Peugeot).

Cette double offre est rendue possible par la plate-forme CMP/e-CMP sur laquelle reposeront toutes les nouvelles citadines et SUV urbains du groupe. Une structure qui permet à la 208 II d'afficher, à motorisation et équipements équivalents, 30 kg de moins que l'actuelle génération. Elle présente un confort acoustique accru et permet à l'auto de disposer d'une belle palette d'aides à la conduite : régulateur de vitesse adaptatif avec fonction arrêt et redémarrage automatique avec la boîte EAT8, aide au maintien dans la voie, assistance au stationnement 100 % automatique, détecteur des angles morts, passage en feux de route automatique, lecture des panneaux de signalisation, freinage automatique d'urgence, etc.



L'avis de Florian Chopin La 208 II m'a fait de prime abord une excellente impression. Une silhouette dynamique et sérieuse, un intérieur astucieusement agencé et moderne, une gamme complète thermique et électrique. Peugeot semble avoir coché toutes les bonnes cases.



*Estimation

Concept 508 Peugeot Sport Engineered



Malgré les nombreux appendices aérodynamiques, ce "teaser" conserve l'élégance de la 508.

À noter que la calandre a été réalisée en impression 3D.

L'enfant terrible

Comme annoncé, fin 2018, par Jean-Philippe Imparato, patron de la marque, Peugeot pose, avec ce concept, le premier jalon de sa future ligne haute performance électrifiée.

Pour Peugeot, si l'électrification peut contenir les consommations, elle peut également apporter un surcroît de puissance et augmenter le plaisir de conduite. C'est ainsi qu'est né ce concept, dont le nom aurait mérité d'être plus simple (à prononcer...). Mais il s'agit déjà bien plus qu'un concept, il préfigure la future ligne haute performance de la marque. Le développement a été confié à la branche Peugeot Sport qui, au-delà de tous les modèles destinés à la course automobile, s'est attachée à rapprocher deux concepts précédemment développés : la 208 HYbrid FE et la 308 R HYbrid. Deux visions dont les philosophies se retrouvent à bord de cette 508.

Ainsi, comme la 308, ce concept met à peine plus de 4 secondes (4,3 pour être précis) pour passer de 0 à 100 km/h. Comme la 208, il ne rejette pas plus de 50 g de CO₂ par km (49 g pour être une nouvelle fois précis). Pour parvenir à ces chiffres, Peugeot a associé trois moteurs. "Nous avons opté pour le 1.6 PureTech 200 ch plutôt que la version 225 ch, faute de place, pour un refroidissement supplémentaire", nous a confié Bernard Hesse, chef de projet R8. Ce bloc thermique est épaulé par un premier électromoteur de 110 ch, placé à l'avant et par un second développant l'équivalent de 200 ch sur l'essieu arrière. La roue de secours est occupée par l'électro-nique de puissance et le réservoir de carburant passe de 62 à 42 l. Sur le papier, l'auto affiche 400 ch en puissance cumulée, "dans la réalité, il faudra



L'agencement est celui de la 508, en revanche, côté matériaux, Peugeot Sport s'est lâché avec de l'Alcantara et de la fibre de carbone.

Voies élargies et assiette abaissée, mais Peugeot Sport s'est refusé à poser un aileron sur le coffre.

certainement tabler sur 350 à 360 ch", précise Bernard Hesse. Le couple est de 500 Nm. La batterie retenue est la version 11,8 kWh, déjà présente dans la 508 HYbrid. Elle permet d'évoluer en tout électrique sur 45-50 km (cycle WLTP annoncé), reste disponible jusqu'à 135 km/h et soutient le fonctionnement thermique jusqu'à 180-190 km/h en mode Sport. L'auto atteint une vitesse de pointe de 250 km/h. Cette version est environ 60 kg plus lourde qu'une 508 HYbrid, ce qui l'amène à plus de 1 800 kg. Mais cela représente 200 kg de moins qu'une Volvo V60 T8 (environ 390 ch).

Ce concept a eu la bonne idée de ne pas tomber dans l'arrogance

Peugeot Sport s'est attaché à offrir une aérodynamique assurant performance et efficience. "La calandre réalisée en impression 3D offre un langage de forme inédit et donne l'impression de changer d'aspect en fonction de l'angle de vue", nous explique Michaël Trouvé, designer de l'auto. Elle permet de diriger le flux d'air vers le radiateur pour en optimiser l'usage.

Bouclier avant généreusement ajouré, flaps pour réduire la traînée aéro ou ailettes sur les montants arrière, certains appendices pourraient ne pas être présents sur la future version de série. Les voies ont été élargies, mais les ailes n'ont pas bougé. Peugeot n'est pas tombé dans l'arrogance. À bord, il s'agit toujours d'une 508, avec son écran tactile et ses compteurs numériques, mais avec des matériaux d'un autre niveau : cuir, Alcantara et fibre de carbone. En somme, une vraie 508 avec des performances dignes d'une sportive allemande. Enfin ! À noter que ce concept donnera naissance, fin 2020, à une berline et à un break. Peugeot nous l'a promis...



L'avis de Florian Chopin Peugeot Sport pourrait devenir pour Peugeot ce que Motorsport est pour BMW : la branche exclusive préparant les modèles haute performance. Ne pouvant se battre avec les mêmes armes que les allemands (6 ou 8 cylindres), le français a fait le pari de l'électrification.

*Clin d'œil du designer,
la borne de recharge est
imaginée comme une borne
kilométrique, amusant!*



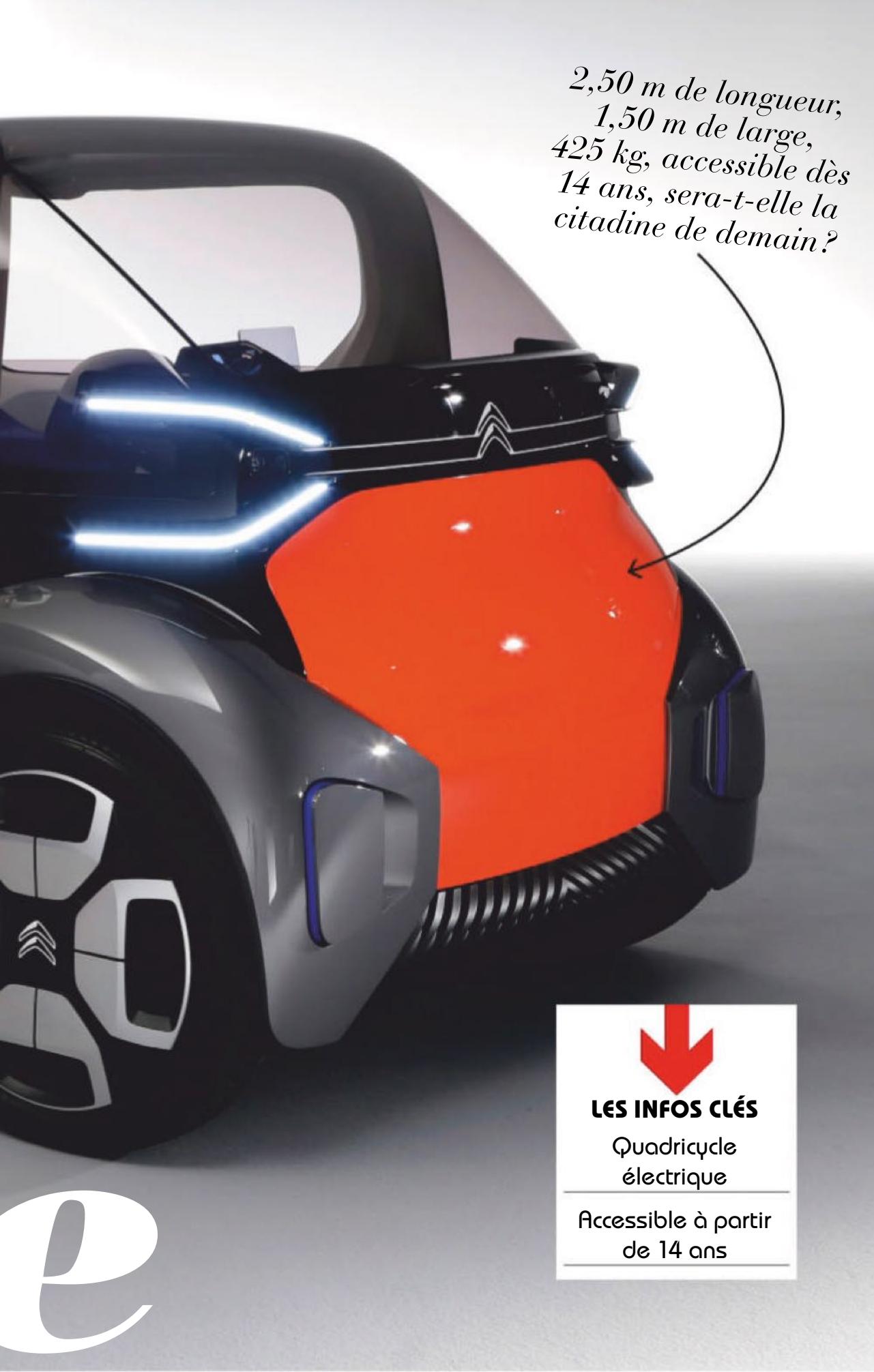
Citroën Ami One

Au-delà des apparences

Premier concept commémorant le centenaire de Citroën, l'Ami One ressemble à un petit jouet électrique quelque peu simpliste. Pourtant, il montre très sérieusement la vision de la marque en ce qui concerne la mobilité urbaine du futur.

Et si on mélangeait une Citroën 2 CV et un iPhone ? L'idée peut paraître saugrenue, mais c'est pourtant celle qui est à l'origine du concept Ami One. «*Nous voulions un objet de mobilité urbaine à la fois malin en conception, accessible en prix, mais avec un style qui donne le sourire*», nous a expliqué Frédéric Duvernier, responsable des concept cars Citroën. L'Ami One affiche certaines similitudes avec la Smart Fortwo, certainement en raison de sa teinte biton et de sa silhouette cubique. L'engin se veut pourtant

plus astucieux que la citadine allemande. Cela commence par la réutilisation de nombreux éléments strictement identiques. Les portes droite et gauche sont en tout point similaires, jusqu'à l'emplacement des charnières, d'où l'ouverture antagoniste de celle du conducteur. Le panneau coloré à l'avant est le même que celui placé à l'arrière, mais ils sont juste inversés. Les rétroviseurs, les lanières pour ouvrir les portières, ou encore les passages de roues : l'avant gauche est le même que l'arrière droit. Sans oublier les sièges dont il est possible de choisir le côté d'ancrage de la ceinture de sécurité.



2,50 m de longueur,
1,50 m de large,
425 kg, accessible dès
14 ans, sera-t-elle la
citadine de demain?

LES INFOS CLÉS
Quadricycle
électrique
Accessible à partir
de 14 ans



Pour gagner de la place, les sièges sont disposés en quinconce, ce qui libère de l'espace au niveau des jambes, mais aussi en largeur à hauteur des épaules.



Comme la Twizy de Renault, Ami One est pensée pour être accessible dès 14 ans, mais son contenu technologique est bien plus ambitieux. Reste à mettre un prix dessus!



3 questions à... Xavier Peugeot, responsable des produits Citroën

L'Auto-Journal : **Comment positionnez-vous ce véhicule dans le paysage automobile ?**

Xavier Peugeot : C'est une réponse à ceux qui renoncent à l'automobile en ville. Nous l'avons pensé comme un objet à partager, à la fois ultra-connecté mais en même temps très facile à utiliser.

L'AJ : **Ce véhicule n'est-il pas trop centré sur l'Europe ?**

X. P. : Chez Citroën, il n'y a pas une seule réflexion qui ne soit pas internationale.

Nous pourrions parfaitement montrer ce concept à Shanghai. En Chine, les lignes ont bougé. Cet objet peut aller partout.

L'AJ : **La conception est astucieuse, l'habitacle est simple. Citroën nous refait-il le coup de l'essentiel ?**

X. P. : Aujourd'hui, nous sommes dans une course au toujours plus. Mais on peut faire mieux plutôt que de faire plus. Chez Citroën, nous parlons d'usage simple et ludique, et non simpliste ou low cost.



Pour la conduite, Citroën a développé une application que l'on charge sur son smartphone. Cette dernière permet de projeter sur le pare-brise différentes informations comme la navigation.

L'habitacle de l'Ami One s'affranchit de la présence d'une planche de bord. Un parti pris qui permet un gain de place important. Pour un engin qui ne dépasse pas les 2,50 m de longueur, chaque centimètre compte !

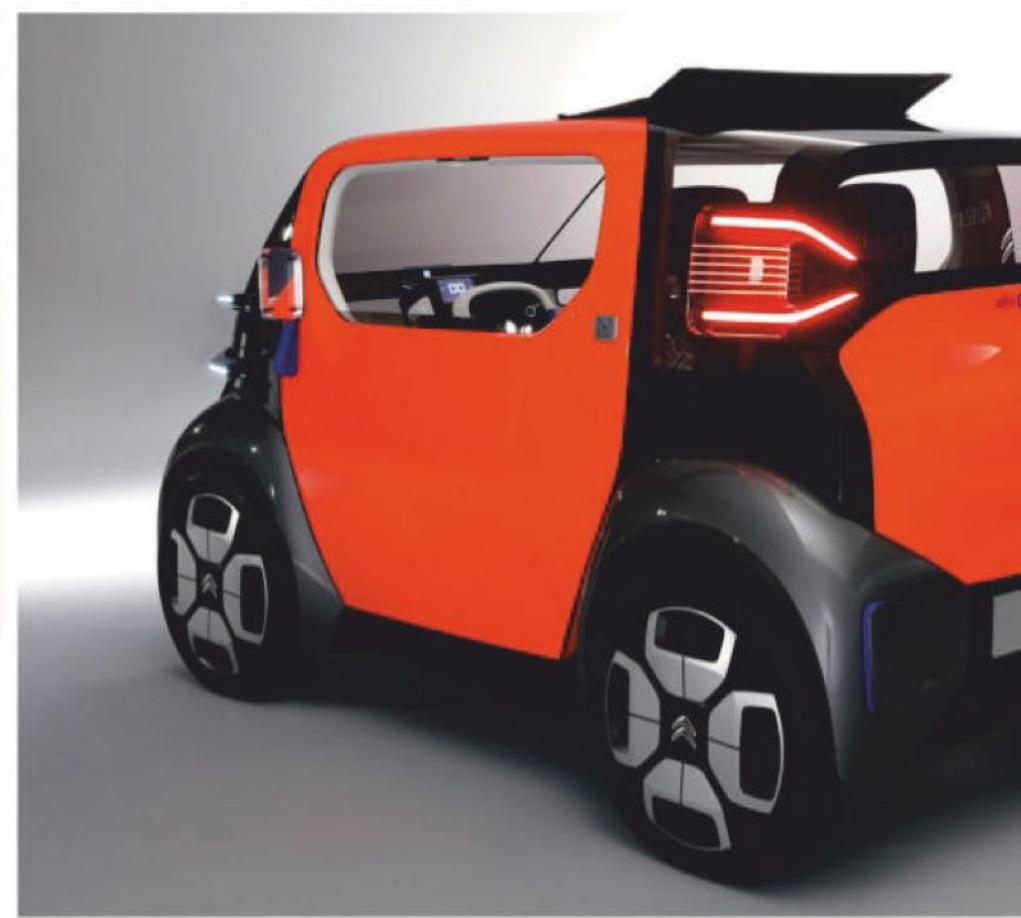
À bord, l'engin se montre très astucieux dans son agencement. En 2,50 m de longueur, il offre un espace royal pour deux passagers grâce à l'implantation décalée des sièges. L'absence de planche de bord permet d'aérer l'habitacle. Et la disparition de l'écran surprise. "On essaie d'imaginer un environnement sans écran, revenir à des éléments physiques", intervient Jean-Arthur Madelaine, responsable du design intérieur chez Citroën. Le poste de conduite se résume à un compteur, c'est obligatoire, et à une lame sur laquelle se reflètent les informations d'un téléphone portable posé sur la zone de recharge. "Le téléphone reconnaît la zone et, une fois en place, l'application que nous avons développée se transforme pour une utilisation en conduite", explique Nicolas Michel, designer numérique au

sein de l'unité UNIS de PSA, le service en charge du développement et du design des interfaces numériques pour le compte des marques du groupe. Le conducteur dispose alors de données comme la navigation en mode affichage tête haute. Le tout se gère soit par deux boutons sur le volant ou via un assistant personnel répondant aux commandes vocales. L'architecture électrique de l'Ami One a permis de se passer de tout capot moteur, ce qui donne cet aspect cubique, presque utilitaire. Pierre Icard, designer extérieur, a d'ailleurs travaillé sur les VU (le Nemo ou encore le récent Berlingo III) : "Je ne l'ai pas pensé comme un utilitaire, mais j'ai repris l'esprit pragmatique de cet univers." Notre homme s'est même amusé à prendre le mot "borne" au pied de la lettre au moment de dessiner



Les rétroviseurs extérieurs témoignent du soin apporté aux détails en matière de design. Ils sont fixés sur des supports en alu brossé du plus bel effet.

L'Ami One est une chaude partisane du minimalisme, comme le démontre sa "poignée de porte". Le QR Code pourrait être utile dans le cadre d'une utilisation en autopartage.





L'Ami One nous démontre qu'en matière de mobilité urbaine, le pragmatisme n'exclut pas une part de fantaisie !



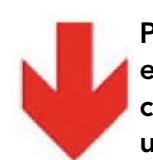
la station de recharge. L'Ami One semble sortir d'une bande dessinée. "J'aimerais que ce véhicule fasse sourire les enfants", nous a-t-il confié. Ça tombe bien, l'Ami One peut être conduit dès l'âge de 14 ans. Son moteur de 6 kW l'emmène jusqu'à 45 km/h maximum, et sa batterie de 6 kWh autorise une autonomie de 100 km.



L'avis de **Florian Chopin** Ce concept permet de penser la mobilité urbaine au travers d'un prisme à la fois ludique et pragmatique. Un avenir pas si sombre. Il reste maintenant à imaginer la mobilité hors des villes...



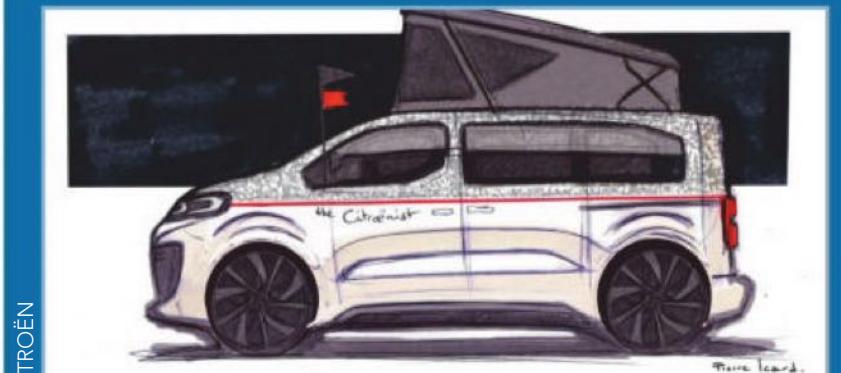
L'Ami One fait appel à une batterie lithium-ion qui lui garantit une autonomie de 100 km. Sa vitesse maxi est de 45 km/h et la recharge se fait en deux heures.



Pas de boîte à gants sur l'Ami One, mais cet emplacement est capable de recevoir une valise cabine! Le coffre pour sa part sera accessible uniquement par l'intérieur.



Citroën SpaceTourer The Citroënist Concept



Une envie d'évasion ? Ce concept est fait pour vous. Développé sur la base d'un SpaceTourer de 4,95 m de long, l'engin en reprend les caractéristiques (portes latérales coulissantes électriques et mains-libres, lunette arrière ouvrante, affichage tête haute, confort Citroën), dispose d'un moteur BlueHDI 150 avec BVM6. Il adopte une transmission intégrale d'origine Dangel. Mais le clou, c'est son espace intérieur signé Pössl, spécialiste de l'aménagement des camping-cars. On retrouve ainsi un toit relevable souple dissimulant un couchage pour deux personnes. Un meuble multimédia a été intégré à bord comprenant des éléments de connectivité pour pouvoir travailler de n'importe où. Les sièges avant pivotent pour transformer l'habitacle en salle de conférences... Deux vélos aux couleurs du concept ont été réalisés par Martone pour s'aérer. Si ces derniers sont disponibles à la vente (950 € l'unité), il faudra encore attendre pour le van. Très présent dans l'univers du camping-car, Citroën a développé un réseau de partenaires pouvant lui permettre de proposer des véhicules taillés pour l'aventure et les loisirs... tout en restant connecté au travail.

Renault Clio V



*Estimation



Côté style, Renault ne prend pas beaucoup de risques. Par rapport au précédent modèle, le capot moteur profite de nervures marquées.

La Clio opte pour les feux de jour en forme de crosse, la signature de la marque au losange.

Apprendre de ses erreurs

Louée pour son style et critiquée pour la qualité de son intérieur, la Clio IV aura été une sorte de brouillon pour sa remplaçante. En effet, loin de repartir d'une feuille blanche, Renault a su conserver le positif et se remettre en question sur les points délicats pour proposer sa Clio V.



Les joncs chromés ont la part belle. On en trouve autour des vitrages latéraux et sur la baguette de bas de porte.



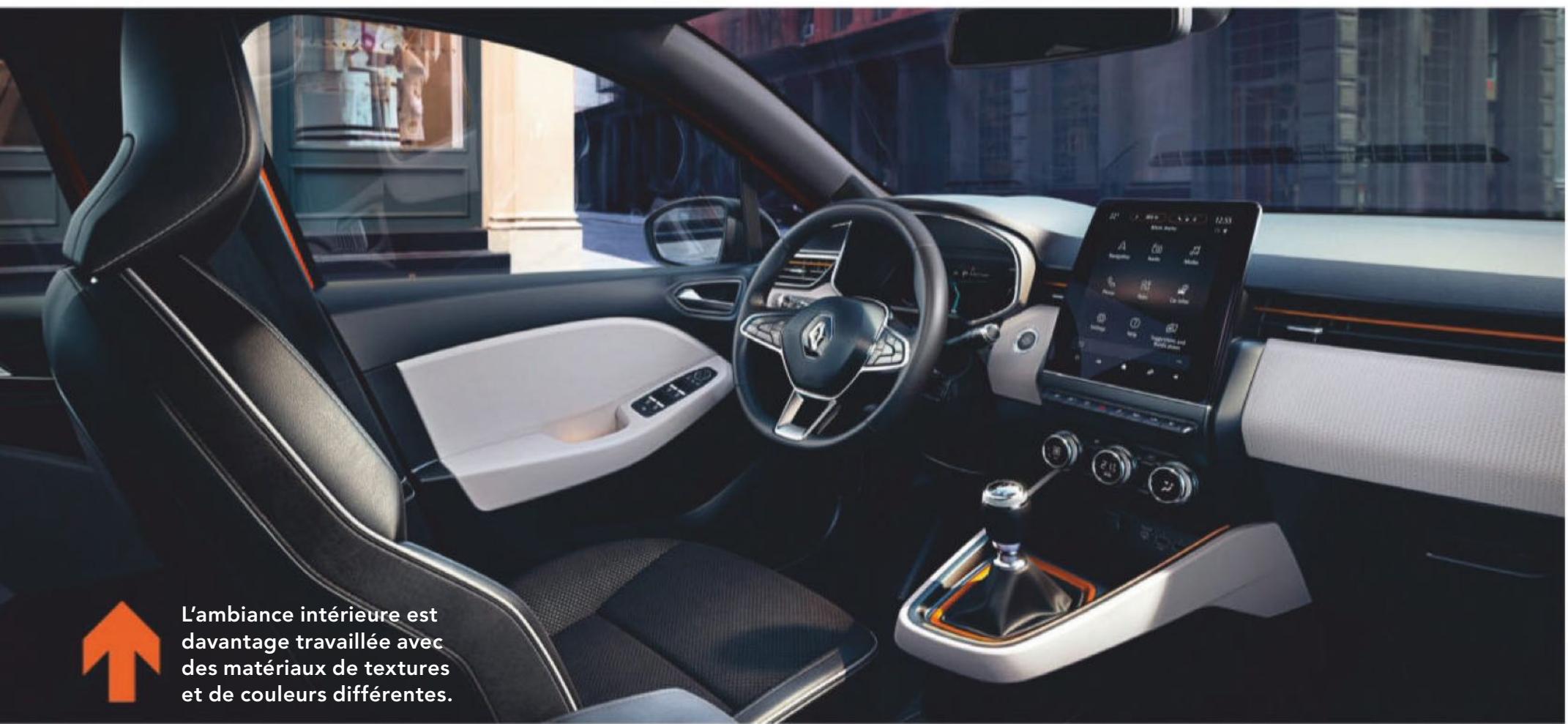
vec l'actuelle génération de Clio, Laurens van den Acker, responsable du style Renault depuis 2010, est parvenu à insuffler au modèle un esprit de modernité. Pour la cinquième mouture de la citadine, l'idée était de conserver les acquis, à savoir le look attractif de l'auto fait de galbes et de rondeurs aussi séduisantes que rares dans un paysage automobile où les lignes se font toujours plus saillantes. On retrouve ainsi les mêmes modèles sur le millésime 2019 de la Clio, à tel point que l'auto ne semble pas avoir profondément changé. Avec ses crosses en guise de feux de jour à diodes, sa calandre agrandie, ses boucliers modernisés et ses feux redessinés, l'auto semble n'être qu'un restylage de l'actuelle. Outre le fait de conserver ce qui a fait l'attrait du modèle, Renault a aussi décidé de créer, à l'image de ce que font les constructeurs allemands, une certaine continuité : faire évoluer l'auto sans pour autant défraîchir l'ancienne. Pourtant, il s'agit bel et bien d'une toute nouvelle voiture. Les dimensions ont légèrement évolué (-14 mm en longueur à 4,05 m, et -30 mm en hauteur à 1,42 m), induisant ainsi une refonte totale des panneaux de carrosserie. De nouveaux détails stylistiques apparaissent sur les flancs, et les plastiques noirs ont quasiment tous disparu au profit de joncs chromés et d'éléments couleur carrosserie.

Une instrumentation 100% numérique et entièrement personnalisable

Toutefois, c'est à l'intérieur que la nouveauté saute au visage. La présentation gagne en modernité avec l'adoption d'un écran tactile (reposant sur une dalle de 7 ou 9,3 pouces) qui peut désormais véritablement prendre l'appellation de tablette. Les plus attentifs auront noté le bloc de climatisation et les boutons faisant office de raccourcis provenant du Dacia



La Clio n'existe plus qu'en carrosserie 5 portes, mais ses poignées arrière dissimulées font illusion.



Duster. Le levier de la boîte de vitesses est placé en hauteur, permettant à la version BVM de proposer un manche raccourci. Le volant est désormais plus compact, sa jante est plus épaisse et la Clio peut recevoir une instrumentation 100 % numérique via une dalle personnalisable de 7 ou 10 pouces. La visibilité est améliorée grâce à des appuie-tête plus fins. Les sièges se veulent plus confortables avec une assise plus longue. Quant au coffre, s'il dispose d'un seuil volontairement haut (pour des raisons de coût de réparation), il affiche un beau volume à 391 dm³. Côté matériaux, la première impression est positive sur la qualité et l'assemblage. Il faudra attendre l'arrivée des modèles de série pour la confirmer.

Renault a par ailleurs réalisé un gros travail sur les équipements technologiques, notamment via une panoplie d'assistances à la conduite de dernière génération. La Clio V peut ainsi disposer d'un système de conduite semi-autonome de niveau 2 avec un régulateur de vitesse adaptatif (l'activation est désormais disponible sur le volant) couplé à une aide active au maintien dans la voie. Le détecteur d'angles morts est également au rendez-vous. Parmi la dotation high-tech, on retrouve une zone de recharge par induction pour les téléphones portables ainsi que des ports USB (mais pas de USB-C).

Pour la conduite, la nouvelle plate-forme CMF-B permet de faire comme les grandes. En effet, cette cinquième génération de Clio peut disposer du Multi-Sense pour choisir son mode de conduite (Sport, Confort, Eco...). Cette base permet également d'intégrer des motorisations thermiques de dernière génération, comme un nouveau 3 cylindres 1 l essence, officiant déjà sous le capot de la Nissan Micra. Mais la CMF-B ouvre également les portes de l'hybridation avec l'arrivée, courant 2020, d'une version E-Tech associant un bloc essence atmosphérique 1,6 l à un électromoteur développant 35 à 40 ch alimenté par une batterie d'une capacité de 1,2 kWh. Renault annonce une autonomie en tout électrique plus importante que les concurrentes du marché (environ 5 km).



L'avis de Florian Chopin Après avoir entièrement repensé sa gamme, Renault entre dans la phase de maturation. La Clio conserve son atout principal et évolue là où elle en avait terriblement besoin : à l'intérieur. Comme quoi, chez Renault, on écoute les critiques...

→ Pour les versions hybrides, associant un bloc essence, un électromoteur et une petite batterie, il faudra attendre 2020.



Renault Twingo restylée



LES INFOS CLÉS

À partir de 11 900 €*

Commercialisation :
printemps 2019

Sa rivale :
Peugeot 108

*Estimation



PHOTOS PAUL BARSHON

Exception française

La Twingo est une voiture française et européenne. En effet, 99 % de ses immatriculations se font sur le Vieux Continent, et plus de la moitié sont françaises. Difficile dans ces conditions d'investir dans le renouvellement du modèle, même s'il est développé en partenariat avec un autre grand groupe automobile, Daimler avec la marque Smart. C'est ce qui explique ce restylage tardif (après cinq années de présence sur le marché) et léger. Léger sur le plan esthétique avec une calandre modernisée, de nouveaux boucliers redessinés après l'abandon des feux de jour ronds qui faisaient la bouille de l'auto. Son visage se fait désormais plus sérieux. À noter l'apparition, sur l'ensemble des versions, de la prise d'air dans l'aile arrière gauche, comme sur les actuelles GT. De nombreux éléments de personnalisation supplémentaires apparaissent pour égayer l'auto qui adopte, par ailleurs, deux nouvelles teintes (jaune Mango, blanc Quartz). Pour l'aspect pratique, le support de l'essuie-glace arrière intègre désormais un bouton permettant l'ouverture du coffre.

À bord, les évolutions sont subtiles avec l'apparition de ports USB, d'une prise jack et surtout la possibilité de connecter le système R-Link à votre téléphone mobile via Android Auto ou Apple CarPlay. L'offre moteurs évolue avec un élargissement vers le bas de la gamme qui débute avec



Avec ses cinq portes et son rayon de braquage record, la Twingo reste la reine des villes.

Prises USB, système R-Link, l'habitacle change d'ère.

le SCe 65 ch soutenu par le SCe 75 et le TCe 95. La version 110 ch n'a pas encore été annoncée. La boîte EDC est toujours au programme des options. La Twingo vit peut-être ses dernières heures, faute d'avoir su s'exporter plus massivement. À moins que Renault ne décide de l'orienter, lors de son prochain renouvellement, vers une offre 100 % électrique...

Honda e Prototype



* Estimation

Joujou électrique

Avec sa bouille de petit jouet, l'e Prototype annonce une minicitadine amusante, au style décalé et 100% électrique. Passons vite à l'étape suivante...



Cette Honda est une pure propulsion. Totalement chargée, la batterie permettra de parcourir environ 200 km.

A

près le concept Urban EV, voici l'e Prototype. Avant-dernière étape précédant le modèle de série prévu pour la fin de l'année et dont l'appellation n'a pas encore été déterminée. Honda prend donc son temps avant de lancer sur le marché sa toute première voiture 100 % électrique. Du concept au prototype, peu d'évolutions. L'auto est certes passée de trois à cinq portes : "Mais c'était le cas dans le cahier des charges dès le début du projet", nous confie Ken Sahara, responsable du design extérieur de la voiture. D'ailleurs, pour conserver l'esprit de l'Urban EV, l'e Prototype dispose de poignées de portes arrière dissimulées, dont la forme rappelle étrangement celles de la Renault Zoe. À l'avant, les poignées sont escamotables, comme sur une Tesla ou un DS 3 Crossback, et les rétroviseurs sont remplacés par des caméras comme sur une Audi e-tron. Contre toute attente, ces éléments se retrouveront bel et bien sur la version de série, comme les portières sans encadrement. Honda a vraiment mis le paquet pour séduire les Européens. "Habituellement, les voitures japonaises sont petites et disposent d'un grand volume, et les voitures européennes sont dynamiques et possèdent un intérieur plus petit. Nous avons souhaité marier les philosophies en proposant une auto séduisante et habitable", explique le designer. L'auto affiche un style délicieusement suranné, mêlé à des éléments de technologie dernier cri : la trappe en verre sur le

Lorsque le conducteur s'approche de l'auto, projecteurs et feux arrière s'animent, comme pour souhaiter la bienvenue.



Honda casse les codes. Masquées, les poignées de portes! Exit les rétroviseurs, les encadrements de vitres! Le style y gagne.



L'ambiance intérieure mélange les genres. La planche de bord ne compte pas moins de cinq écrans, dont deux pour diffuser les images des caméras-rétroviseurs.

capot avant cache la prise de recharge, les optiques et les feux à diodes s'animent à l'approche du propriétaire. À bord, cet esprit ambivalent persiste avec un tableau de bord composé de cinq écrans soulignés par un bandeau de bois semblant issu d'un autre âge. Et pourtant, le mariage se fait. L'instrumentation repose sur une dalle de 8 pouces, le système d'infodivertissement prend la forme de deux écrans tactiles de 12,3 pouces chacun, le tout est encadré par deux écrans de 5 pouces diffusant les images de caméras-rétroviseurs. Et n'oublions pas le rétro intérieur qui, comme sur le récent Range Rover Evoque, transforme son miroir en écran pour une caméra placée au sommet de la lunette. À l'arrière, l'espace est celui d'une citadine de 3,90 m de longueur : rien d'exceptionnel ni en aisance aux genoux ni en garde au toit. Les caves à pieds sont inexistantes.

Pour la partie technique, Honda annonce avoir développé une plate-forme ad hoc qui ne sera, pour le moment, reprise par aucun autre futur modèle. Même le Sports EV, concept présenté au Salon de Tokyo en 2017, n'a pas (encore) reçu de feu vert. Étrange de dépenser autant d'argent pour un seul modèle... La fiche technique est réduite à l'autonomie, plus de 200 km (une Zoe peut atteindre 350 km), et la capacité de regagner 80 % de la charge en 30 minutes. Rien d'autre. Ah si, l'auto est une pure propulsion.



L'avis de **Florian Chopin** On retrouve l'esprit du petit concept Urban EV qui avait créé la surprise à Francfort en 2017. Si, comme le dit Honda, ce prototype est réaliste à 95 %, la version de série pourrait faire des ravages. Reste son prix... premium : autour de 35 000 €.

*Un visage qui ressemble à celui des Citroën,
avec ses optiques à deux étages.
Les feux de jour à LED peuvent aussi faire office
de clignotants à défilement.*



PHOTOS YANN LEFFEBVRE

Skoda Kamiq

Le troisième larron

Après le Kodiaq et le Karoq, Skoda descend encore d'un cran dans les segments automobiles et présente son plus petit SUV, le Kamiq, dont la vocation est de venir tailler des croupières aux Renault Captur et Peugeot 2008. Bonne chance !

K

amiq... Un nom déjà utilisé par Skoda pour un SUV commercialisé en Chine depuis le printemps 2018. Pour l'Europe, le Kamiq est plus petit (4,25 m contre 4,39 m). Son style est aussi plus moderne : calandre plus affirmée, optiques à deux étages avec feux de jour à LED ressemblant à des cristaux (de Bohême bien sûr...) et capables de se transformer en clignotants à défilement, découpe du capot moteur tombant sur les ailes qui rappelle le dessin initié par la Superb... À l'arrière, le design des feux évolue, mais la forme en C est conservée avec l'ajout du catadioptre à la lisière du bouclier. Sur le hayon (qui peut être électrique), le logo est remplacé par l'inscription "Skoda".

À bord, l'ambiance, l'agencement sont identiques à ceux de la Scala, une berline de la taille d'une Golf. L'écran tactile, posé sur la console, est proposé en version 6,5 pouces, 8 pouces et 9,2 pouces. Dommage que la commande du volume ne soit pas rotative... En revanche, bon point pour les commandes de la climatisation, aisément accessibles à la base de la console où se trouvent également une zone de recharge par induction des téléphones portables, ainsi que deux ports USB-C. "Nous avons privilégié cette technologie, car ce sera la norme dans le futur", nous explique Pavel Jína, porte-parole de la marque. Soit, mais cela obligera de nombreux utilisateurs à détenir un adaptateur (à ne pas perdre!). Le conducteur peut disposer, selon la finition choisie, d'une instrumentation 100 % numérique via une dalle de 10,25 pouces. En revanche, l'ensemble

LES INFOS CLÉS
À partir de 17 000 €*
Commercialisation : septembre 2019
Son rival : Renault Captur

*Estimation

Le Kamiq peut disposer, en option, d'un hayon électrique s'ouvrant sur un coffre d'un volume de 400 dm³.



↑ Malgré son statut de SUV urbain, le Kamiq propose un bel espace à l'arrière, tant au niveau des jambes que de la garde au toit.

de la gamme comportera un frein de stationnement mécanique, en raison de la base technique retenue : la plate-forme MQB A0. Destinée aux modèles dits urbains du groupe, cette base peut néanmoins proposer un bel espace intérieur. Ainsi, le Kamiq, avec son empattement de 2,65 m offre de l'aisance au niveau des jambes, des caves à pieds parfaitement logeables et une garde au toit très correcte même si l'auto dispose ici d'un toit panoramique en verre fixe : le velum part de l'avant vers l'arrière. Point de banquette coulissante, mais un dossier de siège passager rabatable pour embarquer des objets longs. La place centrale est vivement déconseillée, sauf en appont. Le tunnel de servitude est trop imposant et l'assise, comme le dossier, se révèlent bien trop durs.

Côté moteurs, l'auto fait la part belle à l'essence avec trois blocs (1.0 TSI 95 et 115, 1.5 TSI 150), pour seulement un diesel (1.6 TDI 115). La boîte DSG à 7 rapports est au catalogue. Ni version hybride ni transmission 4x4 ne

↑ La présentation est identique à celle de la récente berline Scala, avec un écran tactile qui peut mesurer, comme ici, jusqu'à 9,2 pouces. Les compteurs numériques (dalle de 10,25 pouces) sont en option.

figurent au programme. La dotation en équipements se base sur celle de la Scala, avec régulateur de vitesse adaptatif, aide au maintien actif dans la voie, freinage automatique d'urgence, alerte de trafic en marche arrière, avertisseur d'angles morts, etc. Mais Skoda, ce sont aussi des petites attentions qui facilitent la vie : parapluie dans la portière conducteur, grattoir dans la trappe à carburant, protections de portières escamotables ou encore entonnoir intégré pour faciliter l'ajout de liquide lave-glace.



L'avis de **Florian Chopin** Le Kamiq ne va pas révolutionner le marché des SUV urbains. Il se veut le plus habitable d'entre eux, et pour cela se place parmi les plus grands. Attention à la riposte des ténors, Captur et 2008. Renault et Peugeot ont décidé de les faire grandir.

Volkswagen Passat restylée

À l'heure où on aurait pu s'attendre à une nouvelle génération de Passat, Volkswagen a choisi de proposer un léger restylage. Passons sur l'esthétique qui évolue de façon subliminale, pour nous concentrer sur les nouveautés technologiques proposées. Un volant dit "capacitif" qui permet au conducteur, en mode de conduite semi-autonome de niveau 2 (régulateur adaptatif et aide au maintien dans la voie activés) de simplement toucher le volant pour signifier au système qu'il est toujours en alerte. La Passat dispose aussi d'une assistance d'urgence en cas de défaillance du conducteur, l'auto s'arrête alors en toute sécurité. Pour les "geeks", la connexion via Android Auto ou Apple CarPlay se fait désormais sans fil. Sous le capot, on note le retour de la version hybride rechargeable, GTE, avec ses 218 ch et ses 70 km d'autonomie (cycle NEDC).



La conduite semi-autonome ne réclamera plus de garder les deux mains sur le volant grâce au nouveau volant dit "capacitif". Finition toujours très soignée.



À PARTIR DE 28 000 €*
COMMERCIALISATION JUIN 2019

*Estimation

Cupra Formentor

Un an après son lancement, la marque Cupra annonce le doublement prochain de son catalogue avec le concept car Formentor. Encore un SUV ! Étrange pour un label à vocation sportive... Contrairement à l'Ateca, il ne dérive toutefois d'aucun modèle issu de la gamme Seat. Son style est plus marqué, avec plus de galbes ne laissant aucun doute sur la puissance de son groupe motopropulseur. Parlons de groupe car l'auto est mue par un ensemble hybride rechargeable délivrant 245 ch aux quatre roues. Là où l'on s'attend à avoir des infos concernant les performances, Cupra nous annonce une autonomie en tout électrique de 70 km (cycle NEDC). Où est le sport ?

À PARTIR DE 45 000 €*
COMMERCIALISATION 2020

*Estimation



PHOTOS FLORIAN GROUT

Seat Minimó

Présenté au Congrès de la téléphonie mobile (et de la mobilité), ce concept est un quadricycle électrique de 2,50 m de long rappelant fortement le Renault Twizy. Les passagers sont l'un derrière l'autre, la portière se relève, la largeur est identique (1,24 m). Seat annonce une autonomie de 100 km...

F. NIETO ESPINE



SEAT



À PARTIR DE 60 000 €* COMMERCIALISATION FIN 2020

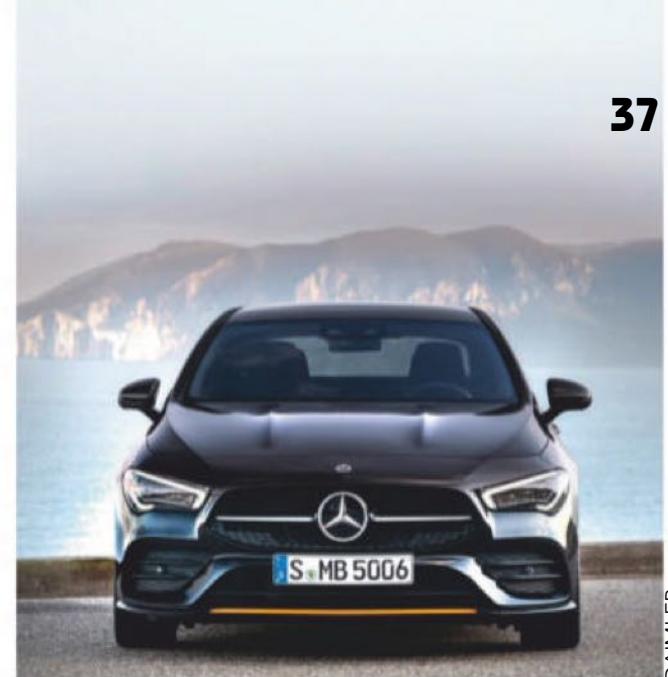
*Estimation



PHOTOS AUDI

Audi Q4 e-tron concept

Le Q4 fera sa première apparition à Genève sous la forme d'un concept car, mais contrairement à une idée répandue, il ne s'agira pas d'un dérivé du Q3. En effet, l'auto intégrera la gamme e-tron, l'offre électrique de la marque. Cela induit qu'il reposera sur la nouvelle plate-forme MEB inaugurée par l'e-tron lui-même. Si l'extérieur reprend le modelé généreux des récents concepts e-tron, dont la version GT (Los Angeles 2018) également présente à Genève, l'intérieur adopte un agencement modernisé, mais toujours composé de nombreux écrans tactiles. Par ailleurs, les gammes A6, A7, A8 et Q5 seront électrifiées pour l'occasion.



DAIMLER

Mercedes CLA Shooting Brake

Après le CLA deuxième génération dévoilé en janvier dernier, Mercedes exposera, à Genève, la déclinaison Shooting Brake qui devrait adopter peu ou prou les mêmes dimensions (4,69 m de long pour un empattement de 2,73 m). La gamme des moteurs sera la même, avec le nouveau bloc 1,3 l essence de 150 et 190 ch.



SKODA

Kia Niro restylé

Le SUV hybride et hybride rechargeable s'offre une mise à jour le rapprochant visuellement de la version électrique (*photo*). À bord, il est possible d'opter pour un système d'info-divertissement via un écran tactile de 10,25 pouces et des compteurs numériques de 7 pouces. Le régulateur adaptatif s'accompagne désormais de la fonction arrêt et redémarrage. L'hybride dispose d'une batterie de 1,56 kWh, la version rechargeable opte pour une version 8,9 kWh. Il sera disponible dans le courant de l'été.

Gamme BMW

Aux côtés des X3 M (à partir de 99 200 €) et X4 M (à partir de 101 700 €) délivrant 480 ch dans leur version "de base" et 510 ch dans la déclinaison Compétition, BMW présentera de nombreuses nouveautés électrifiées. À commencer par la version hybride rechargeable de sa Série 3 (330e avec ses 252 ch et 60 km d'autonomie) qui arrivera en concessions en juillet prochain. Le X5 disposera également d'une offre essence épaulée par un moteur électrique, le X5 xDrive45e développant 394 ch pour une autonomie de 80 km. La même motorisation sera disponible dans les entrailles de la nouvelle Série 7 (745e), mais son autonomie ne sera que de 50 à 58 km, suivant la version (normale, longue ou intégrale). D'autres surprises sont attendues sur le stand, toujours dans le domaine de l'électrification.

Volkswagen T-Roc R



VOLKSWAGEN

Histoire de ne pas laisser à Cupra l'apanage des SUV sportifs, la marque allemande présentera son T-Roc R à Genève. Développée par le pilote de rallye Petter Solberg, l'auto disposera du 2.0 TSI développant 300 ch délivrés aux quatre roues.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De
à
Par **Daniel Carroux**

Ford

Ranger Après l'iconoclaste version dite Raptor (*voir notre rubrique dans L'Auto-Journal n° 1026*), vient la gamme standard. En la circonstance, l'apparence physique de la nouvelle mouture du pick-up Ranger change peu et la cabine subit quelques retouches mineures. Le grand chambardement a lieu sous le capot. Dans les faits, le précédent 4 cylindres diesel 2.2 TDCi est remplacé par un 4 cylindres 2.0 dit EcoBlue, lequel fournit respectivement 130 et 170 ch avec l'aide d'un seul

turbo. Ce même bloc reçoit le renfort d'un second turbo pour libérer, ce coup-ci, 213 ch. Une boîte automatique à dix rapports complète l'offre, attribuée en alternative à la BVM6 sur les variantes les plus puissantes. Lui aussi baptisé EcoBlue, le 5 cylindres 3.2 de 200 ch reste au catalogue. Les prix du Ranger Double cabine varient de 34 710 à 46 950 €, en mettant de côté le Raptor susmentionné. Ladite double cabine sera malussée à partir du 1^{er} juillet de cette année.



Ford Ranger

FORD

Porsche

911 Cabriolet La nouvelle 911 enlève le haut, les deux versions disponibles à ce jour étant concernées. Il s'agit de la Carrera S (transmission aux roues arrière) et de la Carrera 4S (transmission aux quatre roues), toutes deux équipées du "6 à plat" 3.0 turbocompressé, fort de 450 ch. La cavalerie est canalisée par une BVA8. Prix respectifs : 136 655 et 144 575 €. À noter, la 911 découvrable bénéficie pour la première fois de l'amortissement piloté PASM. C'est une option facturée à un prix non communiqué au moment où sont écrites ces lignes.



Porsche 911 Cabriolet

PORSCHE

Mercedes Classe B

DAIMLER



Classe B On dit les monospaces en voie d'extinction, poussés vers la sortie par les SUV. Serait-ce une "fake news"? À y regarder de plus près, en effet, tous les constructeurs ayant à ce jour au moins un exemplaire de cette espèce automobile en magasin le gardent jusqu'à nouvel ordre. Mercedes, pour sa part, s'offre même le luxe de renouveler de fond en comble le sien, alias Classe B. Ce dernier puise allégrement dans les stocks de Renault pour motoriser trois sur six de ses versions – les deux variantes du bloc essence 1.3, certes portées à des puissances propres à Mercedes, et le diesel d'entrée de gamme. Ses prix, enfin, ne se signalent guère pas leur caractère amical. **Style Line**: banquette 40/20/40, clim automatique une zone, caméra de recul, démarrage sans clé, hayon motorisé, projecteurs à LED haute performance, limiteur de vitesse couplé à la reconnaissance des panneaux de vitesse, modes de conduite sélectifs, jantes alliage 17 pouces.

Multimédia : deux écrans 7 pouces (combiné d'instrumentation + écran central), Bluetooth, deux ports USB, web-radios, routeur wi-fi, services d'assistance connectés, pavé de commande tactile entre les deux sièges. Assurances : avertisseur de risque de collision, freinage d'urgence autonome, aide au maintien dans la voie de circulation.

Progressive Line : clim automatique deux zones, rétroviseurs central et gauche photosensibles, rétroviseurs rabattables électriquement, sellerie mixte similicuir/tissu. Écran central 10,3 pouces + GPS.

Manœuvres de stationnement automatiques. **AMG Line** : sièges sport, sellerie mixte similicuir/microfibre, direction paramétrique Sport, châssis surbaissé, jantes 18 pouces. Éléments de design typés AMG. L'interface smartphone, le chargeur par induction de l'appareil, les sièges électriques, le toit ouvrant panoramique, les projecteurs à LED Multibeam (feux de croisement adaptatifs), le régulateur de vitesse adaptatif et l'amortissement piloté rejoignent la liste des options à des prix non communiqués à cette heure.

LA GAMME MERCEDES CLASSE B

Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
B 180 - 1.3 136 ch BVM6	65 €	Style Line/Progressive Line/AMG Line	32 500/35 200/37 100 €
B 200 - 1.3 163 ch BVA7	70 €	Style Line/Progressive Line/AMG Line	36 750/39 450/41 350 €
B 250 4Matic - 2.0 224 ch BVA7 4x4	2010 €	Progressive Line/AMG Line	47 450/49 350 €
B 180 d - 1.5 116 ch BVA7	0 €	Style Line/Progressive Line/AMG Line	34 850/37 550/39 450 €
B 200 d - 1.95 150 ch BVA8	0 €	Style Line/Progressive Line/AMG Line	36 850/39 550/41 450 €
B 220 d - 1.95 190 ch BVA8	0 €	Progressive Line/AMG Line	45 550/47 450 €



Scénic Les deux variantes de 120 et 150 ch du diesel 1.7 Blue dCi peuvent désormais s'associer à la boîte de vitesses robotisée EDC à 6 rapports, en alternative à la BVM6. Scénic 1.7 Blue dCi 120 EDC: 34 500 € sous la seule finition Intens. Malus: 80 €. Scénic 1.7 Blue dCi 150 EDC: 36 300 ou 39 900 € sous les finitions Intens ou Initiale Paris. Malus: 85 €. Utile précision : le Grand Scénic, pareillement motorisé, est privé de la boîte EDC, pour l'instant, supposons-nous.

Kadjar Où l'on retrouve la fameuse boîte EDC à 6 rapports, accolée au diesel 1.5 Blue dCi de 115 ch dans le cas présent. Kadjar 1.5 Blue dCi 115 EDC: 34 700 € sous la finition Intens, la plus haute en gamme. Pas de malus à déplorer. Le diesel 1.7 Blue dCi se fait toujours attendre.

Renault Scénic



RENAULT

LA VOITURE ÉLECTRIQUE, VRAIMENT PROPRE ?

ELLE NE PRODUIT **NI GAZ À EFFET DE SERRE NI ÉMISSIONS POLLUANTES** : LA VOITURE ÉLECTRIQUE SERAIT DONC LA PANACÉE... EN APPARENCE. EN RÉALITÉ, ELLE N'EST PAS ÉCOLOGIQUE, **MAIS ELLE DEMEURE LA SOLUTION AUTOMOBILE LA PLUS VERTUEUSE.** VOICI POURQUOI.

Par Brice Perrin



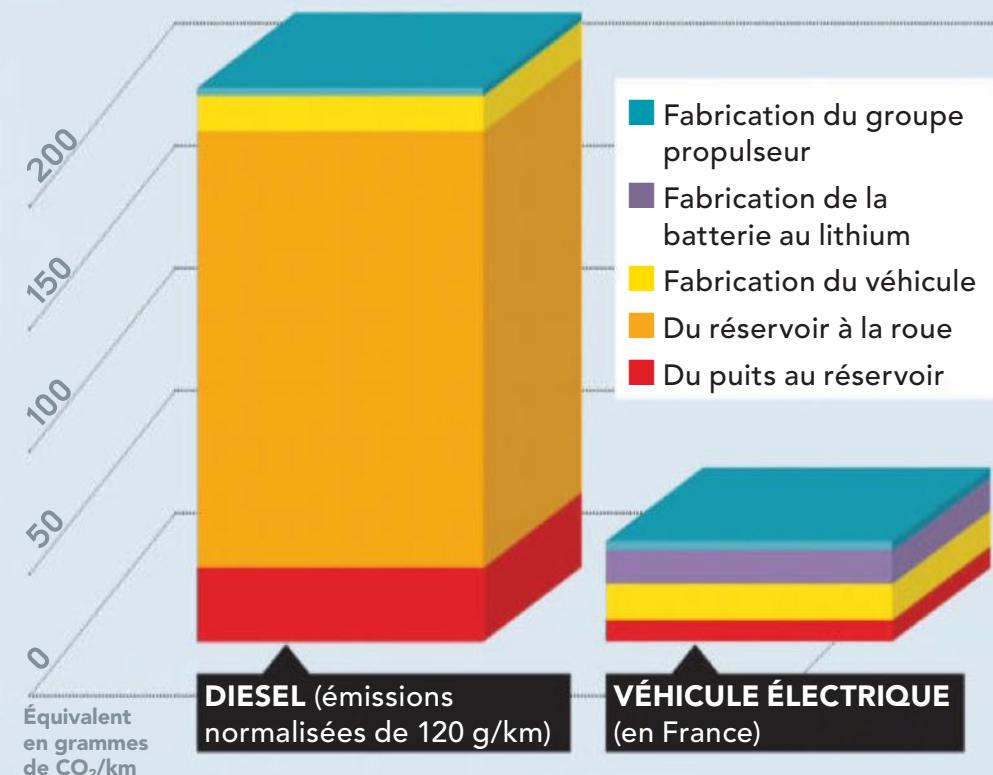
POLLUTION ET CO₂, L'ÉLECTRIQUE, PREMIER DE LA CLASSE



En France en 2018, d'après RTE (Réseau de transport d'électricité), chaque kWh d'électricité produit générait environ 61 g de CO₂. Pour un SUV Kia e-Niro qui consomme en moyenne, d'après nos mesures, 17 kWh/100 km, cela représente donc des émissions de CO₂ équivalentes à 10,4 g/km – sans compter les pertes liées au transport et à la recharge/décharge, qui peuvent augmenter de 30 % l'énergie consommée, et donc le CO₂. Et cela n'entraîne aucune pollution à l'échelle locale ; même s'il ne faut pas occulter la pollution liée à la production d'électricité, qu'il s'agisse des déchets nucléaires ou des centrales thermiques (charbon, fioul...). De son côté, un SUV Peugeot 3008 BlueHDI 180 consomme officiellement (mesures normalisées) 4,8 l/100 km et rejette 129 g/km. Et nos mesures sur cycle mixte donnent 6,8 l/100 km, soit environ 180 g/km. Sans tenir compte des émissions liées à l'extraction, au raffinage et au transport de son carburant, le 3008 émet déjà en moyenne 17 fois plus de CO₂ qu'un e-Niro ! Et même si l'on tient compte de l'ensemble des paramètres, l'électrique est plus vertueuse : comme l'a révélé une étude de l'organisation Transport & Environment, réalisée avec l'université de Bruxelles*, une voiture électrique émet cinq fois moins de CO₂ qu'un petit modèle diesel, en tenant compte de la fabrication et du cycle de vie des véhicules (*cf. graphique ci-contre*).

* Life Cycle Analysis of the Climate Impact of Electric Vehicles, Dr Maarten Messagie/Transport & Environment.

Cycle de vie : comparaison des rejets de CO₂



BATTERIE UN IMPACT LOURD SUR L'HOMME ET LA NATURE



La voiture électrique n'utilise pas de carburant d'origine fossile, mais elle tire son énergie d'une lourde batterie. Comptez 305 kg pour celle de la Renault Zoe ZE40 (41 kWh), et plus de 620 kg pour le plus gros dispositif de 100 kWh des Tesla Model S et X. La batterie d'une voiture électrique contient quelques kilos de lithium, mais aussi du cobalt et/ou du manganèse, entre autres. Tous trois sont des métaux. Plus des deux tiers des ressources en lithium sont issus des salars d'Amérique du Sud, principalement de Bolivie, du Chili et d'Argentine. Son extraction et son traitement entraînent une pollution des sols, un assèchement des rivières, et accroissent intoxications et maladies graves pour les populations locales. Quant au cobalt, plus de la moitié de la production mondiale est issue de mines congolaises aux conditions de sécurité rudimentaires et qui exploitent souvent des enfants. Toutefois, les progrès laissent entrevoir des alternatives à ces matériaux, et les quantités nécessaires baissent progressivement. Et, concernant la voiture à moteur thermique, il ne faut pas non plus éluder les graves conséquences humaines et environnementales de l'extraction d'hydrocarbures.

Le cobalt est extrait dans des conditions parfois déplorables.



NISSAN



ASSEMBLAGE PEUT MIEUX FAIRE

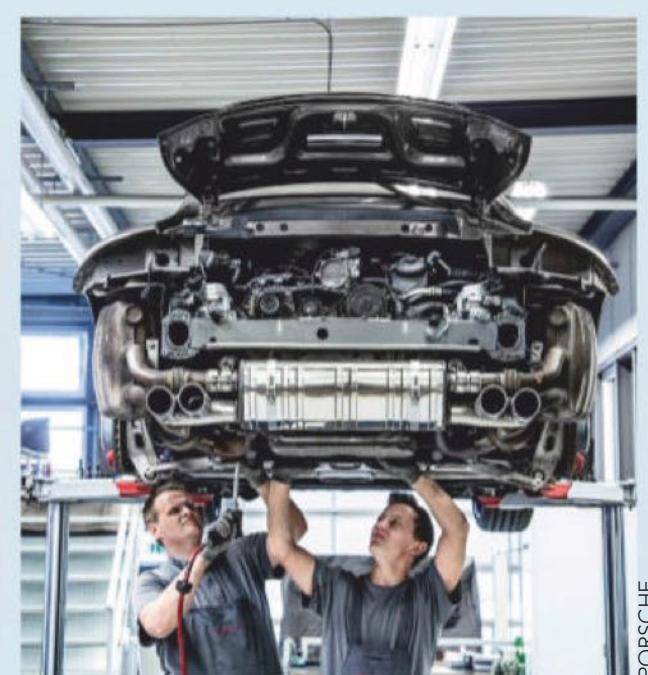


La majorité des voitures électriques utilisent un moteur synchrone à aimants permanents. Ces aimants requièrent des terres rares, des métaux qui sont très majoritairement extraits et traités en Chine, et ce processus entraîne d'importants rejets toxiques. La solution est donc de réduire fortement la dépendance à ces terres rares – Toyota, par exemple, a conçu un aimant avec moitié moins de néodyme –, voire de s'en passer totalement : c'est ce que fait Renault, qui utilise un moteur à rotor bobiné, ou Tesla qui emploie des blocs à induction (sauf pour le moteur arrière de la Model 3). Par ailleurs, si un véhicule électrique est peu gourmand en énergie à l'usage, ce n'est pas le cas pour sa fabrication. En conséquence, comme le rappelait l'Ademe dans une étude* : "Sur l'ensemble de son cycle de vie, la consommation énergétique d'un véhicule électrique est globalement proche de celle d'un véhicule diesel." La réalisation de la batterie requiert même davantage d'énergie que celle de tous les autres composants du véhicule réunis. Il faut ainsi deux fois plus d'énergie pour produire (matière première, transport des pièces, assemblage) une auto électrique qu'une voiture thermique.

PIÈCES ET ENTRETIEN LE THERMIQUE HUMILIÉ



Le moteur d'une voiture électrique compte peu de pièces et peut, en théorie, parcourir plus d'un million de kilomètres sans nécessiter de gros entretien. Ce n'est pas le cas d'un moteur thermique, qui comporte de nombreuses pièces à remplacer régulièrement (pièces moteur, embrayage et transmission, système de dépollution), et une huile moteur à renouveler périodiquement (4 litres en moyenne). Grâce à la récupération d'énergie au freinage, un véhicule électrique peut parcourir plus de 150 000 km avec ses plaquettes de frein (qui sont source de particules), quand il faudra parfois les changer tous les 30 000 km sur une voiture thermique qui roule beaucoup en ville. À l'usage, et même sans tenir compte de l'énergie utilisée et des émissions du moteur, un modèle électrique a donc un plus faible impact sur l'environnement qu'un véhicule thermique. Et, bonus pour ses usagers, la voiture électrique coûte ainsi moins cher en entretien !



PORSCHE

RENDEMENT UN MOTEUR AU TOP, MAIS...

Le rendement d'un moteur thermique ne dépasse pas 45 %. Seule une faible proportion de l'énergie du carburant est donc transformée en action mécanique. Un litre de carburant contient de 10 kWh (pour l'essence) à 11 kWh (pour le gazole) d'énergie. Une citadine diesel très frugale, qui ne consomme que 4 l/100 km réclame ainsi près de 45 kWh pour parcourir 100 km. À l'inverse, le moteur électrique affiche un rendement la plupart du temps supérieur à 90 %. Les Tesla Model S et X (les modèles les plus gourmands du marché) demandent en moyenne 25 kWh pour 100 km. C'est deux fois plus qu'une Zoe menée avec douceur, mais cela équivaut à une consommation inférieure à 2,5 l/100 km ! Le problème, c'est que la densité énergétique d'une batterie est bien inférieure à celle du carburant : là où une batterie de 100 kWh pèse actuellement plus de 600 kg, il suffit d'un réservoir de 9 litres pour stocker la même quantité d'énergie avec du gazole... Enfin, au-delà de la consommation, il faut rappeler que si une voiture électrique occupe autant d'espace qu'une voiture à moteur thermique – elle n'est donc pas une solution aux bouchons –, son mode de propulsion permet de réduire fortement le bruit automobile en ville et sur route.



YANN LEFFEBVRE

RECYCLAGE ET RÉEMPLOI UNE FILIÈRE QUI TARDE À SE METTRE EN PLACE

Pour les véhicules en fin de vie (environ 1,5 million chaque année), la loi impose un taux de 95 % de recyclage – qui inclut également la réutilisation et la valorisation. Concernant les modèles électriques, c'est surtout le retraitement de la batterie qui est critiqué. En effet, jusqu'à récemment, le lithium était peu recyclé en raison d'une forte disponibilité, d'un coût d'extraction peu élevé et d'un faible taux de collecte. Mais les tensions sur les approvisionnements et le parc grandissant de véhicules électriques (VE) en bout de course pourraient changer la donne. Depuis le début de

la décennie, la filière française du recyclage se met doucement en place. Elle démonte les VE obsolètes (encore peu nombreux), et collecte et recycle désormais presque entièrement les



batteries hors d'usage : le lithium, mais aussi le cobalt, l'aluminium, le cuivre... Ce processus reste compliqué, coûteux et gourmand en énergie, mais si la batterie n'est pas endommagée, il est également possible de lui donner une deuxième vie, cette fois pour un usage stationnaire. Renault, Nissan ou encore Tesla les utilisent ainsi pour stocker l'électricité issue des énergies renouvelables, alimenter les bornes de recharge rapide, etc. Un problème subsiste toutefois à ce jour : l'absence de réel marché de seconde main pour les pièces et batteries de voitures électriques...



L'avis de L'Auto-Journal

Une voiture électrique n'est pas "propre" : elle nécessite beaucoup de matières premières et d'énergie pour sa fabrication et son fonctionnement. Elle doit progresser sur les conséquences pour l'homme et l'environnement des ressources exploitées pour sa fabrication et son alimentation en énergie. Mais son moteur n'émet ni NOx ni particules, elle limite fortement le bruit en zone urbaine et, comme le rappelle l'organisation Transport & Environment : "La performance environnementale des véhicules électriques est d'ores et déjà meilleure que celle des véhicules à carburant conventionnel. L'analyse du cycle de vie montre que même lorsqu'ils sont alimentés par l'électricité à plus forte intensité de gaz à effet de serre d'Europe, l'empreinte carbone des véhicules électriques est plus faible." Les modèles électriques sont donc globalement plus vertueux que les véhicules thermiques.

D'un côté la voiture thermique, de l'autre l'auto électrique ? Le marché et la technologie ne sont pas si binaires : il existe des solutions intermédiaires et des alternatives. D'abord, les moteurs traditionnels sont progressivement électrifiés, le plus souvent grâce à une architecture hybride 48 V, qui permet d'abaisser consommation et émissions polluantes pour un coût raisonnable. Plus chères et plus lourdes, les hybrides rechargeables combinent la possibilité de rouler en 100 % électrique (quelques dizaines de kilomètres) et de faire de longs parcours grâce au moteur thermique. Enfin, il existe des carburants alternatifs moins polluants (GNV, GPL, E85), et la pile à combustible reste une technologie prometteuse, même si ses perspectives pour un usage automobile semblent à ce jour restreintes.

MINI

CONCENTRÉ DE GÉNIE



Et si vous poussiez la porte des souvenirs !

La Mini, nous avons tous conduit cette légende sur quatre roues ou fréquenté quelqu'un qui en possédait une. Elle est le symbole d'une époque, d'une certaine façon de penser et de se déplacer. Elle a accompagné les Trente Glorieuses, survécu aux chocs pétroliers et économiques. La Mini appartient à la mémoire collective au même titre que d'autres modèles emblématiques.

Parcourez l'essentiel de la carrière de cette voiture mythique illustrée par des photos originales et inédites.

EN VENTE
ACTUELLEMENT



Si elle repose sur la même plate-forme technique que la nouvelle Peugeot 208, cette Corsa conservera un style propre.



La nouvelle Corsa que développaient GM était pourvue de lignes moins trapues et dynamiques que cette mouture conçue par PSA.

LA NOUVELLE "NOUVELLE" CORSA ARRIVE BIENTÔT

Elle était presque prête, mais elle a fini à la poubelle pour cause de rachat par PSA. La "nouvelle" Corsa est morte, vive la nouvelle Corsa !

Autome 2016, les prototypes de la Corsa de 6^e génération – nom de code Corsa F – prennent la route. Deux versions sont prévues : bicorps à cinq portes et tricorps à cinq portes. Mars 2017, PSA officialise le rachat d'Opel. Le développement de la Corsa sur base GM, qui venait même de recevoir ses optiques définitives, finit à la benne : pas question d'attendre un cycle de vie complet avant de profiter des synergies entre Opel et PSA sur cette gamme citadine. Dans l'urgence, un nouveau développement est entériné, cette fois sur la plate-forme CMP récemment inaugurée par le DS 3 Crossback et aussi utilisée par la nou-

velle 208 (*voir p. 14*). La Corsa F devait sortir initialement en 2018, pour remplacer une Corsa E lancée en 2014 mais qui n'était qu'un gros restylage de la D commercialisée en 2006. Il faudra finalement patienter jusqu'en 2020 pour rouler avec cette nouvelle génération de citadines Opel.

Une Corsa PSA, mais une Corsa quand même. Par rapport aux prototypes sur base GM aperçus en 2016, cette nouvelle "nouvelle" Corsa possède un style à la fois plus carré et dynamique. Le capot est plus horizontal, la lunette arrière un peu plus étroite et inclinée... En clair, la future Corsa aura un style bien différent des précédentes, la "patte" PSA sera bien visible et, en dépit des similitudes avec sa cousine Peugeot, il n'est évidemment pas question de proposer une simple 208 recarrossée. Les prototypes ont commencé à circuler sur les routes au début de cette année et ils arborent déjà les phares et feux définitifs, preuve que le développement est bien avancé.

Les propulseurs seront évidemment puisés dans la banque PSA, de même que les équipements. Mais le positionnement de cette petite Opel en fera un modèle à la fois plus classique dans sa présentation et plus accessible financièrement que la nouvelle 208. Elle pourra bénéficier de l'éclairage matriciel LED d'Opel, visible sur une photo de phare récemment divulguée et qui annonce cette future Corsa, officiellement dévoilée au Salon de Francfort en septembre.



La Corsa actuelle repose sur une base lancée voici treize ans : il était temps de la renouveler !

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
fin 2019

Prix : à partir de **14 000 €**

Concurrente des
**Peugeot 208, Citroën C3,
Renault Clio, Ford Fiesta...**

INSOLITE

La Fiat 500 entre au MoMA !

La petite italienne n'est pas la première voiture à faire son entrée au célèbre musée d'art moderne de New York, mais c'est un symbole fort et une belle reconnaissance pour ce monument de la culture automobile transalpine. Acquise en 2017 par le musée, cette 500F a été exposée pour la première fois début février dans le cadre de l'exposition *La valeur du bon design*, qui retrace l'histoire du design industriel et qui sera visible jusqu'au 19 juin de cette année.



FLORENT GOODEN/DPI

132 000

C'EST LE NOMBRE DE VISITEURS À AVOIR FRANCHI LES PORTES DE L'ÉDITION 2019 DE RÉTROMOBILE. C'est un record de fréquentation pour ce bel événement qui célèbre la voiture de collection, dont le plus haut score de visites datait de 2015, avec la présentation de la collection Baillon et plus de 121 000 personnes accueillies. Notez que l'an prochain, Rétromobile fêtera son 45^e anniversaire.



NOUVEAUTÉ

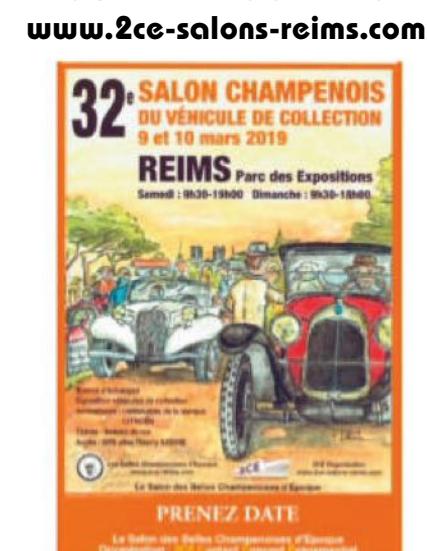
Bentley joue la surenchère

Avec 650 ch, le Lamborghini Urus est le plus puissant des SUV. Le W12 6.0 du nouveau Bentayga Speed en compte "seulement" 636, mais il devient le SUV le plus rapide du monde, avec 306 km/h revendiqués, soit un tout petit kilomètre/heure de plus que l'Urus. Il annonce également 3,9 s pour atteindre 100 km/h, et des disques de frein en céramique pour arrêter cet engin dont le style ne fera pas davantage l'unanimité dans cette version outrecuidante, démesurée, et dont il ne serait pas inopportun de questionner l'utilité...



LES 9 ET 10 MARS

SALON CHAMPENOIS DU
VÉHICULE DE COLLECTION



Exposition d'anciennes populaires, bourse d'échange et célébration du centenaire de Citroën sont au programme de la 32^e édition de cet événement qui se tient au parc des expositions de Reims sur 35 000 m², avec plus de 600 exposants annoncés. L'entrée est à 12,50 €.

ZONE ROUGE

PERMIS DE CONDUIRE

Des pistes pour améliorer la formation

Un carton rose moins cher, sans rogner sur la sécurité ni la qualité de l'enseignement... C'est dans ce but que la députée LREM du Gard, Françoise Dumas, vient de remettre au Premier ministre un rapport sur la formation à la conduite. Ce document formule 23 propositions, dont le passage du permis dès 17 ans en cas de conduite accompagnée, et dont certaines ont retenu l'attention du Gouvernement, notamment : "L'intégration du permis de conduire au Service national universel; le développement de nouveaux modes d'apprentissage, tels que le simulateur; la possibilité de pouvoir comparer de façon plus transparente les tarifs et les taux de réussite; l'expérimentation de la possibilité donnée aux candidats de s'inscrire à l'épreuve pratique directement en ligne; l'augmentation du nombre de créneaux d'examen." Une baisse du coût du permis est une bonne chose, mais il ne nous paraît pas envisageable de dégrader le contenu de la formation ou les exigences de l'examen, dans la mesure où ces deux derniers points nous semblent déjà perfectibles. Nous y reviendrons.

THIERRY THOREL/PHOTOPQR



La formation pourrait faire davantage appel au simulateur. Avec la conduite accompagnée, il serait possible de passer son permis dès 17 ans.

ERIC MALOT/PHOTOPQR



PIERRE ROUANET / PHOTOPQR

“ Ce serait extrêmement dramatique pour l'industrie automobile européenne [...] Nous pouvons tous sentir que quelque chose se prépare pour le pire [...]. Tout le monde se prépare à un résultat négatif. ”

Carlos Tavares,

patron du groupe PSA et président de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), évoquant le 13 février une sortie de l'Europe du Royaume-Uni sans accord commercial.

DU 29 AU 31 MARS

AUTO MOTO RETRO DIJON

www.autoretdijon.com



Au parc des expositions de Dijon, l'édition 2019 de ce Salon rétro mettra l'accent sur les véhicules de compétition et les 100 ans de la marque aux chevrons. L'exposition-vente, qui promet quelque 400 véhicules, sera complétée d'une bourse aux pièces.

Le billet d'entrée s'affiche à 12 €.

JEU VIDÉO

Jouez à l'équilibriste !

La série *Trials* a bâti son succès sur une recette simple mais efficace : du trial moto technique et exigeant, mais à la jouabilité accessible, des graphismes soignés, des environnements variés et originaux, et un tarif abordable. Ce nouveau titre de la série, baptisé *Rising*, est parfaitement recommandable. Il ajoute un nouveau mode "tandem", et un éditeur de circuit encore plus complet que dans *Trials Fusion*. *Trials Rising*, édité par Ubisoft, sur PS4, Xbox One, Switch et PC, à partir de 25 €.



Les chiffres du marché européen en janvier 2019



- 4,6 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à janvier 2018.

+21,6 %

C'est la hausse des ventes de Volvo en janvier. Dans un marché en baisse, la marque suédoise affiche une belle santé – même si cela ne représente que 25 850 unités immatriculées sur le mois.

1 226 446

contre 60 000 de plus en janvier de l'année dernière.

95 546

C'est la quantité de voitures neuves immatriculées en Espagne en janvier. Ce marché chute de 8% et devient presque deux fois moins important que la France, l'Italie ou le Royaume-Uni.

ÉTUDE

La voiture toujours privilégiée par les salariés

Les données datent de 2015, mais l'Insee vient seulement de publier le résultat de son étude.

"Sept salariés sur dix vont travailler en voiture", clame l'institut. À l'échelle du pays, l'automobile reste donc le premier mode de déplacement pour les 23,2 millions de salariés français. L'Insee ajoute que *"6% des salariés empruntent les transports en commun, 7% marchent à pied et 4% utilisent des deux-roues, motorisés ou non."*

Mais cette moyenne cache de grandes disparités en fonction des lieux d'habitation : moins de 11 % des salariés parisiens se rendent au travail en voiture. Et ils sont moins de 45 % à Grenoble, Strasbourg ou Bordeaux – les trois villes où l'usage du vélo pour aller travailler est le plus développé, précise l'Insee –, alors que la proportion monte logiquement à plus de 85 % dans les départements les plus ruraux.

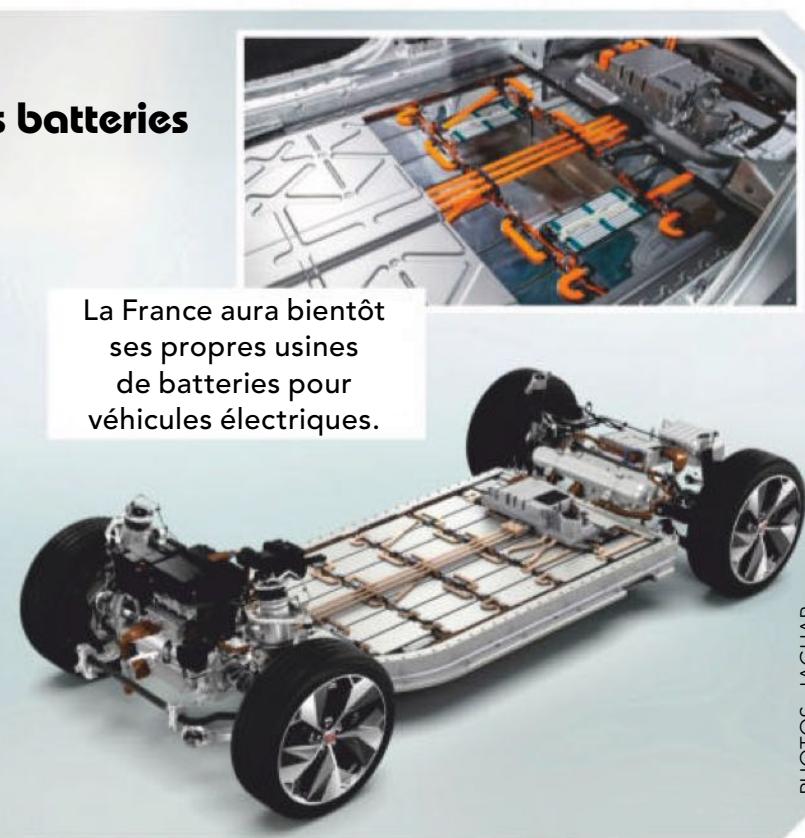


THIERRY THOREL / PHOTOPQR

VOITURE ÉLECTRIQUE

L'État investit 700 millions dans les batteries

Les batteries des véhicules électriques posent deux problèmes. D'une part, celui de la pollution liée à l'extraction des matières premières et à l'énergie nécessaire pour leur fabrication, et d'autre part la forte dépendance à l'Asie, qui fournit à elle seule plus de 80 % des batteries produites (dont plus de 50 % pour la Chine). D'où l'idée, depuis quelques mois, de lancer en Europe un "Airbus des batteries". La France soutient cette idée puisque l'État va débloquer 700 millions d'euros sur cinq ans afin de soutenir le développement d'une filière dédiée à la fabrication de batteries pour véhicules électriques avec, entre autres objectifs, la construction d'usines dans l'Hexagone. L'Allemagne a, elle, l'intention d'y consacrer un milliard d'euros d'ici 2022.



PHOTOS: JAGUAR

La France aura bientôt ses propres usines de batteries pour véhicules électriques.

RECHARGE RAPIDE

Ionity veut concurrencer Tesla



DAIMLER

Pour les constructeurs premium qui se lancent dans l'électrique, l'offre produit doit se compléter impérativement d'un réseau de charge rapide, afin de permettre les longs parcours. Pour concurrencer Tesla, qui dispose à ce jour de plus de 400 stations de Superchargeurs (120 kW) en Europe, le réseau Ionity lancé par BMW, Daimler, Volkswagen et Ford ne totalise aujourd'hui que 50 stations de charge sur le Vieux Continent, dont 4 en France (chacune comptant évidemment plusieurs bornes de charge, capables de délivrer jusqu'à 350 kW et facturant la charge 8 €). Ionity annonce depuis le départ un objectif de 400 stations d'ici 2020, mais il va falloir mettre les bouchées doubles pour y parvenir en si peu de temps...



Dernière ligne droite pour la compacte électrique VW

C'est le premier modèle conçu pour fonctionner uniquement à l'électricité, et il remplacera la Golf électrique. L'I.D. Neo, d'abord dévoilé sous la forme d'un séduisant concept au Mondial 2016, vient d'entrer dans la dernière phase de son développement puisque les premiers prototypes de la version de série viennent de prendre la route. Ce modèle très attendu sera officiellement dévoilé au Salon de Francfort en septembre.

Un écran gigantesque pour la Classe S

Pas spécialement bien intégré, l'énorme écran qui occupe toute la console centrale des Tesla Model S et X fait des émules dans le haut de gamme : dans la prochaine Mercedes Classe S, le large tableau de bord sera intégralement numérique et la console dotée d'un énorme écran tactile, mais davantage incliné que dans les Tesla précédentes.

e-tron: bientôt une version coupé

S'il est difficile de trouver une justification à la mode des SUV coupés sur des critères pragmatiques, les constructeurs emboîtent tous le pas à BMW pour proposer des déclinaisons à pavillon rabaissé de leurs plus gros engins : ce sera aussi le cas en 2021 pour Audi, qui développe actuellement une variante coupé de son gros SUV électrique e-tron.





Fin de la parenthèse

Rebaptisée Auris en 2007, la Corolla effectue son grand retour en Europe avec un style plus sportif et deux versions hybrides, dont une inédite qui affiche 180 ch.

Par Stéphane Martin Photos Yann Lefebvre



Ambiance raffinée et sportive pour cette finition Collection. Dans le détail, tout n'est pas aussi cossu qu'il y paraît, mais la dotation complète, en sécurité comme en agrément, compense.



1 De série sur la finition Collection, les sièges baquet garantissent un excellent maintien et profitent d'un réglage électrique pour les lombaires. **2** L'écran tactile de 8 pouces, placé en hauteur, est très lisible. En revanche, les nombreux menus demandent un petit temps d'adaptation. **3** Cette 180h, qui se veut sportive, adopte des palettes au volant pour passer les 6 vitesses créées artificiellement, la boîte-pont étant en réalité une transmission à rapport unique. À l'usage, ces 6 vitesses tiennent plus du gadget: les rapports ne passent pas toujours, et ce subterfuge n'empêche pas le moteur essence de mouliner. **4** À l'image du C-HR, la Corolla soigne son look avec un style agressif qui se remarque.



Initiée en 1966, la lignée des Corolla qui, rappelons-le, pouvaient se vanter d'être les berlines les plus vendues dans le monde, avait brutalement subi un coup d'arrêt en 2007.

En Europe du moins! En effet, sur le Vieux Continent, Toyota avait décidé de délaisser ce patronyme pour lui préférer celui d'Auris, soi-disant plus "parlant", car plus proche phonétiquement des autres produits maison vendus en Europe (Yaris, Avensis...). Douze ans plus tard, retour à la case départ: le constructeur nippon fait volte-face et enterre l'Auris, qui redevient Corolla dans tous les pays.

Ce que les as du marketing font faire parfois... Ce changement de nom est le bienvenu, car cette Corolla millésime 2019 n'a plus rien à voir avec l'Auris. Plus basse et profitant d'un empattement allongé, elle arbore un look dynamique marqué par un avant agressif à souhait surmonté de phares effilés, un profil sculpté et une poupe athlétique chapeautée d'un becquet de toit pour le moins sportif.

Elle ne plaira peut-être pas à tout le monde, mais au moins cette Corolla se remarque.

Elle se distingue aussi par ses motorisations. Comme la plupart des nouveautés Toyota ou Lexus (RAV4, UX, ES), elle n'est proposée qu'en hybride. Mais contrairement à ces dernières, elle a droit à deux versions. Affiché à partir de 26 950 €, le modèle 122h reprend l'ensemble mécanique de la Prius et du C-HR, à savoir, un 1,8 l essence couplé à un moteur électrique de 53 kW. La vraie nouveauté reste l'apparition de cette variante inédite 180h. Ici, c'est un 2 l essence (dérivé du 2,5 l du RAV4) qui est associé à

MOINS "SPOUTNIK" QUE LA PRIUS ET PLUS SEXY QUE L'AURIS QU'ELLE REMPPLACE, LA COROLLA 180h NE MANQUE PAS DE TONUS •••



COROLLA TOURING SPORTS : la famille s'agrandit

Aux côtés de la Corolla 5 portes disponible dès le mois de mars, la gamme s'enrichira, à partir de juin, d'une version break (Touring Sports). Vendue 1 000 € de plus, elle sera déclinée avec les mêmes mécaniques et les mêmes niveaux de finition. Profitant d'un empattement de 2,70 m (2,64 m pour la 5 portes), ce break s'étire sur une longueur de 4,65 m (4,37 m pour la berline). De quoi mieux recevoir les passagers, mais surtout leurs bagages, puisque Toyota promet un coffre de 598 dm³ pour la 122h et 581 dm³ pour la 180h.



LA GAMME TOYOTA COROLLA 5 PORTES

Motorisations / boîtes	122h	180h
Active	26 950 €	-
Dynamic	27 950 €	-
Design	28 950 €	30 950 €
Collection	31 450 €	33 450 €

TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS + 1 000 €

un bloc électrique de 80 kW. L'ensemble délivre une puissance confortable de 180 ch, ce qui lui permet d'afficher un niveau de performance jamais atteint par une hybride Toyota. Cela étant, au-delà de ses reprises et accélérations assez toniques, cette Corolla séduit surtout par sa douceur de conduite, avec des phases 100 % électriques plus nombreuses et un seuil de déclenchement du moteur thermique plus tardif. Si toutes les conditions sont réunies (batteries pleines et pied léger sur l'accélérateur), il est en effet possible de rouler jusqu'à 115 km/h sans solliciter le 2 l. Mais quand celui-ci se réveille, le système hybride Toyota retrouve vite ses travers habituels. La transmission boîte-pont à train épicycloïdal (si chère à Toyota) fait fonctionner en bonne harmonie le moteur essence, le générateur électrique et les batteries, mais pèche toujours par son manque de réactivité.

Malgré les gros efforts portés sur l'insonorisation, le 2 l essence mouline et donne de la voix dès que le conducteur force un peu sur la pédale de droite. Un effet "scooter" toujours peu agréable. Les inconditionnels du principe ne manqueront pas de riposter qu'une voiture hybride se conduit différemment : avec l'habitude (et le pied léger !), il est possible de faire plus fluide et moins bruyant. Une évidence qui fait sans doute mouche s'agissant de la sage Corolla 122h. Mais avouez que devoir brider sa conduite est un peu ballot avec la tonique version 180h. C'est d'autant plus dommage que la nouvelle Toyota est bien née en châssis : trains roulants ➔



➊ Comme à l'avant, la Corolla adopte, pour l'arrière, des feux à LED dont le design permet d'amplifier l'impression de largeur. ➋ Les versions Collection adoptent de série des jantes 18 pouces associées à des pneus taille basse. Bonne nouvelle : cela ne dégrade pas le confort de suspension. ➌ Le bloc d'instrumentation reçoit, au centre, un écran TFT de 7 pouces qui permet d'afficher les nombreuses données de l'ordinateur de bord.



efficaces, direction agréable, mouvements de caisse maîtrisés... Son comportement n'égale pas l'excellence de celui d'une Ford Focus ou d'une Peugeot 308, mais la Corolla se révèle plaisante à conduire. Une bonne surprise, les hybrides Toyota ne nous avaient pas habitués à autant de dynamisme. Le tout sans dégrader le confort. Même avec les roues de 18 pouces et les pneus taille basse de notre version Collection (225/40 R 18), l'amortissement reste prévenant et il est tout à fait envisageable d'effectuer de longs trajets sans trop fatiguer.

Autre point fort de l'hybride : sa consommation, bien sûr.

Lors de nos essais sur un parcours essentiellement routier et avec assez peu d'autoroute, l'ordinateur de bord affichait ainsi un très raisonnable 5,8 l/100 km de moyenne.

À bord, la Corolla est également de son temps. Elle embarque l'incontournable écran tactile (de 8 pouces) qui trône au sommet de la console centrale, sans oublier l'instrumentation en partie numérique. Sur notre modèle d'essai haut de gamme Collection, l'ambiance se veut à la fois chic et sportive : la sellerie cuir synthétique est surpiquée sur les parties hautes et associée à des touches de chrome et des matériaux laqués noirs. Même si tous les plastiques ne sont pas aussi cossus qu'espéré, l'ensemble présente

BIEN SUSPENDUE, CONFORTABLE ET PERFORMANTE, CETTE COROLLA DISTILLE UN AGRÉMENT RARE POUR UNE HYBRIDE TOYOTA •••

PLUS
Dotation de série
Consommation
Douceur
de conduite

MOINS
Boîte
peu réactive
Volume de coffre
Effet "scooter"
du bloc essence



TOYOTA COROLLA

2.0 Hybrid 180h Collection

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 152 ch à 6 000 tr/mn + 80 kW électrique ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 190 Nm à 4 400 tr/mn + 202 Nm électrique
Type	4 cyl. en ligne, ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 987 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	boîte-pont/1
Batterie/capacité	nickel-métal hydrure/1,4 kWh

(1) Puissance cumulée: 180 ch.

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques	225/40 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,37/1,79/1,44/2,64 m
Poids/tractable freiné	1 340/750 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 7,9 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 313 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 33 450 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (86 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 35 450 €
Garantie	■ 3 ans, 100 000 km

* Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, ABS + AFU, accès et démarrage sans clé, AFL, aide au parking AV/AR, alerte de précollision + détection piétons et freinage auto. d'urgence, Bluetooth, cam. de recul, clim auto. bizona, détecteur d'angle mort, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, gestion auto. codes/feux de route adaptatifs, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, limiteur/régul. de vitesse adaptatif, phares bi-LED, sellerie mi-cuir, sièges AV chauffants et réglables en hauteur, syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces/GPS/prises USB, système de parking auto.

Options

Affichage tête haute + hi-fi JBL + chargeur smartphone par induction + ordi de bord avec écran 7 pouces 3D (1 000 €), peinture métal. (650 €), sellerie cuir (1 000 €).

Consommations

Mixte	■ 3,7 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	■ 3,4/3,8 l/100 km
Réservoir	■ 43 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Grande-Bretagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette Corolla n'a pas de mal à faire oublier l'Auris. Douce, plaisante et confortable, dotée d'un appétit plus que raisonnable, elle a de vrais atouts.

Mais ses qualités suffisent-elles à faire oublier son petit coffre et sa transmission atypique moins agréable que les meilleures boîtes automatiques ?

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



L'avis de Stéphane Martin



Sexy, cette Corolla ! Malgré les défauts de la boîte, voici enfin une hybride Toyota plaisante à conduire.



1



2

bien et les ajustements sont corrects. Comme souvent chez Toyota, l'ergonomie réclame toutefois un petit peu d'habitude, notamment les nombreux menus, pas toujours très clairs, de l'ensemble multimédia. Mais, à l'usage, chacun parviendra à s'y retrouver.

La Corolla fait également fort sur les équipements de série, aussi bien concernant la sécurité que l'agrément. Entre l'aide active au maintien dans la voie, la surveillance de l'angle mort, le freinage d'urgence automatique ou encore le régulateur de vitesse adaptatif, la conduite autonome n'est pas loin. Pour le confort, clim bizona, systèmes de navigation et audio complets sont au menu pour justifier les 33 450 €

demandés. À l'arrière, la banquette creusée ne peine pas à accueillir les plus grands. Seules les assises, peu épaisses, risquent de fatiguer sur les longs parcours. Gros bémol, en revanche, concernant le volume du coffre qui, avec 313 dm³ annoncés, frise le ridicule pour la catégorie. Il faut dire que, contrairement à la version 122h qui loge ses batteries lithium-ion sous le capot – et revendique ainsi un coffre de 361 dm³ –, la Corolla 180h adopte des batteries nickel-métal hydrure placées sous le coffre. D'où le volume de chargement réduit. Au moins, le plancher à l'aplomb du seuil de chargement facilite le quotidien et permet de dégager une surface plane dosiers arrière abaissés. ■

54 [FACE-À-FACE] **AUDI A1** 30 TFSI 116 ch S tronic 7 S line
MINI COOPER 1.5 136 ch DKG7 Pack Chili



VIP des



villes

La nouvelle Audi A1 et la toujours jeune Mini font indiscutablement partie des V.I.P. Mais de quels V.I.P. parle-t-on ? De *Very Important Persons* ou de *Vaniteuses, Insolentes et Prétentieuses*. Réponse au terme de ce duel.

Par Pascal Richard Photos Christian Martin

En automobile, une prestigieuse parenté fait-elle à coup sûr office de passeport pour entrer dans le monde du haut de gamme ? La plupart du temps, oui. Pourquoi la plupart du temps ? Tout simplement parce qu'il existe une catégorie où cet enchaînement n'a rien d'automatique. Ainsi, pour d'évidentes raisons de prix de vente, il est difficile de dépenser sans compter lorsqu'il s'agit de mettre au point une citadine et ce même si l'on s'appelle, au hasard, Audi. Finition soignée, contenu technologique haut de gamme, mécanique raffinée, tout a un coût et, s'il est toujours possible de vendre une A3 bien plus de 30 000 €, cela devient nettement moins évident avec une A1.

Le problème, c'est qu'appartenir à la "caste" des marques premium crée des obligations. Une présentation négligée, des matériaux bon marché, des prestations routières juste correctes ne sont pas envisageables ; votre clientèle ne vous le pardonnerait pas. La nouvelle A1 a donc un sacré challenge à relever, d'autant qu'en face, la Mini n'a pas ce genre de problème. Elle, il lui suffit de gérer son patrimoine ! Depuis 1959, la recette est la même ou presque. Lorsque BMW a repris les choses en mains en 1994, le constructeur bavarois s'est juste attaché à faire fructifier l'héritage sans remettre en cause soixante ans d'histoire (*voir reportage p. 88*). Résultat : un succès commercial quasi planétaire ! Autant vous dire que pour bousculer cette légende, la nouvelle A1 va devoir avancer de très solides arguments...

SUR LA ROUTE

Pour cette confrontation, nous avons retenu la plus sage des A1, à savoir la version 30 TFSI. →



Cette dernière reçoit le petit 3 cylindres 1.0 dans sa version 116 ch. Sur le papier, ce moteur n'est pas un monstre de puissance, mais il possède un caractère joyeux et son association avec la boîte de vitesses S tronic à 7 rapports (option à 1 900 €) fonctionne à merveille. Face à l'Audi, la Mini Cooper, elle aussi équipée d'un 3 cylindres, peut rouler des mécaniques. Elle revendique en effet une cylindrée plus généreuse (1 500 cm³) et, surtout, une puissance nettement supérieure qui s'établit à 136 ch. Là aussi, la mécanique est secondée par une boîte à double embrayage, baptisée DKG7, qui compte, vous l'aurez deviné, 7 rapports et qui, comme par hasard, est aussi facturée 1 900 €.

Avec un tel différentiel de puissance en sa faveur, la Mini n'a pas grand-chose à craindre de l'A1 en performance.

Pour cette dernière, le seul espoir pouvait venir du verdict de la balance. Mais si la Mini est effectivement un peu plus lourde que la petite Audi, l'écart de poids de 72 kg que nous avons relevé est insuffisant pour que, face au chrono, l'A1 puisse prétendre faire de l'ombre à sa rivale. À l'accélération comme en reprise, la Mini domine les débats. Reste à savoir si, sur la route, la Mini conserve son avantage.

Avant d'aller battre la campagne, nous nous offrons une petite traversée de Paris, en cette fin janvier. Bien moins plaisante que le film de Claude Autant-Lara, cette balade a au moins le

SI, SUR LA ROUTE, LA MINI DOMINE L'A1, CE N'EST PAS UNIQUEMENT DU FAIT DE SA PUISSANCE SUPÉRIEURE ; C'EST AUSSI GRÂCE À SON CHÂSSIS, BIEN PLUS JOUEUR •••



AUDI A1

❶ L'instrumentation de bord numérique, de série sur l'ensemble de la gamme, est parfaitement lisible. ❷ La boîte S tronic implique un réel effort financier (1 900 €), mais l'agrément de conduite y gagne vraiment. ❸ La planche de bord est proprement réalisée et son ergonomie parfaite. Dommage que son style ne soit pas plus affirmé.



MINI COOPER
PLUS
Charme immense
Boîte très plaisante
Performances honorables

MOINS
Caractère moteur
un peu terne
Habitabilité médiocre
Prix



MINI COOPER

❶ L'habitacle de la Mini, et plus particulièrement sa planche de bord, sont reconnaissables entre mille. Cette dernière contribue au charme de l'auto, mais sa finition est loin d'être parfaite. ❷ Ici aussi, la boîte à double embrayage (DKG7) est coûteuse (1900 €), mais le plaisir de conduite est amélioré. ❸ L'instrumentation centrale format XXL fait partie de l'ADN de la Mini.

mérite de mettre en lumière la belle maniabilité de l'A1, tout comme son silence de fonctionnement à bas régime. En ville, la Mini n'est pas maladroite non plus, mais sa direction se révèle plus lourde et son diamètre de braquage (11,1 m) plus important que celui de l'A1 (10,9 m). À noter que, dans les deux cas, le radar de stationnement arrière est livré de série.

Ciao Paris, cap sur la Picardie qui, en cette saison, propose un horizon assez monochrome variant du gris clair au gris foncé ! C'est très reposant pour les yeux, mais avec un tel paysage, le "moralomètre" atteint rapidement sa cote d'alerte ! Heureusement, les enchaînements de courbes des routes qui serpentent entre les champs débarrassés de leurs betteraves ont tôt fait de nous redonner le sourire. Surtout au volant de la Mini. En effet, même si cette version 5 portes se montre sensiblement moins agile que sa petite sœur à 3 portes, elle propose un comportement toujours enjoué. Et si son moteur manque un peu de caractère,

la présence de la boîte DKG7 lui apporte un petit supplément d'âme bienvenu. L'A1 dans tout ça ? Outre le fait qu'elle peine à suivre le rythme, elle se révèle également moins incisive sur les parcours sinués. Plus sous-vireuse, elle affiche une tenue de route sereine. Heureusement, sur cette finition S line, le châssis Sport est proposé sans supplément de prix. Doté de réglages de trains roulants plus sportifs et d'un amortissement plus ferme, ce dernier rend sans doute l'A1 plus joueuse. Reste "qu'en l'état", le manque de dynamisme de son comportement est d'autant plus regrettable que le moteur et la boîte affichent, eux, une réelle joie de vivre. Enfin, sachez que bien qu'il ne s'agisse pas de leur terrain d'expression favori, l'autoroute ne constitue pas pour elle un problème.

LA VIE À BORD

S'il est possible de comprendre que, pour des raisons de coût, l'A1 emprunte à la Volkswagen Polo nombre d'éléments techniques, nous ne →

**AUDI A1****PLUS**

Bon confort
Présentation soignée
Habitabilité en progrès

MOINS

Personnalité plus effacée
Équipement juste correct
Prix

LA RIGUEUR ET LE CONFORT DE L'A1 D'UN CÔTÉ, LA FANTAISIE ET LA PERSONNALITÉ PLUS AFFIRMÉE DE LA MINI DE L'AUTRE, LE CHOIX N'EST PAS SIMPLE •••

saurions être aussi indulgents s'agissant du traitement de l'habitacle. Sur ce thème, la petite Audi doit évidemment justifier une réelle valeur ajoutée. Mais ne faisons pas durer le suspense plus longtemps... Plus grande que sa devancière (7 cm en longueur et, surtout, 10 cm sur l'empattement), l'A1 Sportback millésime 2019 propose des cotes d'habitabilité intérieures un

peu plus généreuses. Rien de très spectaculaire, mais les quelques centimètres gagnés améliorent bien les choses. Ajoutez à cela une surface vitrée plus importante et vous obtiendrez un habitacle plus accueillant que par le passé. Nous rappellerons par ailleurs que, désormais, l'A1, comme la Polo, n'est plus disponible qu'en version 5 portes (Sportback). Pour sa part, tra-

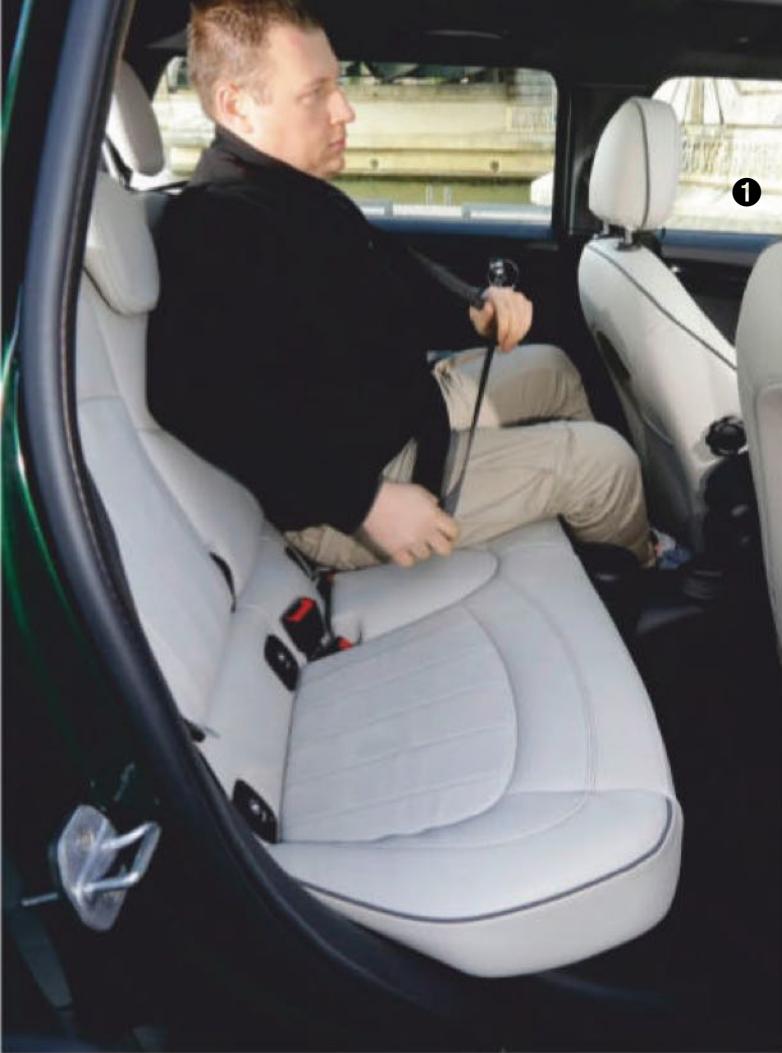
dition oblige, la Mini laisse le choix entre 3 et 5 portes. Mais en habitabilité, l'arrière-petite-fille de la version originale de Sir Alec Issigonis n'est vraiment pas un modèle du genre. Passe encore au niveau de l'espace aux jambes arrière, mais elle est très étroquée en largeur.

Sur ce point, elle est battue à plates coutures par l'A1. Ici, les portes arrière n'ont qu'une fonction :

**AUDI A1**

❶ L'A1 est plus accueillante que par le passé, mais c'est surtout son niveau de confort qui progresse significativement. **❷** L'ensemble multimédia avec GPS est coûteux (2175 €), mais il s'avère complet et très pratique. Juste en dessous : les commandes de la climatisation automatique (série). **❸** Par rapport à celui de la génération précédente, le coffre de l'A1 Sportback (352 dm³) a gagné la bagatelle de 80 dm³.





MINI COOPER

- ➊ Même en version 5 portes, l'habitabilité de la Mini reste très... mini, notamment au niveau de la largeur aux coudes et aux épaules.
- ➋ L'ensemble multimédia ne bénéficie pas d'un écran tactile, mais son utilisation via une molette centrale ne pose pas de problème.
- ➌ Avec un volume de 272 dm³, le coffre s'avère un peu trop juste. Pour se racheter, il propose un seuil de chargement très bas (66 cm) qui facilite son chargement.
- ➍ Sur le plan dynamique, la Mini est bien plus joueuse que l'A1.



garantir un accès à bord plus aisés. Pour ce qui est de l'espace habitable, la Mini reste très... mini ! Un constat qui vaut également pour le coffre qui, avec 274 dm³, se situe bien en dessous de la moyenne de la catégorie (322 dm³). Là encore, l'A1 réalise un bond en avant substantiel en passant de 272 à 352 dm³.

Voilà pour les détails pratiques, passons maintenant à ce qui fait le "sel" des petites citadines premium, à savoir leur présentation et la qualité de leur finition. Sur ce terrain, la nouvelle A1 souffle le chaud et le froid. Le chaud, c'est une qualité de finition au-dessus des standards de la catégorie, mais qui laissent malgré tout apparaître quelques petites failles regrettables à ce niveau de prix. Mais le plus fâcheux vient sans doute du manque de personnalité de l'ensemble. Vous me direz, et vous aurez raison,

qu'il s'agit là d'un critère tout à fait subjectif. J'entends bien, mais pour ma part, j'ai un peu trop eu l'impression de m'installer au volant d'une citadine certes haut de gamme, mais sans charme particulier. Sur ce point, je trouve que la nouvelle A1 a un peu perdu de son originalité

par rapport à sa devancière, qui affichait une personnalité et une présentation plus marquées. La Mini se montre infiniment plus convaincante. Aucun doute possible : extérieurement comme intérieurement, la petite anglo-saxonne ne ressemble à aucune autre. Ce sens de l'exclu- ➔



Cette nouvelle génération d'Audi A1 ne sera disponible qu'en version 5 portes. La Mini, elle, vous laisse encore le choix entre 3 et 5 portes.

sivité constitue un vrai argument. Bien sûr, son ergonomie n'est pas parfaite, sa finition non plus d'ailleurs, mais le charme est là. L'A1 est certes infiniment plus rigoureuse que sa rivale, mais côté "sex-appeal", il faudra repasser !

Reste à aborder un autre point important : le confort. Sur ce thème, la nouvelle A1 progresse aussi de manière spectaculaire. Bien mieux amortie, la suspension offre une meilleure qualité de filtration. Ajoutez à cela d'excellents sièges sport (de série sur S line et Design Luxe, 230 € sur Design) assurant un bon maintien et vous obtiendrez un ensemble tout à fait convaincant. Le bilan de la Mini est en revanche nettement plus mitigé. Si, grâce à son empattement plus généreux, cette version 5 portes se révèle un peu plus prévenante que son homo-

logue 3 portes, son confort reste en retrait par rapport à celui de l'A1.

LE BUDGET

Si vous espériez que les efforts réalisés par l'A1 allaient se traduire par une plus grande sagesse financière, vous êtes de doux rêveurs ! Notre modèle d'essai dépassait la barre des 30 000 €. C'est beaucoup pour une citadine dotée d'un moteur agréable mais pas débordant de puissance. Bien sûr, il est possible d'économiser 1 900 € en se passant de la boîte S tronic 7, mais on y perd une bonne part de l'agrément de conduite attendu d'une citadine. Pas de meilleure surprise chez l'adversaire : la Mini ne fait pas mieux. Mais au moins a-t-elle le bon goût d'offrir 20 ch de plus ! Pour ce qui est de l'équipement de série, nous

renverrons nos deux protagonistes dos à dos : l'A1 et la Mini affichent, au vu de leur prix de vente, un résultat pour le moins mitigé !

Des consommations raisonnables viendront-elles illuminer un peu le bilan financier ? Même pas. Toutefois, elles ne noircissent pas plus le tableau. En effet, même si ces deux autos réclament un poil plus que la valeur moyenne de la catégorie (7 l/100 km), c'est d'assez peu et c'est surtout en partie justifié, dans le cas de la Mini au moins, par des performances elles aussi au-dessus du lot. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: MINI COOPER

LA VIE À BORD: AUDI A1

LE BUDGET: ÉGALITÉ

30 000 € POUR UNE CITADINE, EST-CE BIEN RAISONNABLE ? HONNÈTEMENT, NON. MAIS LE CŒUR A SES RAISONS •••

Le avis de Pascal Richard

Quand le charme est là, bien des travers sont pardonnables. S'il s'éclipse, c'est moins simple.

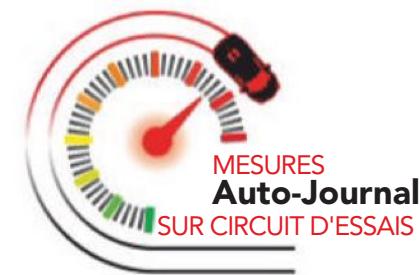


Plus lourde et dotée de plus petites roues que l'A1, la Mini freine moins bien.



AUDI A1 30 TFSI 116 ch S tronic 7 S line 61 MINI COOPER 1.5 136 ch DKG7 Pack Chili

EN CHIFFRES



NOS MESURES

Depuis près de soixante-dix 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.

	Audi A1	Mini Cooper
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	116 ch à 5000 tr/mn	136 ch à 4500 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 2000 tr/mn	220 Nm à 1250 tr/mn
Type	3 en ligne, turbo essence	3 en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /6 CV	1 499 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	double embrayage/7
Châssis		
Diamètre de braquage	10,9 m	11,1 m
Pneumatiques	215/45 R 17	195/55 R 16
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,03/1,74/1,41/2,56 m	3,98/1,73/1,50/2,57 m
Poids/tractable freiné	1211 kg/NC	1283 kg/NC
Performances		
1000 m d.a.	32,2s	31,1s
0 à 100 km/h	10s	9,5s
90-130 km/h en D	9,8s	9s
Vitesse maxi	187 km/h	201 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/63 m	10/34/69 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	21 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	145/139 cm	138/132 cm
Volume de coffre	352 dm ³	274 dm ³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	40,8/67,8/70,5 dB	42,4/66,5/70,4 dB

LE BUDGET

Prix	29 470 €	28 200 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (106 g/km)	35 € (117 g/km)
Prix du modèle essayé	32 835 €	30 525 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags, banquette AR fractionnable, climatisation à réglage automatique, ensemble audio avec connexion Bluetooth, jantes alliage (17 pouces sur l'A1, 16 pouces sur la Mini), ordinateur de bord, projecteurs et feux AR à LED, radar de stationnement AR, sièges AV réglables en hauteur, régulateur de vitesse, rétroviseurs à réglages électriques, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

Options

Audi A1: arche de toit et pavillon de couleur contrastée (450 €), Audi Park Assist (540 €), caméra de recul (400 €), GPS (2 175 €), peinture métallisée (650 €), sellerie mixte cuir/Alcantara (560 €).

Mini Cooper: GPS (1 700 €), Pack City Zen : caméra, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, Park Assist, affichage tête haute, peinture métallisée (590 €), toit ouvrant panoramique : (2 400 €), suspensions adaptatives (550 €).

Consommations

Moyenne	7,2 l/100 km	7,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,4/7,2/7,1 l/100 km	8,2/7,1/7,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	555 km/40 l	533 km/40 l

Note EuroNCap

En cours

4 étoiles

Pays de fabrication

Espagne

Grande-Bretagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL MINI COOPER

Alors, V.I.P. ou V.I.P.? Un peu les deux en fait. Tour à tour dragueuses et arrogantes, ces deux autos s'y entendent pour nous faire les yeux doux. À ce petit jeu, le numéro de charme de la Mini est sans doute plus efficace! Un détail? Sûrement pas! Car s'il faut trouver une raison de craquer pour l'une des deux, c'est bien à cause du charme. Un élément que la nouvelle A1 a un peu oublié!



L'avis de Pascal Richard

Lorsque j'essaie une Mini, je râle sur son prix, sa finition... mais j'en rieurs toujours avec le sourire!



Toujours
plus !





À quoi peuvent bien servir 640 chevaux... si c'est pour rouler à 80 km/h? À se faire plaisir, même aux vitesses légales. Et au-delà, sur circuit, où nous avons découvert le dernier missile de Lamborghini.

Par Laurent Chevalier Photos Wolfgango

Avec 4 roues motrices et une répartition du couple entre essieux qui permet de conserver les réactions d'une véritable propulsion, Lamborghini joue sur deux tableaux. Primo, sur le niveau d'adhérence et la sécurité active, comme une Porsche 911 Turbo S. Deuzio, sur l'agilité, comme une Ferrari 488 GTB. Quant au moteur, il enfonce le clou: 640 ch, bio, à l'ancienne et sans turbo. Un plaisir servi sur un plateau, d'autant qu'il s'accompagne d'une technologie dernier cri. À savoir une armée de capteurs et de gyroscopes, greffés autour du centre de gravité, pour informer du moindre mouvement de l'auto et mettre en marche la botte secrète : les roues arrière directrices. Sans oublier les différentiels vectoriels (Torque Vectoring), histoire de donner un coup de pouce supplémentaire dans les virages.

Sant'Agata jette de l'huile sur le feu d'un V10 remanié, calqué sur celui de l'Huracán ultrasportive, la bien nommée Performante.

Les motoristes ont redoublé d'efforts pour conserver une longueur d'avance sur la concurrence. “*Les nouveaux conduits d'admission sont issus de Lamborghini Motorsport et le bruit du moteur est encore plus fascinant, grâce au système d'échappement allégé*”, nous explique-t-on. Il faut avouer que le démarrage du V10 sonne comme un clairon. Une sorte de bourrasque profonde, qui fait vibrer l'échine et dresser l'oreille. Le premier coup de gaz fait sursauter l'aiguille du compte-tours et dénote une absence totale d'inertie. À l'usage, le 5,2 l donne l'impression d'avoir déboutonné son col de chemise par rapport à celui de la précédente Huracán. Il est aussi plus bestial que celui de l'Audi R8. 5 000, 6 000, 7 000 tr/mn, l'accélération est tellement rapide qu'il faut garder un œil sur le compte-tours pour ne pas buter contre le rupteur. ➤



La plainte de ce moteur est un pur moment de bonheur. Je ne le compare pas à celui de la Ferrari 488 Pista, plus sauvage; mais par rapport à ceux des 488 GTB et McLaren 720S, il est plus communicatif. Ce n'est pas une question d'accélération, mais plutôt de tempérament. Le V10 chante, vocifère et hurle à la mort quand les V8 biturbo de la concurrence se contentent de pousser. En clair, tout ce petit monde parvient à accomplir l'incroyable exploit d'avaler un 0 à 100 km/h en moins de trois secondes, mais les

PAR RAPPORT À L'ANCIENNE VERSION, LE V10 DONNÉ L'IMPRESSION D'AVOIR DÉBOUTONNÉ SON COL DE CHÈMISE ET L'ARRIÈRE PIVOTÉ SUR LUI-MÊME ...

façons d'y parvenir sont différentes. McLaren et Ferrari soufflent dans un trombone à coulisse, quand Lamborghini fait ses gammes sur un stradivarius, sans lâcher l'archet. Tout en faisant pétarader ses silencieux d'échappement, histoire d'en rajouter une couche. Quelle santé!

Et... quelle agilité! Dans les virages, les roues arrière directrices apportent un gain spectaculaire en matière de dynamisme. La direction manque un peu de remontées d'informations par rapport à celle d'une McLaren 570S, mais elle est parfaitement calibrée.



②

❶ L'habitacle évolue, au bénéfice de l'ergonomie.
❷ L'écran central gagne en clarté. Il permet de visualiser, en instantané, les transferts de couple entre essieux et l'intervention du couple vectoriel. ❸ La pièce maîtresse de la Lamborghini, son V10, gagne 30 ch par rapport à l'ancienne version.



❸

LAMBORGHINI

Huracán Evo 640 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 640 ch à 8 000 tr/mn
Couple maxi	■ 600 Nm à 6 500 tr/mn
Type	V10 atmosphérique
Cylindrée/puissance fiscale	5 204 cm ³ /54 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV/AR	245/30 R 20 / 305/30 R20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,52/1,93/1,1/2,62 m
Poids/tractable freiné	1 422 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	■ 2,9 s
Vitesse maxi	■ 325 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	NC
------------------	----

LE BUDGET

Prix	■ 220 840 €
Malus (CO ₂)	■ 10 500 € (335 g/km)
Prix du modèle essayé*	275 508 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km

* Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

2 airbags, accès et démarrage sans clé, Bluetooth, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, jantes alu 20 pouces, rétros rabattables électriquement, sellerie cuir, système multimédia GPS/système audio/prises USB, volant cuir multifonction réglable en hauteur et profondeur...

Options

Lift système (4 200 €), peinture spéciale (16 800 €), échappement sport (3 360 €), placages carbone/jantes titane (14 280 €).

Consommations

Mixte	■ 13,9 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	NC
Réservoir	■ 80 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Les moteurs atmosphériques n'ont pas dit leur dernier mot malgré l'avènement des turbos. Les roues arrière directrices apportent un avantage indéniable en matière d'agilité, au point de hisser le comportement de l'Huracán Evo au niveau de ses concurrentes, pourtant plus légères.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



L'avis de Laurent Chevalier



L'Huracán Evo progresse en agilité et en sensations mécaniques, avec un V10 plus communicatif. Les roues arrière directrices apportent un gain sensible.



2

1 Les différences ne sont pas évidentes au premier coup d'œil, mais l'aérodynamique en profite pour progresser, sans appendices. 2 Les quatre roues directrices, jusqu'ici réservées à l'Aventador, augmentent l'agilité dans les virages et la stabilité à vitesse plus élevée.

Le freinage est du même acabit. De quoi profiter de la puissance exceptionnelle sur circuit, sans arrière-pensées.

Au moindre appel du pied, le 5,2 l hennit et détaile comme au coup d'éperon.

L'inscription en courbes rappelle la Ferrari 812 Superfast, elle aussi équipée des roues arrière directrices. Sur piste, l'Huracán se cale sur des appuis indéboulonnables et vous compresse les côtes contre le baquet. Les PZero Corsa qui équipent notre voiture d'essai n'y

PLUS
Moteur
Agilité
Design
Ambiance intérieure

MOINS
Tarif

sont pas étrangers. Par rapport à l'ancien modèle, le millésime 2019 est également mieux guidé. À la limite et en déconnectant les aides, la Lamborghini conserve des gènes de supersportive, au contraire d'une 911 Turbo S qui, dans les mêmes conditions, fera tout pour reprendre du grip, au risque d'avoir des réactions difficiles à anticiper. Ce premier bilan dynamique est donc engageant, même si nous attendons de conduire l'Huracán Evo sur une autre surface que le billard d'un circuit pour en juger définitivement. ■



Audi A6 Avant 40 TDI 204 ch S tronic face au Q5 40 TDI 190 ch S tronic/P. 68



Mercedes Classe C Break 220 d 194 ch BVA9 face au GLC 220 d 170 ch BVA9/P. 70

LES BREAKS

prendront-ils leur revanche ? sur LES SUV ?



Peugeot 508 SW BlueHDi 130 ch Face au 3008 BlueHDi 130 ch/P. 72



Renault Mégane Estate TCe 140 ch EDC face au Kadjar TCe 140 ch EDC/P. 74



Volvo V60 D4 190 ch Geartronic 8 face au XC60 D4 190 ch Geartronic 8/P. 76

Ils sont partout. Ils ont investi toutes les catégories. Ils envahissent les routes de tous les pays. Ils ? Les SUV ! Il existe pourtant une poignée d'irréductibles opposants. Lesquels, favorisés par des rejets de CO₂ et des malus moindres, pourraient bien tenir leur revanche. Les breaks n'ont pas dit leur dernier mot.

Par Stany Meurer et Pascal Richard Photos Adrien Cortesi, Yann Lefebvre et Arnaud Saunier

SUV par-ci, SUV par-là. Des petits, des moyens, des familiaux... et même des électriques, pour montrer patte blanche. Ils ont eu la peau des monospaces et celle des berlines. Les constructeurs les adorent, car ce sont des véhicules "mondiaux". Entendez par là qu'ils se vendent aussi bien en Asie qu'en Europe ou de l'autre côté de l'Atlantique. Contrairement aux monospaces – tocade européenne – et aux berlines, qui ne répondent pas aux mêmes critères chez nous – nous sommes plutôt 5 portes

à hayon – qu'à Pékin, New York ou San Francisco, où elles se doivent d'avoir une malle pour séduire. Le paradoxe, c'est que vous êtes nombreux, chers lecteurs passionnés, à nous signifier que vous en avez ras la casquette des SUV. Alors que dans le même temps, ces derniers annoncent des records de ventes qui ne font que confirmer leur succès. Cependant, une légère ombre se dessine : les normes antipollution, de plus en plus strictes, ne sont pas les meilleures amies de leurs gueules de baroudeurs. Prêts à bondir, certains pourraient en profiter : les breaks, qui

reviennent en force. Plus séducteurs que jamais, à l'image de la nouvelle 508 SW, à la pointe des dernières technologies comme l'A6 Avant, tout aussi pratique, voire plus, façon Mégane Estate, ou encore en donnant une leçon d'agrément de conduite, comme la Mercedes Classe C ou le nouveau Volvo V60. Oui, les breaks semblent bien décidés à jouer de leur charme et à frapper là où ça chatouille le plus : au porte-monnaie. Leurs arguments seront-ils suffisamment convaincants pour faire vaciller les SUV ? Réponse en cinq duels fratricides.

Le SUV fait le break... .

Pour mieux positionner ses breaks et ses SUV, Audi pratique une politique de différenciation. Cela facilite grandement le choix, l'un ne proposant pas forcément les mêmes options que l'autre.

Audi la joue très finement. Le constructeur multiplie en effet les propositions tout en veillant à ce que chacune dispose de ses propres arguments. Ainsi, si l'A6 Avant peut faire étalage de sa puissance supérieure, elle laissera au Q5 l'avantage de la transmission intégrale Quattro livrée de série et la possibilité d'une suspension pneumatique proposée en option. Aussi étonnant que cela puisse paraître, ces deux raffinements sont indisponibles sur cette A6 40 TDI! Ce n'est pas tout. Le tarif des options

AUDI A6 AVANT

40 TDI
204 ch
S tronic Avus
62 160 €



SON ATOUT



De plus en plus proche d'une A8, l'A6 Avant bénéficie d'une technologie à la pointe du progrès. La partie émergée de cet atout, c'est bien entendu le tableau de bord, avec ses écrans grand format.

est favorable au Q5. À titre d'exemple, son toit ouvrant vous sera facturé 1 800 €, contre 2 250 € sur l'A6 Avant. Suivant la même logique, l'affichage tête haute est livré de série sur le SUV, contre monnaie sonnante et trébuchante sur le break. Ajoutons encore que le Q5 dispose de série d'une banquette arrière coulissante avec dossier inclinable réparti en 40/20/40 permettant de moduler l'habitabilité, privilège refusé au break alors même que le SUV coûte à peine plus cher que ce dernier à niveau de finition – Avus – équivalent (63 510 € contre 62 160 €). Tout cela simplifie d'emblée le travail de l'ache-

teur, qui se trouve ainsi facilement aiguillé en fonction de ses désirs et de ses besoins. Et, d'une certaine manière aussi, de son portefeuille.

En pénétrant dans leur habitacle, il ne faut pas être grand clerc pour découvrir que le SUV et le break appartiennent à deux écoles différentes.

Le Q5 répond aux canons du mobilier classique quand l'A6 Avant joue la carte du modernisme avec ses multiples écrans tactiles. Le conducteur prend ensuite conscience que la position de conduite à bord de cette dernière

peut sembler plus intimidante en raison du format du véhicule, alors qu'elle donne une vision de la route plus simple, plus dominante et donc plus rassurante pour certains dans le Q5. Tributaire de sa transmission sur les seules roues avant, l'A6 s'avère curieusement plus raide en manœuvre et trahit assez facilement quelques difficultés à faire passer toute la puissance à l'asphalte. Par comparaison, la conduite du Q5 s'assimilerait presque à celle d'un petit vélo, qui gomme avec maîtrise toutes les aspérités du revêtement lorsqu'il bénéficie de la suspension pneumatique.



AUDI Q5

40 TDI 190 ch
Quattro
S tronic Avus
63 510 €

SON ATOUT

TDI
Quattro

L'atout indiscutable du SUV est de disposer d'une transmission intégrale permanente alors qu'il est proposé presque au même prix que le break. S'y ajoutent la possibilité d'opter pour une suspension pneumatique et la banquette arrière coulissante.

EN CHIFFRES



A6 Avant	Q5
Moteur/Transmission	
Type : 4 cyl. en ligne, turbo diesel	Type : 4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée : 1 968 cm ³	Cylindrée : 1 968 cm ³
Puissance : 204 ch de 3 500 à 4 200 tr/mn	Puissance : 190 ch de 3 800 à 4 200 tr/mn
Couple : 400 Nm de 1 750 à 3 000 tr/mn	Couple : 400 Nm de 1 750 à 3 000 tr/mn
Transmission/nbre de rapports : robotisée à double embrayage/7	Transmission/nbre de rapports : robotisée à double embrayage/7
Dimensions/Poids	
L/l/h : 4,94/1,89/1,47 m	L/l/h : 4,67/1,90/1,66 m
Coffre : 544 dm ³	Coffre : 442 à 523 dm ³ *
Poids : 1 884 kg	Poids : 1 973 kg
Performances	
0 à 100 km/h : 9,3 s	0 à 100 km/h : 9,4 s
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive : 8,3 s	Reprises de 90 à 130 km/h en Drive : 8,6 s
V. max. : 214 km/h	V. max. : 207 km/h
Conso moyenne : 7,1 l/100 km	Conso moyenne : 7,6 l/100 km
Malus : 35 € (117 g/km)	Malus : 113 € (129 g/km)

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Q5

Véhicule statutaire, l'A6 Avant est un grand break, imposant et majestueux. Malheureusement pour lui, et plus spécifiquement quand il s'appelle 40 TDI, Audi a fait le choix de restreindre le choix de ses équipements. Dès lors, comment ne pas succomber aux charmes du Q5, de surcroît plus agile et plus sécurisant grâce à sa transmission Quattro ?

MERCEDES CLASSE C BREAK

220 d
AMG Line
194 ch BVA9
53 700 €



L'ensemble moteur/boîte de cette version C 220 d est vraiment remarquable. Puissance et douceur cohabitent à merveille et servent un châssis très équilibré. L'agrément de conduite est immense et l'appétit limité !

À chacun sa guerre

La Classe C et le GLC ont plus de points communs qu'il n'y paraît et nous nous attendions à un match équilibré. Il le fut, enfin presque...

Le break Classe C et le GLC partagent la même base technique. Une parenté qui n'est pas sans conséquence sur leur caractère respectif. Ainsi, nous serions tentés de dire que, pour un SUV, le GLC propose un comportement pour le moins efficace. Peu sensible au roulis, précis dans ses inscriptions en virage, il ne démerite pas lorsqu'on aborde les enchaînements de courbes. Il ne démerite pas, mais s'il lui prend l'envie de suivre le rythme du break Classe C, il tire la langue ! Plus léger (de

MERCEDES GLC

220 d 170 ch
BVA9
Executive
53700 €



Moins à la fête que le break sur le plan mécanique, le GLC se rattrape en affichant un sens pratique bien plus développé que son rival. Avec lui, la vie de famille et les loisirs sont à l'honneur, deux valeurs qui ne manquent pas de charme.



174 kg), doté d'un centre de gravité nettement plus bas, le break se montre bien plus agile que son lourd cousin haut sur pattes.

Pour ne rien arranger, le GLC doit encore se satisfaire de l'antique 2,1 l de 170 ch quand, de son côté, le break Classe C se délecte d'un 2 l dernier cri développant 194 ch !

Avec un tel différentiel de puissance et de poids, pas de surprise, le chrono penche nettement en faveur du break. Mais est-ce une raison suffi-

sante pour "enterrer" le SUV ? À cette question, la réponse est évidemment non. Déjà, nous l'avons dit, sur le plan dynamique, le GLC fait mieux que se défendre. De plus, lorsqu'on est à la recherche d'un break ou d'un SUV, c'est généralement que l'on est en quête d'espace. Et dans ce domaine, le break Classe C ne nous a pas fait forte impression. Il se montre assez pingre avec les passagers des places arrière et surtout, ces derniers devront apprendre à voyager léger car le coffre affiche un volume pour le moins modeste. Avec 405 dm³, il n'est guère

EN CHIFFRES

Mesures AJ

Classe C Break

GLC

Moteur/Transmission	
Type: 4 cyl. en ligne, turbo diesel	Type: 4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée: 1950 cm ³	Cylindrée: 2143 cm ³
Puissance: 194 ch à 3 800 tr/mn	Puissance: 170 ch à 3 000 tr/mn
Couple: 400 Nm à 1 600 tr/mn	Couple: 400 Nm à 1 400 tr/mn
Transmission/nbre de rapports: automatique/9	Transmission/nbre de rapports: automatique/9
Dimensions/Poids	
L/l/h: 4,71/1,81/1,46 m	L/l/h: 4,66/1,89/1,64 m
Coffre: 405 dm ³	Coffre: 530 dm ³
Poids: 1795 kg	Poids: 1969 kg
Performances	
0 à 100 km/h: 8 s	0 à 100 km/h: 9,2 s
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive: 7,5 s	Reprises de 90 à 130 km/h en Drive: 9,1 s
V. max.: 233 km/h*	V. max.: 204 km/h
Conso moyenne: 6,8 l/100 km	Conso moyenne: 7,3 l/100 km
Malus: 140 € (130 g/km)	Malus: 2300 € (155 g/km)

*Donnée constructeur

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL CLASSE C BREAK

Dominateur sur le plan dynamique, le break Classe C fait moins le malin au chapitre de la vie de famille. Reste que l'écart qu'il a creusé en matière de plaisir de conduite est suffisant pour lui assurer la victoire. D'autant plus logique que financièrement, c'est aussi lui qui domine le sujet grâce à un moindre malus.

plus grand que celui de bon nombre de berlines compactes ! De son côté, le GLC revendique une habitabilité un peu plus généreuse, et surtout un volume de chargement de 530 dm³ beaucoup plus conforme aux nécessités de la vie de famille ! Concernant le confort en revanche, le bilan est, dans les deux cas, nettement au-dessus de la moyenne. Un constat qui s'applique aussi, hélas, au prix de vente. Mention spéciale au GLC, qui doit s'acquitter d'un malus écologique de 2 300 € quand, de son côté, le break s'en sort avec une pénalité de 140 €.

Duel de beaux gosses...

Si le choix d'une voiture ne se faisait que sur des critères esthétiques, 508 SW et 3008 feraient match nul! Mais ce n'est pas aussi simple...

e break 508, au même titre que le 3008, est capable de donner le torticolis à n'importe quel passant. Difficile en effet de rester insensible à la plastique de ces deux autos. Alors, pour trancher entre les deux beaux gosses, il vaut mieux s'en remettre, comme c'est notre habitude, à des critères purement objectifs! Commençons par le break 508. Introduit dans la gamme Peugeot dans la foulée de la berline, soit en fin d'année dernière, il n'a pas tardé à se faire une place au soleil au sein

PEUGEOT 508 SW

BlueHDI
130 ch EAT8
Allure
38 200 €

SON ATOUT



En matière d'aide à la conduite, la 508 SW propose quelques petits "plus" qui ne sont pas, pour l'heure, disponibles sur le 3008. Parmi les plus marquants, la vision de nuit, facturée 1 400 €, ravira les noctambules!

de la catégorie des breaks familiaux. Ses forces ? Sans surprise, ce sont les mêmes que celles de la berline 508, à savoir : un physique pour le moins avenant et, surtout, des qualités dynamiques très nettement au-dessus de la moyenne.

Même lorsqu'il est, comme c'est le cas ici, modestement motorisé, le break 508 distille un réel plaisir de conduite.

En face de lui, le 3008 ne manque pas d'arguments. Mi-aventurier, mi-sportif, le SUV Peugeot fait preuve lui aussi de belles qualités

dynamiques. Étonnant d'agilité, il suivrait sans peine n'importe quel break sur n'importe quel type de parcours. Pourquoi n'en est-il pas de même avec le break 508 ? Justement parce qu'il s'agit du break 508 et que ce dernier n'a pour l'heure guère de rivaux sur le terrain de l'efficacité routière. Cela dit, pour un SUV, pouvoir prendre la roue d'une auto de ce calibre est en soi un très beau résultat.

Sensiblement en retrait sur le plan dynamique, le 3008 a cependant d'autres arguments à faire valoir. À commencer par un meilleur rapport

encombrement/habitabilité. En effet, bien qu'il mesure 33 cm de moins que le break 508 et que son empattement soit de 12 cm inférieur, le 3008 offre une meilleure habitabilité et son volume de chargement est équivalent à celui de son rival. Enfin, financièrement, le 3008 permet, pour une somme équivalente, d'accéder à une finition supérieure (GT Line contre Allure) et de bénéficier ainsi d'une présentation plus valorisante. Un argument qui n'a rien d'anecdotique lorsqu'il s'agit de départager deux beaux gosses !

PEUGEOT 3008

BlueHDI
130 ch EAT8
GT Line
38 250 €



SON ATOUT



En finition GT Line, le 3008 affiche une présentation pour le moins flatteuse. Au programme : nombreux inserts chromés, projecteurs Full LED, boucliers spécifiques. L'ensemble apporte une petite note sportive qui sied bien au 3008.

508 SW	3008
Moteur/Transmission	
Type: 4 cyl. en ligne, turbo diesel	Type: 4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée: 1499 cm³	Cylindrée: 1499 cm³
Puissance: 130 ch à 3750 tr/mn	Puissance: 130 ch à 3750 tr/mn
Couple: 300 Nm à 1 700 tr/mn	Couple: 300 Nm à 1 700 tr/mn
Transmission/nbre de rapports: automatique/8	Transmission/nbre de rapports: automatique/8
Dimensions/Poids	
L/l/h: 4,78/1,86/1,42 m	L/l/h: 4,45/1,84/1,62 m
Coffre: 539 dm³	Coffre: 547 dm³
Poids: 1 565 kg	Poids: 1 549 kg
Performances	
0 à 100 km/h: 11,8 s	0 à 100 km/h: 11,9 s
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive: 10,6 s	Reprises de 90 à 130 km/h en Drive: 11 s
V. max.: 188 km/h	V. max.: 180 km/h
Conso moyenne: 6,1 l/100 km	Conso moyenne: 6,3 l/100 km
Malus: 0 € (98 g/km)	Malus: 0 € (102 g/km)

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL 3008

Équipés d'une mécanique qui est loin d'entamer le potentiel de leur châssis, 508 SW et 3008 sont finalement assez proches sur le plan dynamique. En revanche, en matière d'habitabilité et de rapport prix/prestations, c'est incontestablement le 3008 qui rend la copie la plus avantageuse. Est-ce suffisant pour l'emporter ? Assurément !

Sang pur ou sang mêlé ?

Au départ déjà, une différence de taille : si la Mégane est un pur produit Renault, le Kadjar, émanation du Nissan Qashqai, n'en est pas un. Cela pourrait relever du détail. Ce n'est pas le cas.

Cette différence d'origine a quelques conséquences, allant du tableau de bord, qui ne permet pas l'intégration de la grande tablette utilisée à foison par Renault, à une palette d'équipements livrés de série ou en option présentant plusieurs particularités. Ainsi, le Kadjar ne dispose pas du privilège d'un toit ouvrant (en option, il ne peut recevoir qu'un élément fixe), ni de l'affichage tête haute, et se voit interdire le premier pas de la conduite autonome via un régulateur

RENAULT MÉGANE ESTATE

1.3 TCe
140 ch EDC
Intens
30 100 €



SON ATOUT



Un agrément de conduite supérieur, mais aussi une liste d'équipements plus fournie et une qualité de fabrication plus valorisante, le tout proposé à un prix nettement inférieur. C'est Byzance, non ?

de vitesse adaptatif! À bord, si la largeur aux coudes à l'avant est presque identique, il n'en va pas de même à l'arrière, où le SUV prend largement l'avantage en affichant une cote de 147 cm, contre 142 cm pour la Mégane Estate. Curieusement, le break prend sa revanche en offrant un volume de coffre plus grand que celui du SUV (575 dm³ contre 520 dm³), alors que l'espace réservé aux jambes des passagers arrière est le même (28 cm) sur les deux véhicules. Examiner la qualité visuelle sous tous ses angles apporte un léger avantage à la Mégane. Même

si la nouvelle génération du Kadjar a bel et bien progressé sur ce point, ce n'est pas suffisant à nos yeux pour mériter l'égalité.

Face au chrono, Mégane Estate et Kadjar se tirent une bourre serrée, la première prenant l'avantage en reprise alors que la situation s'inverse lors des exercices d'accélération.

Bref, pas de quoi trouver là un vainqueur. En matière de comportement, la Mégane se révèle néanmoins plus agréable, même si le Kadjar

nous a surpris par la qualité de son confort. En revanche, de façon plutôt surprenante, le Kadjar freine nettement plus court que la Mégane Estate, raccourcissant les distances d'arrêt de 3 m à 90 km/h et de 5 m à 130 km/h. Mais à la pompe, la Mégane donne la leçon : elle brûle en moyenne 0,91 de moins tous les 100 km que le Kadjar (7,1 l/100 km contre 8 l/100 km). Enfin, toujours côté porte-monnaie, reste à évoquer le supplément de prix coquet exigé pour passer du break au SUV (2 700 €), sans même parler du malus légèrement plus élevé.

RENAULT KADJAR

1.3 TCe
140 ch EDC
Intens
32 800 €



SON ATOUT

Des distances de freinage plus courtes et un raffinement électronique baptisé Pack Extended Grip qui, sans être aussi efficace qu'une transmission intégrale permanente, permet de sortir un peu des sentiers battus.



RENAULT

EN CHIFFRES

Mégane Estate

Kadjar

Moteur/Transmission	
Type : 4 cyl. en ligne, turbo essence	Type : 4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée : 1 332 cm ³	Cylindrée : 1 332 cm ³
Puissance : 140 ch à 5 000 tr/mn	Puissance : 140 ch à 5 000 tr/mn
Couple : 240 Nm à 1 600 tr/mn	Couple : 240 Nm à 1 600 tr/mn
Transmission / nbre de rapports : robotisée à double embrayage / 7	Transmission / nbre de rapports : robotisée à double embrayage / 7
Dimensions/Poids	
L/l/h : 4,63/1,82/1,45 m	L/l/h : 4,49/1,84/1,62 m
Coffre : 575 dm ³	Coffre : 520 dm ³
Poids : 1 413 kg	Poids : 1 451 kg
Performances	
0 à 100 km/h : 9,2 s	0 à 100 km/h : 8,9 s
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive : 9 s	Reprises de 90 à 130 km/h en Drive : 9,7 s
V. max. : 200 km/h	V. max. : 195 km/h
Conso moyenne : 7,1 l/100 km	Conso moyenne : 8 l/100 km
Malus : 75 € (125 g/km)	Malus : 253 € (133 g/km)

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL MÉGANE

À moins de ne jurer que par les SUV ou d'être tombé amoureux du Kadjar, la Mégane Estate s'impose pour un ensemble de raisons allant d'une meilleure qualité de présentation à un équipement plus riche, en passant par un agrément de conduite supérieur... et un prix plus avantageux. Et ne comptez pas sur les cotes d'habitabilité pour inverser ce jugement.

Le poids de la tradition

D'un côté, un break d'une rare élégance. De l'autre, un SUV vraiment charmeur. Sous le capot des deux, un ensemble mécanique identique. Pas de doute, la partie promet d'être serrée...

VOLVO V60

D4 190 ch
Geartronic 8
Momentum
44 860 €



Jadis, Volvo s'était forgé une réputation enviée de fabricant de breaks aussi sûrs que spacieux à vocation familiale avérée. Avec l'arrivée du premier XC90 en 2002, les choses ont évolué: aujourd'hui, le constructeur suédois est aussi célèbre pour ses SUV que pour ses breaks. Tout cela pour dire que la V60 et le XC60 incarnent l'un comme l'autre le meilleur du savoir-faire de la marque. Sur le plan tarifaire, 2 780 € séparent ces deux propositions, à majorer d'une petite différence

Une silhouette séduisante doublée d'un intérieur digne d'une habitation suédoise, le tout agrémenté d'un comportement et de performances similaires à ceux d'une berline.

SON ATOUT



de malus (45 € pour la V60 contre 113 € pour le XC60) : des écarts non négligeables, mais qui ne constituent pas un obstacle infranchissable, d'autant plus que les options sont facturées au même prix sur les deux véhicules.

En termes de mesures, nous avons relevé des performances fort proches, que ce soit en accélération, en reprise, au freinage ou en diamètre de braquage.

La différence se révèle plus importante au chapitre de la consommation, le break buvant en

moyenne 1 l de moins tous les 100 km que le SUV (6,6 l/100 km contre 7,6 l/100 km).

Mètre en main, le XC60 prend un léger avantage, que ce soit pour les cotes d'habitabilité (2 à 3 cm de plus en largeur aux coudes, à l'avant comme à l'arrière) ou le volume de coffre (487 dm³ pour le SUV contre 411 dm³ pour le break). Mais notez que dans les deux cas, aucun n'est aussi généreux qu'on l'imaginera : la concurrence fait mieux. Volvo accordant un même soin à l'habillage intérieur de ces deux best-sellers, nous accorderons une mention

identique (et plutôt flatteuse) à la présentation des V60 et XC60. C'est sur le terrain dynamique que la différence la plus importante se révèle. En raison d'un centre de gravité placé plus haut que celui de la V60, le XC60 trahit des mouvements de caisse plus importants et dommageables pour l'agrément de conduite, qui se traduisent par un train avant plus facilement saturé. Il existe bien une solution, que nous préconisons : si vous préférez le XC60, faites l'effort de le commander en version à transmission intégrale permanente.

VOLVO XC60

D4 190 ch
Geartronic 8
Momentum
47 640 €



On est bien assis dans le XC60, ce qui rend le voyage plus agréable. Ici plus encore que dans le V60 en raison des proportions, l'aménagement intérieur est digne d'un cocon.

SON ATOUT



EN CHIFFRES		
V60	XC60	
Moteur/Transmission		
Type: 4 cyl. en ligne, turbo diesel	Type: 4 cyl. en ligne, turbo diesel	
Cylindrée: 1969 cm ³	Cylindrée: 1969 cm ³	
Puissance: 190 ch à 4250 tr/mn	Puissance: 190 ch à 4250 tr/mn	
Couple: 400 Nm de 1750 à 2500 tr/mn	Couple: 400 Nm de 1750 à 2500 tr/mn	
Transmission/nbre de rapports: automatique/8	Transmission/nbre de rapports: automatique/8	
Dimensions/Poids		
L/l/h: 4,77/1,85/1,43 m	L/l/h: 4,69/1,91/1,66 m	
Coffre: 411 dm ³	Coffre: 487 dm ³	
Poids: 1723 kg	Poids: 1930 kg	
Performances		
0 à 100 km/h: 9,2 s	0 à 100 km/h: 9,2 s	
Reprises de 90 à 130 km/h en Drive: 8,2 s	Reprises de 90 à 130 km/h en Drive: 8,2 s	
V. max.: 212 km/h	V. max.: 207 km/h	
Conso moyenne: 6,6 l/100 km	Conso moyenne: 7,6 l/100 km	
Malus: 45 € (119 g/km)	Malus: 113 € (129 g/km)	

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL V60

Dans l'hypothèse d'un face-à-face entre des véhicules à deux roues motrices, nous choisirions le V60 pour l'ensemble de ses prestations, qui s'accompagnent de coûts plus bas à l'achat comme à l'usage. Volvo fait une fois encore honneur à sa réputation de fabricant de breaks remarquables... même si le XC60 ne démerite pas.

LES EXPERTS AJ

Après Peugeot et DS, Citroën a lui aussi droit à son SUV compact. Mais arborer les chevrons sur sa calandre impose de ne pas perdre de vue les gènes de la marque, même avec un moteur essence 1.6 de 180 ch. Nos Experts l'ont vérifié.



PHOTOS : FLORIAN GROUT

Le capot bombé nuit un peu à la bonne appréhension de l'encombrement.

CITROËN C5 AIRCROSS

PureTech 180 ch EAT8 Shine - **36 250 €**

Malus écologique : 90 € (128 g/km CO₂)



Certains matériaux sont un peu moins flatteurs qu'à bord d'un 3008, mais l'ensemble reste plaisant.



Malgré un look musclé de baroudeur, il ne faut pas s'y tromper, le C5 Aircross n'est pas un vrai 4x4. Il accepte de s'aventurer sur des chemins de terre, mais guère plus.



Le C5 Aircross privilégie le confort et le bien-être de ses occupants. À l'arrière, les passagers profitent de trois sièges indépendants coulissants et le coffre est assez grand. Seul bémol : le seuil de chargement un peu haut.



**Franck Lagorce
(Pilote)**

- ▶ Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
- ▶ 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 25 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.

Il faut bien 180 ch pour le réveiller un peu. Ce n'est pas un sportif, et tant qu'à faire, ce n'est pas plus mal de privilégier le confort.

L'avis du pilote



Ce C5 Aircross ne peut renier ses gènes: c'est bien une Citroën! Les fans d'André ne seront pas déçus. **Le confort de suspension est aux petits soins et les sièges complètent ce travail à la perfection.** C'est souple et moelleux! Mais ce n'est pas sans conséquence sur la tenue de route: les transferts de masse sont importants. Au freinage, le C5 plonge et l'ABS se déclenche aussitôt, ce qui fait perdre le train avant. Je trouve aussi que l'angle mort avant est important et j'ai même un peu de mal à appréhender les limites de la voiture à cause du bombé du capot. Et puis, c'est dommage qu'avec ce look, Citroën se borne à des versions 4x2. Je ne vois pas la pertinence d'une telle voiture sans une transmission intégrale. Ce n'est pas la peine de jouer les durs et de faire croire qu'on est taillé pour l'aventure avec moult modes de conduite (NDLR: via le système Grip Control, 300 €), si c'est pour patiner dès qu'il y a trois flocons de neige.

L'avis de la journaliste



Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il y a une distribution des rôles bien établie chez PSA. La priorité du C5 Aircross, c'est le confort. Vient ensuite le confort et il sait aussi privilégier... le confort. Dès lors, il ne faut pas lui demander d'être agile. Il n'aime pas être bousculé, au risque de donner mal au cœur aux passagers sensibles. Mais mené à sa main, il est plaisant et homogène. Son sens de l'accueil fait que tout le monde se sent bien à bord: l'ambiance est chaleureuse, l'ergonomie claire. **Il a aussi le mérite d'être plus modeste financièrement que ses cousins 3008 et DS 7, alors que techniquement, il est tout aussi abouti.** Cette livrée Shine intègre les aides à la conduite de dernière génération, alors qu'elle coûte environ 2000 € de moins que l'équivalent sur le 3008. En revanche, le C5 Aircross est plus lourd et le PureTech consomme un poil plus: 8,5 l/100 km contre 8,2 l/100 km, ce qui reste tout à fait correct.

L'avis du taxi



Je vais être franc: je n'aime pas du tout son look et je suis déçu par le design intérieur, un peu "plan-plan". Mais c'est subjectif, et force est de reconnaître que ce C5 Aircross est bourré de qualités. Je suis très bien installé et agréablement surpris par la qualité des matériaux, très correcte. Ce n'est pas le grand luxe, mais c'est soigné et le cuir des sièges notamment semble résistant. Tout est bien pensé et intuitif à bord: ce C5 Aircross se prend vite en main. Grâce à un bon rayon de braquage, je trouve qu'il reste maniable en ville malgré son gabarit. Les rangements ne manquent pas. Celui sous l'accoudoir central est immense: on peut presque emporter son pique-nique! **À l'arrière, les passagers sont comme des coqs en pâte!** Les trois sièges indépendants permettent à chacun d'avoir le même confort et l'absence de tunnel de servitude central fait qu'aucun n'est puni. Le coffre est à l'avenant: immense.



Le dessin de la planche de bord, tout en fluidité, ne manque pas de style. L'ambiance à bord est un subtil mélange de classe et de sportivité : élégant mais un peu sombre. Un intérieur clair est possible pour la version tricorps, également commercialisée.

Exception culturelle

Depuis 2003, la Mazda3 s'est toujours attachée à faire un pas de côté pour sortir du lot. À cultiver sa singularité japonaise pour séduire. La 4^e du nom ne change pas de tactique. Se démarquer, c'est bien ; mais égaler et surclasser, c'est mieux.

Par Mélina Priam Photos Arnaud Saunier

Même avec une mécanique somme toute modeste de 122 ch, la Mazda3 se révèle plaisante à mener. Précis, équilibré, le châssis semble prêt à supporter les 181 ch du futur moteur SkyActiv-X, attendu à la fin de l'année.



Cela faisait un moment que je n'avais pas été aussi impatiente d'essayer une nouvelle voiture. Une berline en plus : chouette ! Avouez qu'avec sa ligne racée aux faux airs d'Alfa Romeo Brera, elle donne envie, cette Mazda3. Sauf que, pour être honnête, ce que j'étais surtout impatiente d'essayer, c'est son fameux moteur SkyActiv-X : le premier moteur essence à allumage par compression. Pour faire court, un essence fonctionnant comme un diesel et promettant de réunir le meilleur des deux mondes : l'agrément, le silence du premier et la consommation, la souplesse du second. Stany Meurer, qui l'avait essayé sous le capot du concept Kaï (*L'AJ* n° 1006) en avait dit tant de bien que je me faisais une joie. Raté ! Il faudra patienter quelques mois de plus.

Passons sur les raisons de ce retard à... l'allumage – je n'ai pas pu m'empêcher –, toujours est-il que la Mazda3 qui se présente à nous sur le parking se contente du "bon vieux" 2.0 essence de 122 ch. Autant dire qu'il va falloir qu'elle sorte le grand jeu. Je suis sévère, ce moteur n'est pas un mauvais cheval. Mais 122 ch, même pour une berline compacte qui surveille sa ligne (1 299 kg), ça ne vous colle pas aux sièges, quand bien même



① L'écran du système multimédia n'étant pas tactile, la Mazda3 conserve une classique molette pour pouvoir naviguer dans les différents menus. Cela peut paraître désuet, mais ce n'est pas forcément moins pratique.

② La Mazda3 fait le plein d'aides à la conduite. Ce bouton permet de les activer ou désactiver toutes en même temps. Une bonne idée reprise de BMW.



sont-ils accueillants et confortables. En l'absence de turbo, les 213 Nm de couple rappellent assez tard et "l'atmo" manque de souffle à bas régime. Pour ne pas l'avantager, nous avions fait mauvaise pioche en optant pour la boîte automatique. Là encore, rien de rédhibitoire, mais cette classique transmission à variation continue et "seulement" 6 rapports n'est pas la meilleure du genre. L'EAT8 Peugeot ou la DSG7 Volkswagen sont plus réactives, efficaces et agréables. La Mazda3 gagne à être choisie en boîte mécanique. Après tout, c'est moins cher (2 000 €) !

Heureusement, cet ensemble mécanique est parfaitement servi par un bon châssis.

Si la Mazda3 affiche peu ou prou toujours le même gabarit, 4,46 m, soit un petit centimètre de moins qu'avant – ce qui, soit dit en passant, en fait toujours une des plus longues de sa classe –, elle inaugure une nouvelle plate-forme et peaufine les dispositifs tel que son G-Vectoring Control Plus qui fait varier le couple pour optimiser la charge sur chaque roue. Derrière le volant, le conducteur ne s'amuse pas autant qu'aux commandes d'une 308 ou d'une Golf, mais la Mazda3 se révèle plaisante, équilibrée,

rassurante mais pas dénuée d'agilité. Là où le bât blesse, c'est en confort. À basse vitesse, sur les saignées et plaques d'égouts, les suspensions donnent de vrais coups de trique à vos vertèbres. Ce qui serait supportable d'une sportive l'est nettement moins d'une compacte de puissance moyenne. Jouer sur le mode de conduite n'y change rien. Le mode Sport, qui intervient sur la direction, l'accélérateur et la gestion de la boîte ne peut rien sur l'amortissement, celui-ci n'étant pas piloté. Au final, les véritables atouts de la Mazda3 se révèlent être son charme et un équipement de série pléthorique. Sa ligne en est le prélude.

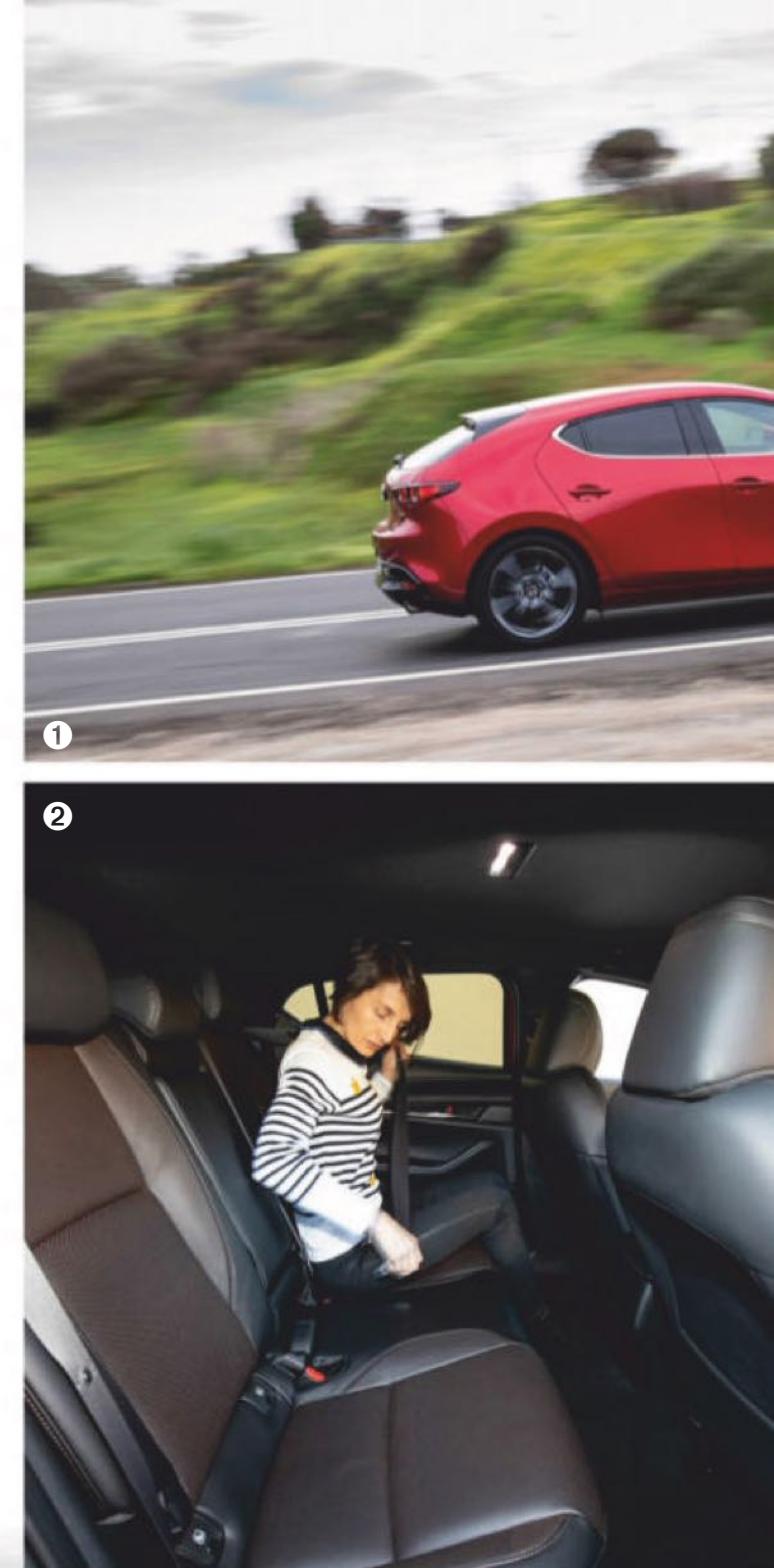
PLUS
Comportement routier
Équipement de série complet
Ambiance à bord plaisante
—
MOINS
Confort ferme
Habitabilité et accessibilité arrière
Prix d'appel un peu élevé

Le numéro de séduction se poursuit à bord avec un habitacle élégant.

Le dessin de la planche de bord ne manque pas d'originalité, ni les matériaux de raffinement, et la finition de soin. La meilleure place à bord reste celle du conducteur. Il profite de toutes les attentions, à commencer par une ergonomie pensée pour limiter la fatigue de conduite. Celle-ci répond toutefois à une logique à contre-

courant des tendances. Il est notable de souligner que si l'écran du système multimédia affiche une taille généreuse de 8,8 pouces, il n'est pas tactile. La Mazda3 conserve donc une classique molette pour naviguer dans les menus de réglages de bord et du GPS. De même, point de compteurs numériques façon Virtual Cockpit d'Audi. Mais une instrumentation traditionnelle et même de vrais boutons pour ajuster la température de la climatisation ou régler le volume de la musique. En revanche, la Mazda3 ne fait pas l'impasse sur les aides à la conduite. Freinage intelligent en ville, maintien dans la voie, régulateur de vitesse adaptatif, lecture des panneaux de limitation de vitesse et adaptation du limiteur à ceux-ci, ges-

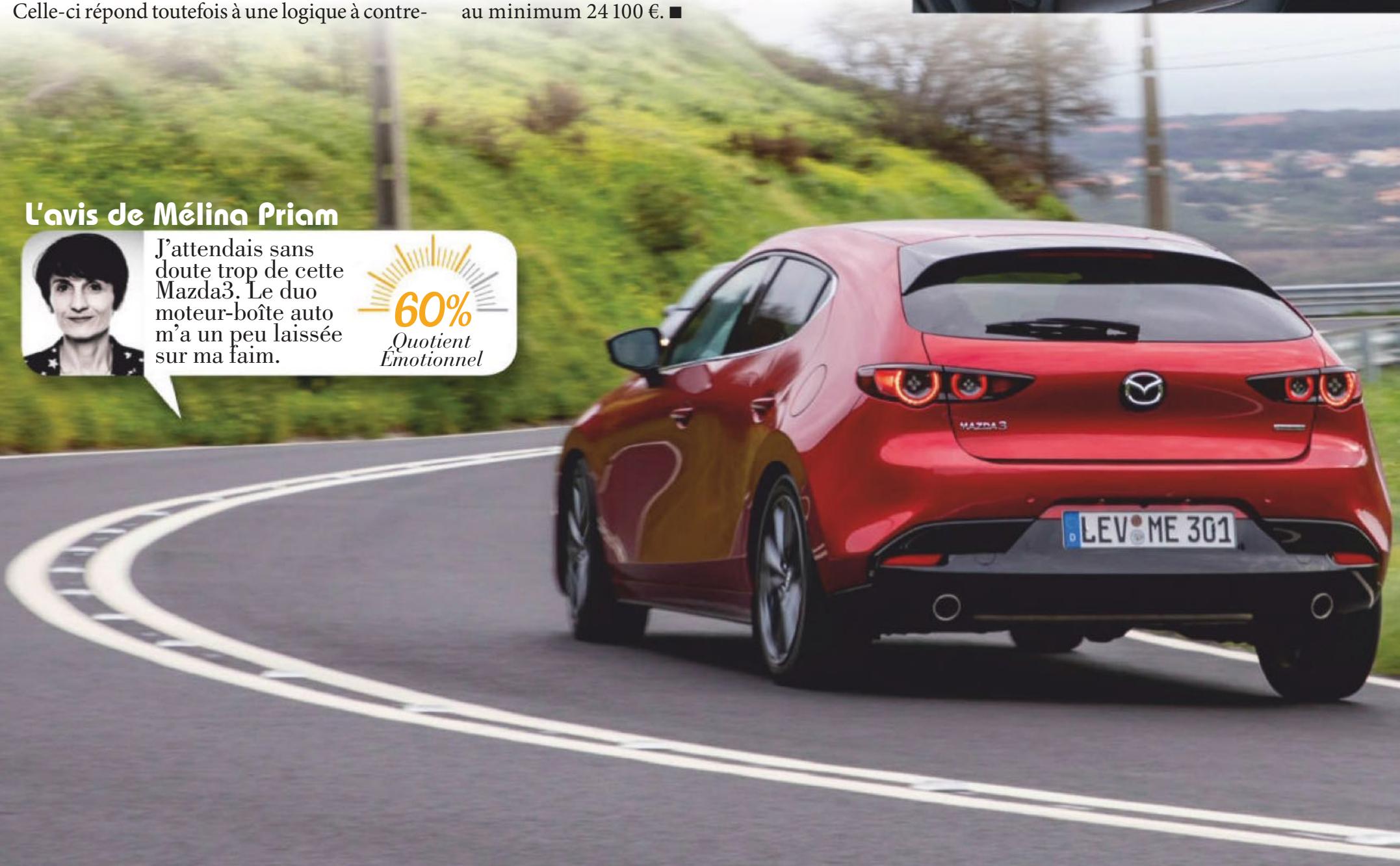
tion automatique des feux de route font partie de la dot de base. Problème, ceux-ci interviennent parfois brutalement, notamment le maintien dans la voie, ce qui donne rapidement envie de les couper. De plus, même si la Mazda3 affiche un rapport prix/équipement avantageux, elle ne fait pas cadeau de ces raffinements. Son ticket d'entrée est assez élevé puisqu'il faut débourser au minimum 24 100 €. ■



L'avis de Mélina Priam



J'attendais sans doute trop de cette Mazda3. Le duo moteur-boîte auto m'a un peu laissée sur ma faim.





1 Les moteurs Mazda ne suivent pas la mode ! Le 2.0 essence affiche une plus grosse cylindrée que la plupart de ses rivaux et fait l'impasse sur le turbo. Pour autant, il n'est pas plus gourmand : notre consommation a oscillé entre 7 et 8 l/100 km.

2 Malgré un gabarit conséquent, la Mazda3 néglige les passagers arrière. Ils ont juste ce qu'il faut de place. Et la ligne de toit tombante nuit à l'accessibilité. **3** Dès le deuxième niveau de finition (Style), la Mazda3 chausse grand : 18 pouces. Cela n'arrange pas le confort, plutôt ferme. **4** Le coffre est assez volumineux. Malheureusement, le seuil de chargement est un peu haut avec, en prime, un décrochement avec le plancher.



MAZDA3

2.0 SkyActiv-G 122 ch
BVA Sportline

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	122 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	213 Nm à 4 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne essence, injection directe
Cylindrée / puissance fiscale	1 998 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	215/45 R 18

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,46 / 1,80 / 1,44 / 2,73 m
Poids / tractable freiné	1 299 / 1 300 kg

Performances

0 à 100 km/h	10,8 s
Vitesse maxi	197 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	330 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	30 300 €
Malus (CO ₂)	90 € (128 g/km)
Prix du modèle essayé*	31 190 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, AFSI actif, accès et démarrage mains-libres, aide au parking avec caméra de recul, alerte de précollision avec détection piétons et freinage auto d'urgence, Bluetooth, clim auto, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, jantes alliage 18 pouces, lecture de panneaux, phares à LED adaptatif + gestion auto codes/feux de route, régul./lim. de vitesse adaptatif, mode de conduite Sport et pallettes au volant, sièges AV chauffants, rétros ext. et vitres AV élec., surveillance angle mort, syst. multimédia avec écran 8,8 pouces/GPS/hi-fi Bose/fonction Mirror Screen compatible Apple CarPlay et Android/2 prises USB...

Options

Peinture métallisée ou mica (500 €), peinture Machine Gray/Soul Red (650/800 €)...

Consommations

Mixte	5,6 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	7,1 / 4,7 l/100 km
Réservoir	51 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Mazda3 avance de sérieux arguments, comme son style et un habitacle plaisant. À l'avant du moins. À l'arrière, les passagers sont moins à la fête. Plaisante à mener, elle pèche en confort et, aussi agréable soit-il, le 2.0 manque un peu de nerf. Vivement l'arrivée du "joker", le SkyActiv X.

LA MAZDA3 NE MANQUE PAS DE QUALITÉS DYNAMIQUES, MAIS LE CONFORT DE SUSPENSIONS FERME N'EST PAS EN ACCORD AVEC LE TEMPÉRAMENT ASSEZ SAGE DE SA MÉCANIQUE •••

X BONNES RAISONS

Modernisé, restylé, le 500X nous revient avec de nouveaux équipements et un inédit moteur essence de 150 ch calé entre les pattes avant.

L'occasion était trop belle d'en reprendre le volant Par Laurent Pinel Photos Nicolas Soler



PETIOT MAIS COSTAUD

Le 500X abrite un modeste 1,3 l essence. Mais avec son turbo, ce 4 cylindres développe 150 ch. Toujours associé à une boîte robotisée, il distille de sérieuses accélérations et reprises. Au point de faire douter de l'utilité de cette puissance, le 3 cylindres 1.0 Turbo de 120 ch étant très recommandable. De plus, le 1.3 boit plus de 8 l/100 km, et sa boîte de vitesses DCT6 souffre d'un temps de réponse marqué au décollage.

L'avis de Laurent Pinel



Le 500X est un achat moins passionnel que rationnel. Perso, je le préfère avec le 3 cylindres.



MARQUER (ET GARDER) DES POINTS

Parmi les nouveaux équipements dont profite le 500X, le maintien actif dans la voie de circulation corrige la trajectoire en se basant sur les marquages au sol. Plus rare, il gagne aussi de série un limiteur de vitesse "intelligent" qui communique avec le système de reconnaissance des panneaux. Ainsi, lors d'un changement de limitation de vitesse, l'ordinateur de bord propose au conducteur, d'une simple pression sur un bouton du volant, d'adapter le limiteur à la signalisation.



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

FIAT 500X

1.3 FireFly Turbo T4 150 ch
DCT6 City Cross

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 150 ch à 5 250 tr/mn
Couple maxi	■ 270 Nm à 1 850 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 332 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,5 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	■ 4,27 / 1,80 / 1,60 / 2,57 m
Poids/tractable freiné	1 430/1 200 kg

Performances

1 000 m d.a.	■ 31,4 s
0 à 100 km/h	■ 9,6 s
90-130 km/h en Drive	■ 9,9 s
Vitesse maxi	■ 193 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/33/67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/147 cm
Volume de coffre	■ 374 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 41,5/66/69,4 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 23 990 €
Malus (CO ₂)	■ 690 € (140 g/km)
Prix du modèle essayé*	26 680 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, AFSI actif, aide au parking AR, Bluetooth, clim., détecteurs de pluie/luminosité, ESP, jantes alliage, lecture des panneaux, régul./limit. de vitesse intelligent, syst. multimédia avec écran tactile...

Options

Aide au parking AV (300 €), caméra de recul (250 €), GPS (700 €), palettes au volant (200 €), plancher de coffre ajustable (100 €), toit ouvrant (1 100 €)...

Consommations

Moyenne	■ 8,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 8,7/7,9/8 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 585 km/48 l

Note EuroNCAP

4 étoiles

Pays de fabrication

Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Ce 1.3 Turbo réalise des performances convaincantes, mais affiche des consommations trop élevées. Nous lui préférions le 1.0 Turbo de 120 ch. Quant au reste, le 500X compte sur ses aspects pratiques et son tarif pour séduire.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LA VIE EN COULEUR

Dans 500X, il y a 500! Le petit SUV reprend une bonne partie de la présentation intérieure, notamment le tableau de bord couleur carrosserie, qui apporte de la gaîté. Le système multimédia est moderne et complet, mais son fonctionnement manque de simplicité. La finition reste de bonne facture malgré des matériaux majoritairement durs. Petite ombre au tableau en matière de notation EuroNCAP: le 500X n'a reçu que quatre étoiles sur cinq.



ASTUCES EN TOUT GENRE

Sur le papier, le 500X concurrence les Renault Captur et Peugeot 2008. Mais l'italien, un peu plus long, les surpasse au chapitre de l'espace à bord, avec des cotés d'habitabilité dignes d'une berline compacte.

Il fait toutefois l'impasse sur la banquette coulissante et ne permet pas, une fois les dossier rabattus, de ménager une surface plane. En revanche, il dispose de série d'une double boîte à gants et d'un siège avant droit repliable.



BON À TOUT FAIRE

Produit en Italie, le 500X partage sa plate-forme avec la Jeep Renegade. Pas étonnant, donc, qu'il puisse profiter de quatre roues motrices (uniquement sur les versions diesel de 150 ch) pour crapahuter où bon lui semble. Si ses trains roulants n'ont pas évolué lors du restylage, il se montre légèrement plus souple qu'avant et jouit d'une tenue de route saine. Toutefois, son comportement routier demeure placide et sa suspension reste trop sèche, laissant apparaître quelques trépidations.





LE MANS 2 SEPT.
Circuit Bugatti 2019



RÉSERVEZ VOTRE JOURNÉE !

PACK SPORT

Vous possédez une GT de + de 800 kg, suivant la réglementation FFSA, roulez autant que vous le souhaitez pour une journée de roulage libre.

ROULAGE LIBRE !

Prix : 360 € TTC

(inclus petit déjeuner et open-bar, déjeuner du midi en option)

PACK CLASSIQUES

Vous possédez une sportive dite « classique », immatriculée avant le 31/12/1999, roulez en toute sécurité durant 2 sessions dédiées de 25 min. Le pack idéal pour se faire plaisir sur piste entre collectionneurs.



Prix : 180 € TTC

(inclus petit déjeuner et open-bar, déjeuner du midi en option)

Informations complémentaires et inscriptions : www.billetweb.fr/1er-sport-auto-track-day



POLE POSITION
ASSURANCES



MARTINO
PHOTOGRAPHES



Le Mans Auto
RACING



Fiorano
Racing



NOVOTEL
HOTELS & RESORTS
LE MANS

Biographie

SITE DE PRODUCTION

HALEWOOD

(Grande-Bretagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

Durant l'exercice 2018, il s'est vendu **2 683** Evoque en France. Un chiffre en nette diminution par rapport à ceux de 2017 et de 2016 (respectivement **5 050** et **5 855** unités).

MOTORISATIONS

ESSENCE: 2 l de 240 et 290 ch

DIESEL: 2 l de 150, 180 et 240 ch ; 2,2 l de 150 et 190 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

TD4 150 ch BVA SE**Dynamic**Sa seconde vie
en occasion

Le Range Rover Evoque devrait vous convenir en 2 roues motrices (traction), la transmission intégrale permanente étant à recommander pour des usages spécifiques. Côté motorisation, le 2 litres TD4 150 ch est un bon choix.

Dans tous les cas, la boîte auto (surtout la ZF 9HP apparue sur le modèle 2014) est à privilégier.



**Né en 2011
Fin de carrière 2019**

Range Rover Evoque

Par Stany Meurer

On l'aime ou on le déteste, mais quoi qu'il en soit, le Range Rover Evoque marquera à jamais l'histoire des SUV. Et son aventure n'est pas près de s'achever...

Quand il apparaît en 2011, l'Evoque fait l'effet d'une bombe: il ne ressemble à aucun autre SUV! C'est une esquisse de designers passée directement de la planche à dessin au stade de la production, un concept car métamorphosé en objet de mobilité, un rêve devenu réalité. Peu importe finalement ce qu'il est, mais il suscite d'emblée un réel engouement. Un intérêt qui n'a rien du coup de cœur éphémère, mais relève presque d'une histoire d'amour qui n'aura de

cesse de durer, comme en témoigne son incroyable succès commercial confirmé par les 772 096 ventes réalisées à ce jour. Un résultat remarquable pour cet engin destiné au départ à une cible étroite et vendu de surcroît à des tarifs non bradés. Disponible en variantes de carrosserie à 3 et 5 portes, la gamme s'étoffera ultérieurement d'un cabriolet à 2 portes à la distribution plus confidentielle. Avec l'Evoque, Land Rover a fait le choix, le pari même, d'imposer un style

novateur – qui, par la suite, inspirera largement le Velar – qu'il sera difficile de retravailler. Devenu icône, l'Evoque se doit pourtant d'évoluer sans rien changer de ses fondamentaux. C'est la raison pour laquelle son successeur s'inscrit dans la continuité sans chercher à révolutionner le genre. Une façon de changer sans vraiment changer: cette recette réussit très bien à la Porsche 911 comme à la Volkswagen Golf. Il y a pires références... ■

PETITE AUTO, GRANDE IDÉE

Dans les trépidantes années 60, la Mini fut LA voiture à la mode. La mode, c'est éphémère, mais la réussite à ce point-là, ça ne s'oublie pas. Et, nostalgie aidant, la petite machine économique de 1959 est aujourd'hui à la tête de toute une lignée...

Par Robert Puyal

**DOMINIQUE
CHAPATTE,
PRÉSENTATEUR
TÉLÉ, M6**

"Une collection ? Je n'en suis pas là ! Mais je reconnais que j'ai un goût prononcé pour ces petites bêtes. Ça a commencé « normalement ». Ma femme roulait dans Paris avec un exemplaire, évidemment martyrisé : calandre, clignos, etc. J'ai proposé qu'on s'en serve plutôt à la campagne après l'avoir fait réparer. C'est là que j'ai rencontré Arnaud Haie, du garage Perrin, à Clichy. Il en préparait une, avec le drapeau anglais sur le toit : et pour moi qui les ai connues ado (je me souviens même du prix en anciens francs : 850 000 f!), c'est exactement ce que cette voiture représente : l'Angleterre des sixties, les Beatles, les Stones, le rock. Ça m'a plu, et quand elle a été prête, je la lui ai achetée. Puis deux, trois, bientôt quatre ! Il y a aussi le plaisir de les conduire, les fesses au ras du sol."



CATHY DUBUSSON



L

a crise du pétrole ! La vraie, pas quelques centimes de hausse par litre, mais le retour aux tickets, comme pendant la guerre ! En Angleterre, 45 litres par mois et par ménage... En France, 30 litres, à 90 francs le litre soit 1,86 € d'aujourd'hui. C'était en 1956, les conséquences violentes d'un orgueil mal placé, quand la Grande-Bretagne et la France ont débarqué leurs armées autour de Suez, pour punir l'Égypte d'avoir nationalisé le canal. Échec militaire, tollé diplomatique, robinets fermés. Du coup, à l'état-major de la British Motor Corporation, groupe géant né de la fusion d'Austin et Morris, les dirigeants traditionalistes considèrent d'un autre œil le projet de véhicule super-économique d'Alec Issigonis ; une mise à plat de toutes les techniques au profit de la sobriété, avec un rapport légèreté/encombrement/habitabilité imbattable. L'habitacle d'une petite familiale en trois mètres de long !

Issigonis, concepteur visionnaire et peu ordinaire, a alors carte blanche. Il a trois grandes idées : la traction avant (encore plutôt rare et carrément inédite en Angleterre), le moteur placé en travers avec la boîte dans le carter (ça, c'est vraiment tout neuf), des roues toutes petites et des suspensions très compactes pour laisser toute la place aux quatre passagers. Surtout, la philosophie de base pour atteindre à →

**ZOHRA
MOKHTARI,
DIRECTRICE
PHOTO DU
MAGAZINE GRAZIA**

"J'ai toujours roulé en Mini. J'avais 19 ans quand j'ai acheté ma première Mini d'occasion. Je me souviens l'avoir payée 500 francs à l'époque. Elle était bleu turquoise. Elle faisait de l'auto-allumage. Dangereux ! Maintenant, je roule tous les jours, depuis plus de vingt ans, dans une Cooper de 1997. J'adore cette voiture. Elle est « dessinée », contrairement aux autres modèles. Elle ne ressemble à aucune autre. Elle n'a pas la clim, on a le moteur quasiment sur les genoux, la position de conduite est... particulière et il n'y a pas de direction assistée. Pour se garer, c'est un bus ! Mais, dès qu'elle roule, c'est un kart..."



PHILIPPE FRISSE

**Petite ! Un mot d'ordre,
un programme,
une philosophie.**



Vive de naissance, la Mini court tout de suite partout. Pour elle, toutes les routes sont larges! Cooper ajoute de la puissance, et viennent les victoires, en rallye comme en circuit.

BMW



WWW.LAPETITEPILOTE.COM



MARION THOUROUDE, PILOTE

"Je n'avais pas de poupée lorsque j'étais petite, que des petites voitures. De fil en aiguille, j'ai tissé des liens dans le monde de l'automobile de collection et, en avril 2013, j'achetai ma première voiture de course et de collection : une Austin Mini 1275 GT, avec laquelle j'ai couru la saison 2014 au sein du Challenge ASAVER GT Tourisme. Depuis, j'ai couru quatre saisons avec elle ; il faut compter 25 000 € pour l'achat et la préparation d'une auto comme celle-là et à peu près autant pour une saison complète. Un rapport prix/plaisir imbattable ! Le samedi 15 mai, j'organise une séance de roulage pour toutes les Mini, anciennes et modernes, sur le circuit des Écuyers, une heure à l'est de Paris."

la sobriété, c'est de faire léger, objectif magique totalement perdu de vue depuis par l'industrie automobile. L'architecture traction-moteur transversal est une si bonne idée qu'elle s'imposera à tous. En revanche, le joyeux Grec a passé par dessus bord un peu vite certains éléments qui paraissent quand même indispensables : le coffre est froidement ridicule (il aurait fallu qu'il invente aussi le hayon arrière, mais il fallait laisser un peu de génie pour les autres), la suspension pour ainsi dire inexistante et la garde au sol dangereusement diminuée. Du coup, la déférence pour Issigonis n'est pas si générale. Philippe Guédon, patron de Matra, inventeur lui-même mais qui se méfie des génies autoproclamés, disait ainsi de lui : *"Il a fait la Mini, c'était génial. Il a fait la 1100/1300 en transposant les mêmes idées, c'était très moyen. Toujours sur la même architecture, il a fait la Maxi. Ils l'ont viré."*

Avantage corollaire, un peu inattendu, la tenue de route, qui s'avère assez prodigieuse sur bon revêtement. Le poids du moteur sur les roues motrices ajoute une excellente motricité et la voiture va immédiatement faire des miracles aux mains de conducteurs sportifs. On ne prête qu'aux riches et les préparateurs vont s'emparer de ce bon naturel

pour faire de la Mini une véritable athlète. John Cooper, évidemment, s'attelle à la tâche de diaboliser la gentille citadine. De simplement vive, elle devient redoutable sur piste et sur route.

S'ensuit une politique flamboyante d'engagements tous azimuts : la Mini surclasse aussitôt les cadors de la catégorie 1 000 cm³, comme les DKW et les Saab, mais elle ne s'en tient pas là et s'attaque au classement général des plus belles épreuves. Passée au 1 300 cm³ grâce à Cooper, elle règle leur compte aux berlines et roadsters Triumph, récemment placés sous la même bannière BMC, aux Ford Cortina et coupe net les espoirs de bien des concurrents privés. Même les Porsche, 356 puis 911, sont souvent derrière les insolents cubes rouges ! Trois victoires absolues à Monte-Carlo (*et presque quatre, voir p. 92*) en font notamment témoignage. En circuit, elles enflamment les innombrables courses de clubs en luttant ferme contre les plus grosses "tourisme", y compris les énormes Ford Galaxie américaines !

Portée par ce vedettariat sportif, et aussi par une belle carrière au cinéma (en 1969, gros succès de *L'Or se barre!*), la Mini se répand

La Mini dans l'AJ

Quand la Mini débarque, notre essayeur (Bernard Carat) a très tôt l'occasion d'un premier contact, publié le 1^{er} septembre 1959 : "Très petite extérieurement avec ses roues de 10 pouces, la 850 est plus vaste intérieurement qu'il n'y paraît; pas un pouce n'est perdu. [...] Le siège reculé à fond, nous installons facilement nos 1,90 m derrière le volant. À

l'arrière, deux vraies places, mais il faut un peu ramper pour les atteindre. [...] La tenue de route est bonne, étonnante même, la 850 BMC est la traction la moins typée que nous connaissons. Elle vire tout d'une pièce sur ses quatre roues indépendantes, sans effort apparent. [...] La finition est assez simplifiée. Cette prise de contact a révélé une petite

voiture dotée d'une personnalité sympathique. Son royaume est la ville, mais elle est à l'aise sur la route. Ses performances sont brillantes: elle reste confortable malgré son exigüité et sa consommation est raisonnable." En dépit du "verrouillage de la 1^{re} un peu dur" et du "rayon de braquage trop grand", difficile de faire plus positif !



ARCHIVES AJ



1



2

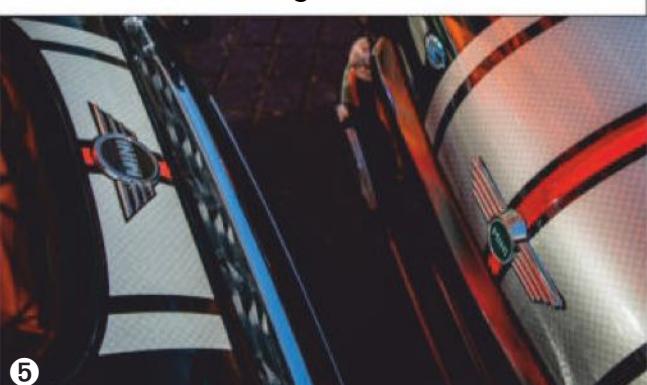


3

1 Grand-mère et son arrière-petite-fille dans le même survêtement! La jeune est évidemment beaucoup plus performante, mais ça se sent beaucoup moins! **2** Bel habitacle dans les deux cas avec, sur la petite, les charmes... **3** du cousu main. Celui des "vraies" anciennes est beaucoup plus vide. **4** Comme sur des roulettes... Et encore, les premières ne chaussaient pas du 12 pouces mais du 10! **5** Le stickage des deux Mini a été réalisé par My Mini Revolution. **6** Face-à-face tendu! Le sens du mot Mini a changé...



4



5



6

1969

La revoici sous la loupe d'André Costa, beaucoup moins indulgent: "Nous avons noté 5,8 l/100 km en consommation de croisière, à la moyenne de 70 km/h, puis 11,6 l sur un itinéraire sinuex au maximum de ses possibilités." Toutefois, "la Mini 1001 surprend agréablement en raison de son tonus. Elle est plutôt

souple et reprend bien en ville, fait montre sur route d'une agressivité sans rapport avec ses proportions. La boîte est aisée à manier, un gros progrès par rapport aux premières Mini. [...] La 1001 est moins convaincante en ce qui concerne la douceur de fonctionnement et l'insonorisation. Le moteur « rugueux » ronfle à haut régime

MATCH INTERGÉNÉRATIONS

60 ans: l'occasion de revisiter les sensations de conduite de l'ancêtre et de vérifier si quelque chose perdure de son génie dans la génération d'aujourd'hui.

Dans le même uniforme, la différence de proportions saute aux yeux: quand la petite s'arrête, au bout de 3,05 m, la nouvelle continue durant 77 bons centimètres ! Et encore, ce n'est pas le Countryman, qui lui ressemble aussi, mais comme un cachalot ressemble à une sardine. Jamais indigente, la Cooper S 2019 s'est bardée d'équipements pour l'occasion: toit ouvrant, spoiler, becquet, antenne sport, etc. Un styliste a signé le maquillage en rouge et noir. Résultat, une créature coquette, jolie, puisque c'est son métier. Hissée sur ses "grosses" roues de 12 pouces, la petite prétend l'égalier. La taille du GT sur ses portières rappelle un peu un enfant de 4 ans en train d'essayer les chaussettes de foot de papa. À l'intérieur, l'habitacle traditionnellement vide (portières creuses, large étagère sans boîte à gants) s'est décoré d'un beau mobilier chic, cuir, moquette et aluminium.

Le premier feu vert libère l'enthousiasme: vous n'êtes sûrement pas le plus rapide au 0 à 100, mais sur le 0 à 20, pardon, ça dépote ! Même sensation au premier braquage: vous risquez fort de tutoyer le trottoir tellement c'est direct. Ensuite, ça se complique. Dotée des mêmes amortisseurs qu'un caddy de supermarché, la petite boîte trépide à la moindre inégalité, suit partout ses trop gros pneus et tout ça gaspille beaucoup de la précision initiale. Mais c'est drôle ! Atmosphère, bruit, vibrations, pour prendre le dessus dans le sinueux, vous vous employez comme un damné: grosse économie d'antidépresseurs, mais votre kiné, lui, va faire fortune. Vous avez le sentiment, inculqué à coups de cahots à l'endroit où le dos change de nom, de faire plus de distance en trépidations verticales que dans le sens de la marche.

Derrière, la descendante suit sans éléver la voix ni même passer la 3^e. Même "sport", la suspension s'est sagement assouplie, mais le marketing tient à conserver la vivacité manifeste de l'ancienne. D'où une direction très sensible, avec des braquages induits à l'accélération ou même au lever de pied. Mais bien sûr, la Cooper 2019 a un hayon pratique, une bonne hi-fi, la clim, elle a appris à voyager.

Pas de doute, malgré leurs efforts respectifs pour se ressembler, l'actuelle Mini est une voiture, tandis que la vieille voiture reste une Mini.



ARCHIVES AJ

VOUS SAVEZ DÉJÀ TOUT SUR LA MINI... ON PARIE ?

>>> Aujourd'hui, Mini est une marque, c'est plus simple. Mais les "petites" ont été vendues sous les marques Austin, Morris, Wolseley, Riley, Innocenti et finalement Mini, au sein des groupes BMC, BLMC, Leyland Group, Rover Group, gruppo De Tomaso...

>>> Alec Issigonis, son géniteur, est né à Izmir, en Turquie, d'un père grec et d'une mère bavaroise. Ce qui explique que Bernd Pischetsrieder, directeur de BMW, soit son petit-cousin. Oui, celui qui a décidé le rachat de Rover Group, sous le nez de Honda, et donc la mainmise de BMW sur la marque Mini et, finalement, le lancement de la nouvelle génération. Atavisme !

>>> La Cooper n'était qu'un début.

John Cooper préparait un engin terrible, baptisé Twinny, avec un second ensemble moteur-boîte à l'arrière. 8 cylindres et 4 roues motrices, détonant ! Mais John détruit le prototype et se blesse très gravement sur les roades londoniennes en se rendant chez Roy Salvadori. Exit la Mini Twinny.

>>> Trois victoires au Monte-Carlo, ou quatre ? Quand on évoque l'édition 1966, les clubmen crient au parti pris des commissaires qui auraient disqualifié les trois Mini sur le podium pour favoriser la victoire des DS, au prétexte de phares non conformes, une vétile. En fait, les autos inauguraient les phares à iodé et ne possédaient pas de position code.



PHOTOS BMW

tourner un film d'aviation, *L'Homme qui aimait la guerre*, il achète une Mini pour disputer les innombrables courses de clubs du dimanche. Le temps de faire quelques tonneaux, de terminer 3^e à Brands Hatch, de rencontrer Stirling Moss qui lui fait avoir un engagement officiel BMC pour courir à Sebring, sur Sprite.

>>> La Mini devait sortir avec un 950 cm³, mais ses 37 ch furent jugés excessifs pour certains conducteurs et ce fut un 850 cm³ de 34 ch seulement. Rappelons qu'en 1959, une Coccinelle titrait 30 ch, une Fiat 600 29 ch, une Dauphine 27 ch, une 2 CV Type A... 9 ch.

>>> Les premiers prototypes portaient leur moteur l'admission face à la calandre, mais par grand froid, ils ne réussissaient pas à chauffer. Du coup, demi-tour et ce sont les bougies qui se trouvent exposées à la pluie. Pour rien ! Car la calandre est purement décorative, le radiateur prend son air sous l'aile gauche.

>>> Les premières Mini s'appelaient Morris Mini-Minor et Austin Seven. Pardon Se7en, une graphie qui n'a pas duré plus d'un millésime.

>>> Les petites roues de 10 pouces, c'est sympa, mais ça crève plus souvent. En 1974, Dunlop invente le pneu Runflat, "indéjantable", qui équipera les Mini.

>>> Contactés par les réalisateurs de *L'Or se barre*, comédie policière et énorme clip de pub pour la Mini, les gens de BMC ne lâchent pas une livre sterling. Les producteurs seront aidés par un concessionnaire suisse.



YANN LEFFEBVRE

Les collectionneurs poursuivent à grands frais les Cooper ou les Moke. Plaisir et singularité sont pourtant déjà dans la Mini de base, bon marché.



dans toute l'Europe et participe de l'anglomanie ambiante. Le coffre est petit ? Quelle importance si la valise ne contient que des minijupes. Elle est bruyante ? Tant pis, on hurlera des chansons pop ! C'est un tape-cul ? On s'en fiche, on est jeune ! Ou en tout cas, on aime à le croire... Portée par la passion de ses fans et le snobisme d'une clientèle peu regardante sur les prestations objectives, la Mini poursuit sa carrière jusqu'en 2000 ! Moyennant assez peu de modifications : en 1964, la suspension Hydrolastic, assez épouvantable ; en 67, la calandre plus carrée et le moteur 1000 ; en 68, les charnières de porte masquées et les vitres descendantes ; en 85, les roues de 12 pouces. Un succès extraordinaire, obtenu en dépit de la déliquescence de l'industrie britannique tout entière et automobile en particulier, et aussi malgré les inévitables progrès de la concurrence. Durant les dix dernières années au moins, la Mini est complètement surclassée techniquement. Toujours aussi inconfortable, elle a perdu sa



PHOTOS BMW



❶ Moins mini mais encore plus craquant, le break Countryman. Existe aussi paré de bois, ou tôle, ou pick-up ! ❷ Double nostalgie : une voiture ancienne qui a incarné la mode !



verve avec le catalyseur et ne garde l'avantage qu'en termes de compacté, dont elle reste la championne.

Pourtant, le capital sympathie qu'elle a accumulé est si fort que BMW décide de miser sur un remake. Qui sera forcément moins petit et moins typé, mais très soigné sur le plan du style (par Frank Stephenson, également impliqué dans le revival de la Fiat 500). Et beaucoup plus cher ! Une toute nouvelle voiture, bientôt déclinée en toute une gamme, et dont le succès fait rêver la concurrence, à nouveau. Dommage, tout de même, ce changement de pied. Nous aurions été curieux de reprendre exactement la voiture d'Issigonis avec un moteur très léger et très sobre comme l'on sait en faire aujourd'hui. Sans doute de quoi tomber sous les deux litres aux 100 km en vitesse stabilisée... La crise ? Quelle crise ? ■

**ADRIEN MARANG,
MÉCANICIEN,
FONDATEUR DE
MY MINI
RÉVOLUTION,
HOUDAN (78)**



YANN LEFFEBVRE

"Petit, je suis tombé dans la mécanique moto puis, à 17 ans, j'ai acheté ma première Mini, 500 €. Je l'ai entièrement démontée dans le garage exigu de mes parents, restaurée, avec plein d'erreurs. Des amis m'ont encouragé et j'ai créé My Mini Révolution à 22 ans, en 2010. L'idée est d'amener la voiture au dernier degré de finition, ce que je ne voyais pas chez les confrères. Le client peut apporter sa voiture, mais pour une restauration complète, le mieux est de nous confier un cahier des charges, moteur, couleur, roues larges ou pas, etc. et nous faisons tout, depuis l'achat de la voiture de base. Au début, nous étions deux, un tôlier et moi. Aujourd'hui, nous sommes huit... et ce n'est pas fini..."



BMW



Romain Grosjean a signé 10 podiums en noir et or (avec Lotus), les couleurs de la Haas 2019. Bon présage ?



Ciel bleu sur la

F1 ?

Malgré la mise en réserve d'Esteban Ocon, voir le drapeau français sur un podium de Grand Prix n'est plus une utopie, surtout avec Pierre Gasly.

Par François Dauré

Au fait, le dernier podium français, cela remonte à... Ah oui, au 23 août 2015. Pas si longtemps ! Ce jour-là, Romain Grosjean concluait, à Spa-Francorchamps, un de ses plus brillants Grands Prix à la troisième place, au volant d'une Lotus pourtant à bout de souffle. Le temps passe si vite et engloutit jusqu'aux bons souvenirs. Ne parlons même pas de la dernière victoire française en F1, Olivier Panis, à Monaco, au siècle dernier (1996) ! Halte à la sinistre. La question n'est plus de

savoir si le drapeau bleu blanc rouge reviendra flotter au-dessus d'un podium de Formule 1, mais quand. Un espoir désormais permis, dès cette année.

Soyons clairs, *la Marseillaise* ne deviendra quand même pas le tube de l'année sur les Grands Prix. Les modifications du règlement ne suffiront pas à bouleverser l'ordre établi depuis cinq ans. La plus haute marche du podium en 2019 restera donc réservée aux pilotes Mercedes, Ferrari et éventuellement Red

Bull. Un sérieux doute plane, cependant, sur les machines autrichiennes, dont le nouveau propulseur Honda doit encore faire ses preuves, autant face au chronomètre qu'à l'usure. Mais si d'aventure, l'usine japonaise trouve la clé du succès, ce sera tout bénéfice pour Pierre Gasly. L'affaire ne s'annonce pas simple pour le Français, obligatoirement comparé à son équipier, Max Verstappen, cette saison. Pierre Gasly le sait : "Max est un des tout meilleurs pilotes sur la grille. La saison sera dure avec lui à côté, mais



ESTEBAN OCÓN, L'ABSENT PROVISOIRE

Élu cinquième meilleur pilote de F1 en 2017 par les patrons d'équipes, il avait confirmé son statut l'an dernier. Mais le jeu des chaises musicales de l'été lui a été défavorable, avec l'arrivée de Stroll père aux commandes de Racing Point (ex-Force India). Ses liens contractuels avec Mercedes ne l'ont pas aidé non plus quand il s'est tourné vers McLaren. Mais Esteban est convaincu de retrouver un siège de titulaire en 2020: "Mercedes a de la mémoire. Ils croient en mon potentiel et ne me laissent pas tomber." Il affirme aussi qu'il "ne supporterait pas de ne pas retrouver une place en 2020", mais celle qu'il brigue est occupée par Valtteri Bottas et le Finlandais ne répétera sans doute pas sa médiocre saison 2018. Et comment prouver son mérite lorsqu'on ne court pas?

Même si Red Bull est devenu le "team Verstappen", Pierre Gasly possède une vraie chance de s'affirmer au volant de la RB15-Honda.



FEDERICO BASILE/PANORAMIC

Plus jeune pilote Ferrari depuis Ricardo Rodriguez en 1961, Charles Leclerc peut viser haut avec la très performante SF90.

si on veut être le meilleur, il faut battre les meilleurs." Bien que l'aîné des deux, le Français, n'attaque que sa deuxième année complète en F1 et manque d'expérience face aux quatre saisons du Néerlandais. Ce qui lui vaudra une certaine mansuétude de la part des dirigeants de Red Bull jusqu'à la pause estivale. Mais il ne manque pas d'atouts. En premier lieu, sa capacité à exploiter sa voiture au maximum, qui lui offre la possibilité de saisir les opportunités

dès qu'elles se présentent. Sa rapidité ne fait pas l'ombre d'un doute et Max ne devra pas s'endormir. Pierre Gasly possède aussi l'avantage d'avoir déjà collaboré avec Honda, en Formule Nippon en 2017, puis l'an dernier chez Toro Rosso. Conclusion, avec un châssis Red Bull conforme aux attentes, un ou des podiums sont envisageables pour lui en 2019.

Le rêve de Romain Grosjean, l'ambition de Charles Leclerc

Pour Romain Grosjean, cet objectif tiendra surtout du rêve et de circonstances favorables, tant la différence de performances entre les trois top teams et les autres reste insurmontable. Même avec la pointe de vitesse phénoménale de son pilote, la Haas-Ferrari ne peut donner que ce qu'elle a. Agréable surprise de 2018, la F1 américano-italienne progresse mais ne peut briguer que les médailles en chocolat, sauf nombreux abandons parmi les cadors. Les incertitudes sur la fiabilité du propulseur Honda pourraient entrouvrir cette porte, néanmoins. Mais dans

ce cas, d'autres candidats ambitieux se dressent sur la route de Romain, les Renault (Hülkenberg et Ricciardo) et les Alfa Romeo (Räikkönen et Giovinazzi) en tête.

Finalement, les plus grands honneurs pourraient bien s'offrir à un pilote dont le drapeau ne manque qu'un peu de bleu pour être français : Charles Leclerc, Monégasque et nouvelle recrue de Ferrari. Le public français a déjà les yeux de Chimène pour ce jeune homme de 21 ans, un peu héritier de Jules Bianchi. Ascension météorique, trajectoire impeccable (champion de GP3 en 2016 et de Formule 2 en 2017, meilleur débutant en F1 en 2018), insensible à la pression jusque-là, Charles Leclerc ne cesse d'impressionner. D'aucuns le voient déjà en lutte pour le titre dès 2019. Mais il reste lucide et garde les pieds sur terre. Ce qui ne l'empêchera pas de se battre aux avant-postes. L'hymne monégasque pourrait donc retentir, pour la première fois, cette année en Formule 1. Si tant est que Ferrari confirme sa forme étincelante des premiers essais hivernaux. ■



*C'était en
février 1986
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/l/h:

4,28 / 1,73 / 1,12 m

Poids: 1365 kg

Puissance:

270 ch DIN à 7 000 tr/mn

1000 m d.a.: 25,2 s

V. max.: 260 km/h

Consommation

à 90 km/h:

8,2 l/100 km



Ce profil d'une grande pureté, bien sûr déjà signé Pininfarina, restera quasi-inchangé durant la longue carrière de la 308, qui terminera sous le nom de 328. Un must, toujours très apprécié!

LA FERRARI 328 GTS À L'ESSAI

Depuis une certaine Dino, devenue 246 GT, l'élégante et agile berline à moteur central arrière est devenue un incontournable de la gamme chez Ferrari. Et durant les années 80, la belle 308 de *Magnum*, modifiée ici en 328 GTS, a tenu ce rôle avec brio en étrennant le V8...

Par André Costa (1986) / Thomas Riaud (2019)

Extraits...

- "La toute première version de la 308 est apparue voilà plus de dix ans, mais aujourd'hui, après avoir adopté au fil des ans l'allumage électronique, une injection mécanique Bosch K-Jetronic et les 4 soupapes par cylindre, elle se mue en 328."
- "Ce changement d'appellation est la conséquence d'une augmentation de la cylindrée, qui passe de 2 927 à 3 185 cm³."
- "Le moteur a ainsi retrouvé la puissance qui était naguère la sienne, avant que les exigences de la dépollution fassent lourdement sentir leur influence."
- "Le moteur est resté ce qu'il a toujours été, c'est-à-dire une architecture exemplaire qui, en dépit de son âge, s'obstine à demeurer à

la pointe du combat, parmi l'élite mécanique du genre, avec une puissance au litre de 84,8 ch/l!"

- "Extrêmement compact, le moteur est disposé transversalement, en arrière des sièges, et commande une boîte à 5 rapports ainsi qu'un différentiel autobloquant relié aux roues arrière motrices."
- "Le freinage est assuré à l'aide de 4 disques ventilés, malheureusement sans ABS, et la direction à crémaillère est dépourvue d'assistance."
- "Le progrès est sensible par rapport à la 308. En vitesse, le gain est de 25 km/h, tandis qu'en nervosité, on note -3/10^e aux 400 mètres et -6/10^e aux 1 000 mètres."



La finition, longtemps décriée sur les Ferrari des années 80, est ici plus valorisante, mais l'ergonomie est mal pensée pour la lisibilité des compteurs ou l'accès à la ventilation.

“ Compte tenu de sa dernière évolution, le moteur a acquis, plus encore que par le passé, une personnalité séduisante. ”

↑ Ses qualités

MOTEUR ENCORE EN PROGRÈS

“À la fois main de fer et gant de velours, le moteur fait preuve d'une telle maturité qu'il convient parfaitement à toutes les utilisations et à tous les styles de conduite.”

BONNE TENUE DE ROUTE

“En virage, la 328 demeure très longtemps parfaitement équilibrée et extrêmement simple à conduire.”

FREINAGE ÉQUILIBRÉ

“Bien que l'absence d'ABS sur une telle voiture devienne aujourd'hui impardonnable, il faut reconnaître que, tels qu'ils sont, les freins sont d'une grande efficacité, avec un excellent équilibre à toutes les vitesses.”

↓ Ses défauts

ERGONOMIE DE PLUS EN PLUS NULLE

“Il est pratiquement impossible de régler la climatisation à grande vitesse, les poussoirs électroniques ne fournissant aucun repère au toucher et étant parfaitement invisibles pour le pilote, dont le bras droit dissimule totalement les voyants. Par ailleurs, le compteur de vitesse fourmille de reflets parasites, sa graduation étant de toute manière difficilement lisible.”

TENUE DE CAP DISCUTABLE À TRÈS GRANDE VITESSE

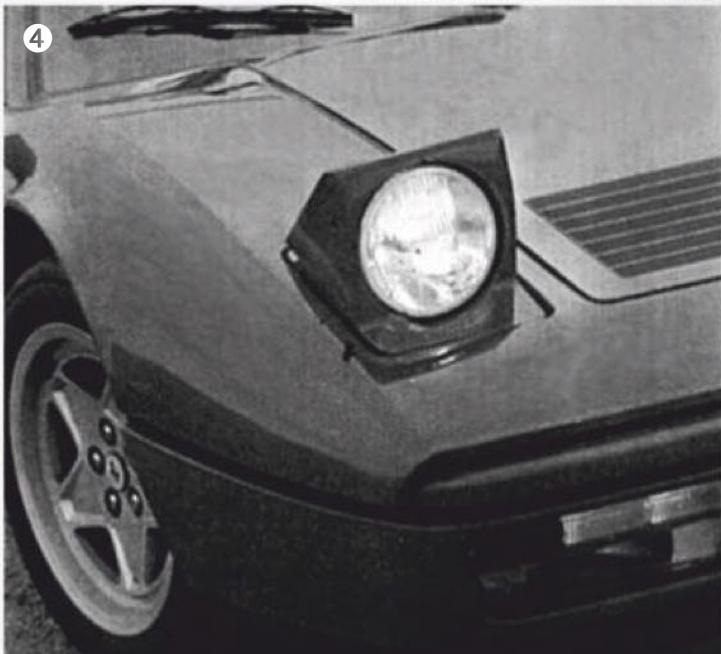
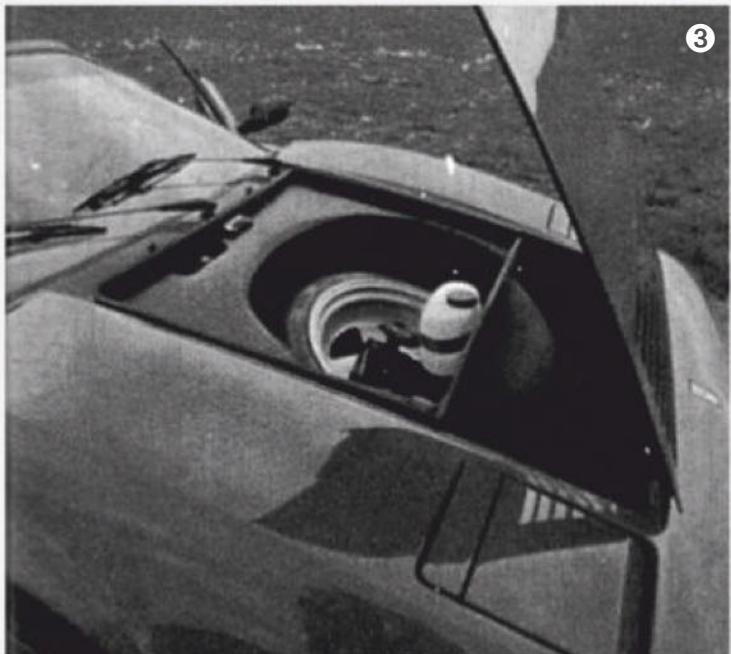
“La tenue de cap en ligne droite n'est pas enthousiasmante, bien que l'inconvénient soit plus d'ordre psychologique que réel.”

DIRECTION DURE À FAIBLE VITESSE ET RAYON DE BRAQUAGE IMPORTANT

“L'absence d'assistance se fait sentir, tout particulièrement dans les manœuvres de parking.”

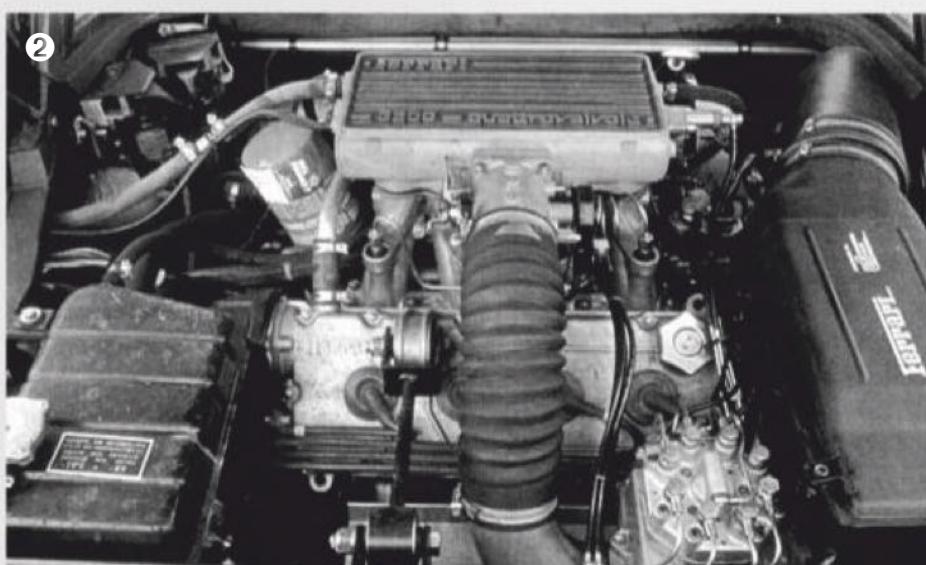


① ②



① La 328 GTS propose deux belles places, avec des sièges offrant un bon maintien latéral dans les virages. ② Le moteur V8 est placé transversalement, juste derrière l'habitacle. ③ Le capot avant abrite la roue de secours, facile d'accès et toujours propre. ④ À l'instar de nombreuses sportives de l'époque, la 328 GTS reçoit des phares escamotables.

“ L'aspect général de la planche de bord et, plus globalement, la finition, ont favorablement évolué par rapport à la 308. ”



1 Les portes, sculptées de chaque côté, aident à canaliser l'air frais vers la salle des machines. L'ouverture reste un peu juste pour faciliter l'accès à bord. **2** Ce V8 en alliage léger, très compact, est un concentré de vitamines, avec 32 soupapes, 4 arbres à cames en tête et 270 ch à 7 000 tr/mn! **3** Excepté la calandre, placée très bas, il n'y a guère de modification entre une 308 et une 328 et c'est tant mieux, tant la ligne est pure. **4** À l'instar des autres Ferrari, la 328 adopte les incontournables 4 feux ronds à l'arrière, une signature lumineuse immuable.



Extraits...

- "L'anneau de vitesse de Montlhéry étant impuissant à contenir les élans de la 328, la vitesse maximale a été recherchée sur une ligne droite de ce réseau routier bessarabien (en Roumanie) qui nous accueille si volontiers. Dans ces conditions, nous avons atteint, avec deux personnes à bord, 260 km/h tout ronds, alors que le constructeur indique très précisément la même vitesse."
- "Non seulement la puissance de ce V8 est de taille à satisfaire les plus exigeants, mais le couple développé à tous les régimes en facilite l'exploitation dans des proportions considérables."
- "Dans les virages serrés, une utilisation énergique de l'accélérateur ne manquera pas d'inciter l'arrière à déboîter, la dérive restant la plupart du temps très contrôlable."
- "Au-delà des chiffres et même des impressions ressenties, si l'on peut dire, au premier degré, il reste que la puissance évocatrice du mythe Ferrari demeure aujourd'hui intacte, en dépit du prestige technologique grandissant de quelques-uns de ses rivaux."
- "Sans vouloir faire, comme on dit, du mauvais esprit, je me demande quelquefois si Ferrari ne prend pas un peu ses clients pour des pigeons."
- "La 328 vaut quand même 400 000 F, somme pour laquelle n'importe quel esprit normalement construit devrait s'estimer en droit de bénéficier d'un équipement au moins aussi bien pensé que celui d'une 505."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

La 308, devenue 328 pour contrer la Porsche 911 Carrera 3.2, a posé les jalons de la berline Ferrari moderne, avec son V8 en position centrale arrière. Un moteur de folie, chatouillant les 8 000 tr/mn, qui participe pour beaucoup à la magie Ferrari. Désormais, avec l'apport de deux turbos, charge à la 488 GTB de défendre ce concept. Son look radical, bien moins élégant que son ancêtre, est en revanche à la hauteur de son pedigree: 670 ch et 335 km/h en vitesse maxi!

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 KIA

“Je suis propriétaire d'un Kia Sportage diesel 2.0 136 ch de 2013 totalisant 82 000 km. Ma concession est le garage Roure, à Aubagne (13). J'ai subi une panne immobilisante sur la vanne EGR, prise sous garantie. Un dysfonctionnement de l'écran tactile du GPS, signalé lors de chacune des révisions, mais qui perdurait. Kia a fini par prendre en charge le remplacement. Enfin, j'ai remonté en 2018 un problème sur les tissus des sièges avant et arrière, problème visiblement bien connu des clients Kia. Malgré la demande de prise en charge et deux recommandés, aucune réponse écrite de Kia. Je trouve que, pour une marque faisant de la fiabilité et de sa garantie un argument commercial, les promesses sont loin d'être au rendez-vous”

Gregory Valladeau

Jean-Claude Taupin nous parle de son **Porsche Boxster 2.7**

ACHETÉ NEUF EN 2004



“Je voulais le changer mais il est de première main, avec 64 000 km, mes amis m'ont convaincu de le garder. Une anecdote : en juin dernier, nous avons fait un rallye d'anciennes en Corse. Le moteur s'est mis à chauffer. On pensait à un problème de joint de culasse. Un autre participant, passionné de Panhard, a cherché une solution sur internet : « Tu te mets en marche arrière dans la montée, l'arrière de la voiture le plus haut possible. » Puis il remplit le réservoir de liquide de refroidissement. Et mon Boxster marche comme une horloge. Une grosse bulle d'air s'était formée entre le fond et la surface du réservoir...”

Partick Klein nous parle de sa **Toyota Yaris HSD Dynamique**

“Beaucoup se plaignent du bruit de mobylette à l'accélération. Et l'on se rend compte que l'accélération en continu, ça a du bon aussi.”



“J'avais une IQ, vendue voici deux ans et demi pour la remplacer par une Yaris hybride. J'en avais marre de jouer du levier. Me séparer de l'IQ n'a pas été évident (facile à garer, agile, économique et fiable), mais mes besoins ont évolué et dans les bouchons, la boîte automatique, c'est vraiment pas mal. La Yaris est plus « mainstream » et plus fade que l'IQ (un peu comme la Prius) plus clivante. Mais je retrouve en gros les qualités de l'IQ dans la Yaris : fiabilité, consommation (encore plus faible), facilité et nervosité au quotidien avec quelques défauts en plus, comme les plastiques type « pot de yaourt » difficiles à accepter à ce niveau de prix, et une quasi-absence de chauffage. On se gèle vraiment sur les 10 premiers kilomètres. Il est presque impossible d'avoir

chaud dans cette voiture. Elle devrait être systématiquement proposée avec le volant et les sièges chauffants... Mais d'un autre côté, c'est aussi parfaitement logique. Lorsque le moteur tourne peu, il produit peu de chaleur et consomme comme un chameau. Côté fiabilité : rien à dire. Une révision l'année... En mars, j'ai pris un taxi parisien, en Auris hybride : 300 000 kilomètres. Un jeu de disques et de plaquettes. Des pneus, les révisions... Je pense être au même régime. Je me dis aussi que si Toyota réussit à mettre cette technologie dans une Aygo (ou qui sait une IQ-bis), ça fera un malheur malgré le prix conséquent. Et constater que la sortie d'échappement reste propre est assez bluffant. À part de la vapeur d'eau et du CO₂...”

ACHETÉE D'OCCASION (1^{RE} IMMATRICULATION EN AVRIL 2015, 7000 km AU COMPTEUR) EN MARS 2016; 30000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE: 4,5 À 5 l/100 km

SON ENTRETIEN: révision annuelle, 170 €.



aj L'avis de Brice Perrin

Hormis sa présentation intérieure peu valorisante et son levier de boîte qui rappelle les années 80, j'adore la Yaris hybride : douce mais agile, économique en entretien et carburant, c'est une citadine recommandable. À condition d'éviter les roues en 16 pouces, qui nuisent considérablement au confort et au diamètre de braquage...

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

CO₂ et consos, quel rapport ?

Dans votre dossier concernant les nouveaux moteurs essence (n° 1025), la consommation moyenne du Qashqai est de 7,6 l/100 km, celle de la Mégane de 6,9 l alors que les taux de CO₂ sont identiques. Je pensais que ce dernier était lié à la consommation, est-ce vrai ? Quelle est la norme appliquée pour le calcul du CO₂ (NEDC OU WLTP) ? D.B.

Il y a un lien étroit entre les consommations mixtes annoncées par les constructeurs et les taux de rejets de CO₂. Concernant notre dossier, la différence s'explique par le fait qu'il s'agit de nos consommations, réalisées en conditions réelles, alors que pour les taux de CO₂, nous utilisons les mesures des constructeurs. Enfin, jusqu'au 1^{er} janvier prochain, les rejets de CO₂ sont calculés sur la norme NEDC corrélée.



ADRIEN CORTESI



Votre avis sur l'Opel Grandland X ?

J'envisage de changer de véhicule et d'acheter un SUV. J'ai regardé sur internet l'Opel Grandland X. Pouvez-vous me dire si les motorisations sont issues du groupe PSA vu que ce dernier a racheté la marque récemment ? Par ailleurs, que pensez-vous de ce véhicule ? B.A.

En effet, le Grandland X est conçu sur la même plate-forme que le Peugeot 3008 et en reprend les motorisations, dont les derniers 1.2 PureTech 130 et 1.5 BlueHDi 130. Je pense personnellement que cet achat peut se révéler judicieux car il permet de profiter des excellentes qualités routières du 3008 tout en optant pour un modèle qui sera beaucoup moins répandu sur le marché de l'occasion, sans doute plus facile à revendre sur le long terme.

Pneus hiver sous la pluie, efficaces ?

Comment se comportent les pneus neige (ceux avec le flocon et les 3 sommets) sous la pluie froide d'hiver ? Freinage ? Tenue de route ? J.R.

L'adhérence des pneus dits "été" chute en même temps que la température. C'est exactement l'inverse des pneus hiver qui voient leur efficacité augmenter lorsque la température baisse. Sous une pluie de mi-saison (entre 10 et 15° dehors), les pneus "été" affichent théoriquement de meilleures distances d'arrêt et davantage d'adhérence en virage. Lorsque la température descend, l'écart se resserre et les distances d'arrêt finissent par se croiser lorsque la température passe en dessous de 5 °C. Ceci, c'est pour la théorie. Dans la pratique, il faudra tenir compte de l'usure des pneus, du type d'averse (densité de pluie) et, bien sûr, des marques et types de pneus comparés.



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

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

NISSAN QASHQAI

Dans une catégorie, lorsqu'une référence du calibre du Qashqai fait le ménage dans ses moteurs, cela nous pousse à y regarder d'un peu plus près... Par Pascal Richard Photos Adrien Cortesi

Si le succès du Nissan Qashqai dure, ce n'est bien sûr pas le fruit du hasard. Toujours sur la brèche, le SUV nippon vient, dans la foulée de son restylage intervenu en 2017, de s'offrir une gamme de moteurs toute neuve. En essence, il reçoit le nouveau 1 300 cm³ mis au point conjointement par Renault et Mercedes. Côté diesels, le 1.5 dCi a été remanié pour répondre

aux nouvelles normes antipollution (cycle Euro 6d-TEMP) tandis que le 1.6 dCi 130 ch cède sa place à un nouveau 1.7 dCi de 150 ch. Ce bloc est le seul de la gamme à pouvoir être associé à une transmission intégrale.

Sur le plan physique, le Qashqai est toujours à la page et les modifications apportées en 2017 (élargissement de la calandre, optiques plus étirées...) lui ont

donné un petit coup jeune. À bord, les changements sont plus discrets, mais l'arrivée d'une nouvelle interface pour le système multimédia apporte un vrai plus, tout comme l'enrichissement de la dotation d'équipement. Plus que jamais dans le coup, le Qashqai mérite donc que l'on s'intéresse à son cas. Reste à savoir maintenant quelle est la version la plus pertinente de la gamme.

Esthétiquement, le restylage du Qashqai ne fait pas dans le spectaculaire. L'arrivée de nouveaux blocs essence se fait nettement plus remarquer!



LA GAMME

	Moteurs/Prix	Visia	Acenta	N-Connecta	Tekna	Tekna+	Malus écologique
Diesel	dCi 115 ch	26 300 €	28 600 €	30 400 €	32 500 €	34 750 €	0 €
	dCi 115 ch DCT	–	30 200 €	32 000 €	34 100 €	36 350 €	0 €
	dCi 150 ch	–	31 250 €	33 050 €	35 150 €	37 400 €	70 €
	dCi 150 ch 4x4	–	33 150 €	34 950 €	37 050 €	39 300 €	353 €
	dCi 150 ch 4x4 Xtronic	–	34 750 €	36 550 €	38 650 €	40 900 €	1 490 €
Essence	DIG-T 140 ch	24 650 €	26 950 €	28 750 €	30 850 €	33 100 €	70 €
	DIG-T 160 ch	–	28 700 €	30 500 €	32 600 €	34 850 €	70 €
	DIG-T 160 ch DCT	–	30 300 €	32 100 €	34 200 €	36 450 €	75 €

NOS COUPS DE CŒUR



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

D'origine, tous les moteurs du Qashqai sont associés à une boîte manuelle à 6 rapports. Cette dernière n'est pas désagréable, l'étagement est correct, mais en matière de douceur et de précision, on peut trouver mieux.

HEART AUTOMATIQUE

Sur le DIG-T 160 ch et le dCi 115 ch, Nissan propose une boîte à double embrayage. Baptisée DCT, elle compte 7 rapports et est facturée

1 600 €. Une somme rondelette, mais l'agrément de conduite y gagne vraiment. Sur le dCi 150 ch 4x4, c'est la Xtronic à variation continue qui s'y colle (option, 1 600 €). Là, c'est la douceur qui est à l'honneur.

INTÉGRALE

Seul le dCi 150 ch peut être associé à une transmission intégrale, cette dernière étant facturée 1 900 €. Idéale pour la montagne et quelques escapades hors bitume.

L/l/h/empattement: 4,39 / 1,81 / 1,59 / 2,65 m

MOTEURS DIESEL

	dCi 115 ch	dCi 150 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 3 750	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 2 000**	340 à 1 750
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	176	192
Accélération 0-100 km/h (s)	12,3	9,5
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	11,7	NC
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	5,9	4,7

MOTEURS ESSENCE

	HEART DIG-T 140 ch	HEART DIG-T 160 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 5 000	160 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 600	260 à 1 600
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	197	200 (203)
Accélération 0-100 km/h (s)	10,2	9,8 (9)
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	8,8	8 (8,4)
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	7,6	7,8 (8)

* Données constructeur - ** 285 Nm avec l'overboost - () Données de la version automatique

LES MOTEURS

DIESEL

dCi 115 ch

Ce bloc manque un peu de puissance pour générer un réel agrément de conduite. Avec la boîte DCT à double embrayage, c'est un peu mieux, mais en charge, il ne faut pas s'attendre à des miracles. La consommation affiche une grande modestie.

dCi 150 ch

Ce nouveau diesel ravira les gros rouleurs. En effet, avec 150 ch et pas moins de 340 Nm de couple, ce bloc affiche des prestations intéressantes. Il permet au Qashqai de se montrer à l'aise sur tous les terrains, et ce quel que soit le taux d'occupation de sa banquette arrière !

ESSENCE

HEART DIG-T 140 ch

On retrouve ici le 1 300 cm³ déjà vu sous le capot de plusieurs modèles de la gamme Renault. Moderne, ce 4 cylindres est vraiment très plaisant à l'usage et sa puissance de 140 ch lui permet de revendiquer une grande polyvalence d'utilisation. À noter que ses bons chronos ne sont pas sanctionnés par une consommation indécente, puisque nous avons relevé une moyenne de 7,6 l/100 km, ce qui, pour un SUV de ce format, est plutôt un bon résultat puisque la moyenne de la catégorie s'établit à 7,9 l/100 km.

HEART DIG-T 160 ch

Toujours le même bloc, mais avec un peu plus de muscle. En matière d'agrément de conduite, on y gagne sans que la consommation ne fasse un bond en avant trop significatif (+ 0,2 l/100 km par rapport au DIG-T 140 ch). La facture, elle, augmente un peu plus sensiblement. À noter qu'avec la boîte DCT, le couple passe de 260 à 270 Nm.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, accoudoir central AV, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne, autoradio (DAB) avec lecteur de CD/mp3 et prise USB, banquette AR fractionnable, Chassis Control (contrôle actif de la trajectoire et du roulis), climatisation manuelle, connexion Bluetooth, freinage d'urgence autonome avec détection des piétons, ordinateur de bord, radar de stationnement AV/AR, reconnaissance des panneaux, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Visia	Acenta	N-Connecta	Tekna	Tekna+
Caméra de recul + vision à 360°	-	-	série	série	série
Climatisation automatique	-	série	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	-	série	série	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	-	-	série	série	série
Plancher de coffre modulable	-	série	série	série	série
Projecteurs antibrouillard	-	série	série	série	série
Sellerie mixte cuir/tissu	-	-	-	série	-
Sellerie cuir	-	-	-	-	série
Sièges AV réglables en hauteur + lombaires	-	série	série	série	série
Sièges AV à réglages électriques	-	-	-	série (conducteur)	série
Toit panoramique en verre	-	-	-	450 €	série



1



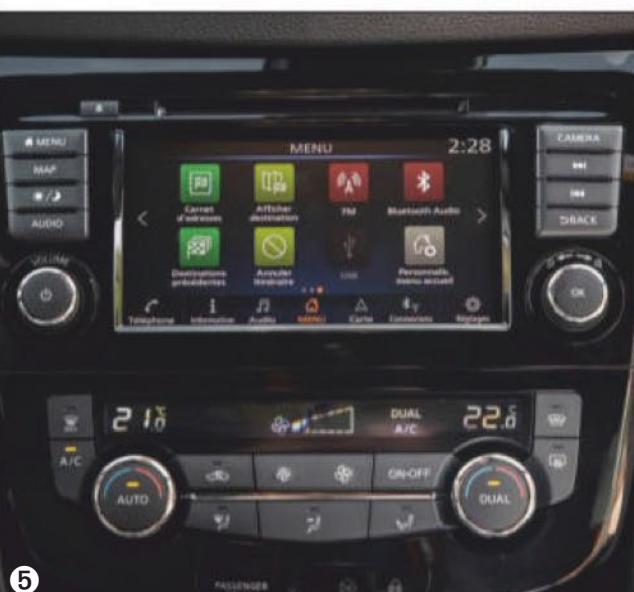
2



3



4



5



6

LES FINITIONS**VISIA**

En entrée de gamme, le Qashqai se montre généreux en matière d'équipement, notamment pour tout ce qui touche à la sécurité et les assistances à la conduite (*voir tableau*). En revanche, côté présentation, l'ensemble manque un peu de sex-appeal. Cette finition n'est disponible qu'avec les moteurs dCi 115 ch et DIG-T 140 ch.

ACENTA

Facturée 2 300 € de plus que la Visia, l'Acenta apporte quelques petits plus en matière d'équipement (climatisation automatique bizona, antibrouillards, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces...). Côté esthétique, l'arrivée des jantes alliage (17 pouces), du volant cuir et des inserts laqués sur la planche de bord rend l'ensemble plus cossu. À partir de cette finition tous les blocs sont disponibles.

♥ N-CONNECTA

Il faut débourser 1 800 € pour passer de la finition Acenta à la N-Connecta. Cette inflation est justifiée par l'arrivée de série, en plus des points mentionnés dans notre tableau : des jantes alliage 18 pouces, des vitres AR surteintées, d'inserts argent sur la planche de bord et du GPS.

♥ TEKNA/TEKNA+

Entre les exécutions N-Connecta et Tekna, l'écart est de 2 100 €. Cette somme s'accompagne d'un enrichissement significatif, de la dotation d'équipement (pare-brise chauffant, feux à LED, sièges AV chauffants...), mais aussi d'une présentation encore plus flatteuse comprenant notamment une sellerie mixte cuir/tissu. Sur la Tekna+, on trouve en plus : une sellerie cuir, des sièges AV à réglages électriques et un ensemble audio signé Bose. Tout cela implique une rallonge de 2 250 €.



Dans la gamme, seule la version diesel de 150 ch peut être associée à une transmission intégrale. Cette dernière est facturée 1 900 €.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK SÉCURITÉ PLUS

(800 €)

Ce pack est proposé en option sur la finition N-Connecta (de série sur Tekna et Tekna+). Il comprend un système de stationnement automatique, une alerte anticollision avec détection des objets en mouvement, la surveillance des angles morts et le détecteur de fatigue. Ce pack vient en complément de l'alerte de franchissement de ligne, de la reconnaissance des panneaux, du freinage d'urgence avec détection des piétons, qui sont montés en série sur l'ensemble de la gamme.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK NAVI

(1 100 €)

Ce pack est réservé à la finition Acenta. Comme son nom le laisse imaginer, le pack Navi propose un système de navigation. Ce dernier se pilote via un écran tactile de 7 pouces. Il intègre la fonction infotrafic et une carte Europe 3D. À noter que la caméra de recul fait également partie de ce pack, tout comme l'antenne "aileron de requin" et les vitres arrière (+ lunette) surteintées.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

ACCESSOIRES

(DE 66 À 549 €)

On trouve ici plusieurs éléments intéressants, à commencer par le Design Line (499 €),

qui intègre des baguettes de protection au niveau des bas de portières et du hayon, ainsi que des coques de rétroviseurs spécifiques. Deux teintes sont disponibles (noir laqué et chrome). Pour les amateurs d'aventure, Nissan propose le pack Crossover qui se compose de boucliers munis de protections couleur chrome, mat ou noir laqué. Ce pack est facturé 549 €. Toujours pour les boucliers, Nissan propose des films de protection qui préservent des rayures et protègent le seuil de chargement. Ils sont disponibles aux prix de 270 €. Tous les tarifs mentionnés ici comprennent la pose.

CONSEILLÉS PAR L'AJ (les films de protection)

EXTENSION DE GARANTIE

(DE 579 À 1 369 €)

D'office, le Qashqai bénéficie d'une garantie de 3 ans (ou 100 000 km), mais Nissan propose plusieurs extensions. Ainsi, pour un an de garantie supplémentaire (toujours dans la limite de 100 000 km), comptez 579 € et 779 € si vous désirez une limite à 150 000 km. Pour deux ans de garantie supplémentaires, soit 5 ans au total (ou 100 000 km), il vous en coûtera 779 € et 1 369 € si, là encore, vous repoussez la limite kilométrique à 150 000 km. C'est un peu cher dans l'ensemble, surtout qu'en matière de fiabilité, le Qashqai est plutôt bien placé, donc...

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX DIG-T 140 ch N-Connecta

28 750 € hors options - Malus écologique : 70 €

Le Qashqai ne ménage pas ses efforts pour rester dans le peloton de tête de la catégorie des SUV compacts. Au terme de notre revue de détail de la gamme, on peut dire que ces derniers n'ont pas été vains. Pour notre part, c'est la version DIG-T 140 ch qui s'impose, tandis que, parmi les finitions, notre préférence va à la N-Connecta qui propose un beau rapport prix/équipement. Seul regret, la boîte DCT n'est pas disponible avec ce bloc.

LES TEINTES

Peinture opaque gratuite



Rouge Toscane

Peintures métallisées 650 €



Rouge Magnétique



Bleu Indigo



Noir Métallisé



Cassis



Gris Squale



Gris Perle



Bronze Intense

Peintures métallisées 850 €



Blanc Lunaire



Bleu Topaze

LES JANTES



Jantes acier de série sur Visia.



Jantes alliage de série sur Acenta.



Jantes alliage de série sur N-Connecta.



Jantes alliage de série sur Tekna et Tekna+.

MERCEDES CLASSE C

Récemment modernisée, la Classe C a reçu fin 2018 des solutions techniques dernier cri, notamment au niveau de l'info-divertissement. Les changements esthétiques sont, eux, très discrets.

Par Pascal Serres Photo Yann Lefebvre

Cette quatrième génération de Mercedes Classe C affiche un très bon niveau de finition. Elle utilise en effet des matériaux de grande qualité qui sont par ailleurs très bien assemblés. Ainsi, les premiers modèles (2014) affichent une excellente tenue dans le temps. L'habitabilité n'est pas exceptionnelle, mais les passagers voyageront dans de bonnes conditions, y compris à l'arrière. On apprécie aussi le confort général et un comportement routier plus agile que celui de sa devancière, même s'il est vrai qu'il lui manque encore une once de dynamisme. Les mécaniques sont quasiment toutes agréables et seuls les modèles "premier prix", à la puissance trop juste, ne présentent que peu d'intérêt. Reste, pour ceux qui roulent beaucoup en ville, les versions hybrides (350e et 300h) qui associent agrément et sobriété.

LA GAMME

Modèles

	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)
--	-----------------------	------------------------

Notre avis

Essence	160	129	8	Une version trop juste pour être agréable au quotidien. Aucun intérêt.
	180	156	8,5	Volontaire, ce petit bloc 4 cylindres offre des prestations assez satisfaisantes.
	200	184	9	Pas besoin de chercher plus loin avec ce bloc rond et agréable à l'usage.
	250	211	10	Le haut du panier des 4 cylindres, dynamique et offrant de bonnes accélérations.
	300	245	11	Difficile de dénicher ce modèle, qui offre un bon compromis prix/agrément.
	350	306	11	Ce bloc peu répandu permet de disposer d'un 6 cylindres performant et agréable.
	400	333	11	Le surcroît de puissance n'apporte pas vraiment grand-chose, mais se paie au prix fort.
	450 AMG	367	12	Rare et assez cher sur le marché de l'occasion, ce modèle sportif et chic est agréable.
	63 AMG	510	12	La sonorité des 8 cylindres n'a d'égal que son agrément d'utilisation et son coût d'usage.
Diesel	180 CDI / 180 d	120	6	Seul intérêt de ce petit diesel : il permet d'accéder à la Classe C à un prix intéressant.
	200 CDI / 200 d	136	6,2	Un diesel sans grandes sensations, mais sans gros défaut non plus.
	220 CDI / 220d	170	6,1	Ce bloc alliant sobriété et agrément d'utilisation représente le meilleur compromis.
	250 CDI / 250 d	204	6,5	Un diesel assez sobre, coupleux à bas régime et volontaire sur route.
	300 CDI / 350 CDI	231/265	7	Des vieux 6 cylindres qui n'ont connu qu'une très brève carrière.
Hybride	350 e Hybrid essence	279	7	Une motorisation très intéressante en ville grâce à son agrément exemplaire.
	300 h Hybrid diesel	231	5	Un duo qui rend le diesel agréable à l'usage en ville, tout en réduisant son appétit.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 21 000 €

Diesel : à partir de 17 900 €

Hybride essence : à partir de 28 000 €

Hybride diesel : à partir de 25 000 €

Génération : actuelle (4^e)

Commercialisation : depuis 2014

Restylage : 2018

Carrosserie : berline, break, coupé (2016) et cabriolet (2016)

Exemplaires en circulation : 35 900

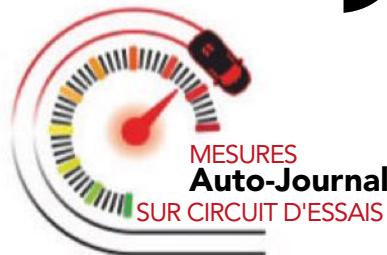


NOTRE CHOIX

220 d SPORTLINE 7G-TRONIC

de 2015

1^{er} prix prospecté : **19 500 €**
74 500 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	170 ch à 3 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 400 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée / puissance fiscale	2 143 cm ³ / 9 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 7

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques	205 / 60 R 16

Dimensions/Poids

L / l / h / empattement	4,69 / 1,81 / 1,44 / 2,84 m
Poids / tractable freiné	1 570 / 1 800 kg

Performances

1 000 m d. a.	29,7 s
0 à 100 km	8,3 s
90-130 km/h en Drive	7,6 s
Vitesse maxi	221 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	31 / 62 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV / AR	146 / 146 cm
Volume de coffre	432 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 1 400 €	Carte grise** : 299,70 €
----------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	6,1 l / 100 km
Ville / route / autoroute	7,1 / 5,9 / 5,3 l / 100 km
Autonomie / réservoir	1 082 km / 66 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	400 €	Kit de distribution chaîne
Amortisseurs AR	250 €	Embrayage BVA
Disques AV	370 €	FAP 650 €
Disques AR	170 €	Pneus (1 paire) 350 €
Plaquettes AV	150 €	Feu AV 450 €
Plaquettes AR	100 €	Feu AR 230 €
Filtre à air	35 €	Bouclier AV 500 €
Filtre à huile	25 €	Bouclier AR 450 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

La Classe C poursuit une carrière mitigée en termes de fiabilité, avec des rappels parfois importants encore diligentés.

Mais les soucis récurrents sont désormais très rares et tous les organes mécaniques affichent une très bonne robustesse.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR ESSENCE

Sur les premiers blocs essence (180, 200, 250 et 300 type M274), bruit provenant soit des bielles soit des pistons.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES

Fuite d'huile au niveau du carter de convertisseur sur les versions 7G-Tronic. Il faut démonter pour remplacer le joint.

FREIN

Bruit et/ou vibration au freinage. En cause, soit des disques voilés soit des plaquettes défectueuses. Remplacement des pièces incriminées.

LES RAPPELS

MAJEURS

CARROSSERIE (OCTOBRE 2018)

Sur les Mercedes Classe C fabriquées en mars 2018, le carénage inférieur du compartiment moteur est trop proche de l'échappement. La température élevée pourrait causer un incendie en cas de fonctionnement à pleine charge.

SIÈGES (JUILLET 2018)

Risque de mauvaise fixation des sièges avant sur les Mercedes Classe C fabriquées entre avril et août 2017.

DÉMARREUR (OCTOBRE 2017)

Sur les Mercedes Classe C de février 2014 à février 2017 : risque de dysfonctionnement du limiteur de courant du démarreur, qui pourrait surchauffer et causer un incendie.

DIRECTION (MAI 2017)

Sur les Mercedes Classe C construites entre janvier 2013 et octobre 2014, l'accouplement de la colonne de direction sur la crémaillère pourrait ne pas avoir été correctement serré.

FREIN DE STATIONNEMENT (AOÛT 2016)

Le frein de stationnement électrique peut ne pas fonctionner correctement (véhicules fabriqués entre février et mai 2016).

ÉLECTRONIQUE

Quelques pannes d'ordre électronique impactent la Classe C : GPS, mauvaise réception radio, prise USB défectueuse, commande de lève-vitre, avertisseur d'angle mort, radar/caméra de recul et même du pavé tactile... Le tout se résout par une mise à jour, sauf pour le pavé tactile qui peut être remplacé.

ALIMENTATION EN CARBURANT (JUIN 2016)

La canalisation haute pression entre la rampe de carburant et la pompe à haute pression peut se desserrer (Classe C produites entre le 8 juillet 2014 et le 15 février 2016).

AIRBAGS (JUIN 2015)

Sur certaines Mercedes C180, C200, C220, C250 BlueTec et 4MATIC, mauvais vissage des capteurs de choc sur les piliers B.

DISTRIBUTION (FÉVRIER 2015)

Sur les Mercedes Classe C produites de février 2014 à novembre 2014, en raison d'un défaut d'étanchéité au niveau du tendeur de chaîne de distribution, la tension de la chaîne peut ne plus être assurée correctement, au risque d'endommager le moteur.

DIRECTION (OCTOBRE 2014)

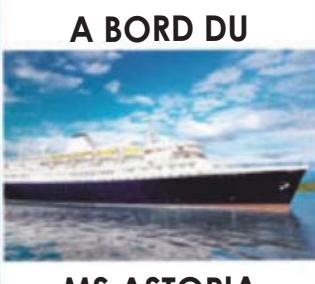
Sur les Mercedes Classe C produites jusqu'au 22 septembre 2014, le mécanisme de verrouillage de l'accouplement de direction peut ne pas avoir été correctement mis en place lors de la fabrication. Cela pourrait, dans les cas extrêmes, engendrer une perte de contrôle.

& MINEURS

CHAUFFAGE (JUIN 2015)

Sur 3 170 Mercedes C180, C200, C220, C250 BlueTec et 4Matic, mauvais montage de l'unité de commande du chauffage.

EN 2019, 2 DESTINATIONS "GRAND NORD"



A BORD DU

MS ASTORIA
259 cabines seulement

CROISIÈRES &
VOYAGES LECTEURS

SÉLECTIONNÉS POUR VOUS PAR VOTRE MAGAZINE

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

LES ATOUTS DE VOS CROISIÈRES

- 2 itinéraires spectaculaires à la meilleure des saisons !

SPITZBERG ET LES ILES LOFOTEN DU 2 AU 14 JUILLET 2019

Véritables trésors de la planète, l'archipel des **LOFOTEN** et le **SPITZBERG**, paradis de la faune arctique au nord du cercle polaire... un **ITINÉRAIRE D'EXPLORATION** !

GROENLAND, ISLANDE ET IRLANDE DU 14 AU 27 AOÛT 2019

Les espaces immaculés et les glaciers du **GROENLAND**, les volcans **ISLANDAIS** et les vertes collines **IRLANDAISES**, un **ITINÉRAIRE PASSION**.

Avec des **conférences passionnantes** de naturalistes, historiens des régions arctiques, ethnologues, marins... pour éclairer vos découvertes et la **présence de la rédaction* de Science&Vie au Spitzberg**.

* sauf cas de force majeure

NOUVEAUTÉ
SUR NOTRE SITE !
LES ÎLES GALAPAGOS

DU 30 NOVEMBRE
AU 11 DÉCEMBRE 2019



Informations & réservations au **01 41 33 59 59**

du lundi au vendredi de 9h à 18h, en précisant le **code L'AUTO JOURNAL**

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

ou demandez vos brochures en renvoyant le coupon complété à : Croisières L'Auto Journal - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT une documentation complète de(s) la croisière(s) proposée(s) par l'Auto Journal :

Spitzberg et les îles Lofoten **CR19SPITP**

Groenland-Islande-Irlande **CR19GROP**

Les îles Galapagos **CR19GALAP**

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Tél. :

Email :

Oui, je souhaite bénéficier des offres de l'Auto Journal et de ses partenaires. Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) OUI NON

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

Rivages du Monde
DES BATEAUX PAS COMME LES AUTRES

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

MITO				
1.4 MPI 78 ch Edizione	5	M	140	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Imola	5		0	20 930
1.4 TB MultiAir 140 ch Imola TCT	7	M	70	24 430
Veloce TCT	9	M	70	26 380

1.3 JTdm 95 ch Edizione

Surcoût Imola : Edizione + 4 340 €

Surcoût Veloce S : Veloce + 1 670 €

GIULIETTA

1.4 T-Jet 120 ch	7	M	3 756	22 700
1.6 JTdm 120 ch	6	M	65	25 500
Surcoût Super : "base" + 2 150 €				
Surcoût Executive : Super + 3 250 €				
Surcoût Sport Edition : Executive + 0 €				
Surcoût Turismo : Sport Edition + 3 900 €				

GIULIA

2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	2 010	37 500
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M	6 553	57 700
Quadrifoglio Auto.	40	M	10 500	83 300
2.2 Diesel 136 ch	7	M	253	31 400
2.2 Diesel 160 ch	9	M	253	33 700
2.2 Diesel 190 ch Super	10	M	253	40 900
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M	953	54 900

STELVIO

2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M	7 613	44 300
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M	7 340	52 500
Quadrifoglio Auto. Q4	41	M	10 500	91 400
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	M	410	39 900
2.2 Diesel 190 ch Auto.	10	M	410	42 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	12	M	1 050	50 400

4C

Standard Edition	14	M	2 610	63 200
Surcoût Edizione Speciale : Standard Edition + 4 300 €				
Surcoût Competition : Standard Edition + 9 300 €				

4C SPYDER

Surcoût : coupé + 9 800 €				
Surcoût Italia : Standard Edition - 3 100 €				

ALPINE

NOUVELLE A110	15	M	540	54 700

Pure

Surcoût Légende : Pure + 3 800 €

ASTON MARTIN

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

AUDI



Audi

Premium Murat

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

NOUVELLE A1	6		0	23 470

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	M	45	26 380
35 TFSI COD 150 ch	8	M	80	28 460
40 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11	M	613	35 030
30 TDI 116 ch	6	M	55	27 770
35 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	M	70	34 210
40 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	M	90	36 330

Surcoût Sport : "base" + 2 800 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 3 400 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €

A3 BERLINE (4 PORTES)

30 TFSI	6		0	27 420
35 TFSI COD	8	M	45	29 490
40 TFSI S tronic	10	M	75	35 870
S3 Quattro S tronic	20	M	3 473	55 510
RS3 Quattro S tronic	29	M	9 660	63 600
30 TDI	6		0	28 970
35 TDI	7		0	31 050
40 TDI Quattro S tronic	8	M	70	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 €				
Surcoût : coupé + 4 600 €				
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €				
Surcoût Executive : Sport + 5 000 €				
Surcoût Lusso : Executive + 4 800 €				
Surcoût Veloce TI : Veloce + 8 100 €				
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 32 600 €				

Surcoût Design : "base" + 4 800 €

Surcoût Sport Edition : Super + 5 000 €

Surcoût Executive : Sport Edition + 0 €

Surcoût Lusso : Executive

110 [LE PRIX DU NEUF]

SÉRIE 4 COUPÉ			
420i Lounge	10	M 1 490	41 650
430i Lounge Auto.	15	M 1 613	48 450
440i Lounge Auto.	21	M 4 253	55 550
M4	32	M 10 500	87 900
M4 Pack Compétition	34	M 10 500	94 700
420d Lounge	10	M 45	43 650
430d Lounge Auto.	15	M 1 490	53 050
435d xDrive Lounge Auto.	20	M 2 610	59 250
Surcoût Sport: Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury: Sport + 5 850 €			
Surcoût M Sport: Sport + 4 850 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPE			
Surcoût : coupé + 0 €			
SÉRIE 4 CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €			
NOUVEAU Z4			
sDrive20i	NC	NC	48 650
sDrive30i	NC	NC	54 700
M40i	NC	NC	67 650
Surcoût Sport: "base" + 4 550 €			
Surcoût M Sport: Sport + 2 100 €			
Surcoût First Edition : M40i + 9 450 €			
X3			
xDrive20i Lounge Auto.	11	M 3 660	47 700
xDrive30i Lounge Auto.	15	M 3 753	53 400
M40i Auto.	25	M 10 500	75 250
sDrive18d Première	8	M 300	41 900
xDrive20d Lounge Auto.	10	M 690	51 900
xDrive25d xLine Auto.	13	M 1 101	55 550
xDrive30d Lounge Auto.	16	M 2 353	58 400
M40d Auto.	21	M 4 673	74 250
Surcoût Lounge : Première + 2 750 €			
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €			
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €			
Surcoût M Sport : xLine + 2 400 €			
NOUVEAU X4			
xDrive20i Lounge Auto.	11	M 3 660	50 700
xDrive30i Lounge Auto.	15	M 3 756	56 400
M40i Auto.	25	M 10 500	77 200
xDrive20d Lounge Auto.	11	M 860	54 900
xDrive25d Lounge Auto.	13	M 1 101	58 550
xDrive30d Lounge Auto.	16	M 2 010	61 400
M40d Auto.	21	M 4 890	75 200
Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 2 250 €			
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €			
SÉRIE 5			
520i Lounge Auto.	10	M 210	48 850
530i Lounge Auto.	14	M 210	56 150
540i Lounge Auto.	22	M 3 290	62 950
M5 Auto.	52	M 10 500	127 550
M5 Compétition Auto.	55	M 10 500	136 500
530e Lounge	13	0	57 400
518d Lounge Auto.	NC	0	45 850
520d Lounge	10	M 45	47 550
530d Lounge Auto.	15	M 173	60 400
540d Lounge xDrive Auto.	20	M 1 490	68 050
M550d xDrive Auto.	28	M 5 113	90 650
Surcoût Sport: Lounge + 4 400 € à + 4 800 €			
Surcoût Luxury : Sport + 850 € à + 3 250 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 450 € à + 1 950 €			
SÉRIE 5 TOURING			
Surcoût: berline + 1 600 € à + 2 600 €			
SÉRIE 6 GRAN TURISMO			
630i Lounge Auto.	16	M 1 373	64 450
640i Lounge Auto.	23	M 5 573	71 500
620d Lounge Auto.	10	M 85	60 450
630d Lounge Auto.	16	M 1 153	68 700
640d Lounge xDrive Auto.	20	M 2 300	76 700
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €			
Surcoût Luxury : Sport + 600 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 4 400 €			
NOUVELLE SÉRIE 8			
M850i xDrive	49	NC	124 750
840d xDrive	20	M 2 300	99 700
Surcoût M Sport: "base" + 5 300 €			
Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €			
NOUVEAU X5			
xDrive40i Lounge Auto.	23	M 10 500	74 300
xDrive30d Lounge Auto.	16	M 2 773	72 400
M50d Auto.	28	M 7 073	100 350
Surcoût xLine : Lounge + 5 100 €			
Surcoût M Sport: xLine + 1 550 €			
X6			
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M 8 173	74 300
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M 8 173	79 500
M50d Auto.	26	M 10 500	104 300
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €			
Surcoût M Sport: Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €			
SÉRIE 7			
740e iPerformance	13	0	96 900
725d Auto.	13	M 90	85 450
730d Auto.	15	M 613	89 800

NOUVEAU X7			
740d xDrive Auto.	20	M 2 300	100 250
750d xDrive Auto.	28	M 3 756	111 650
Surcoût Exclusive: "base" + 13 000 €			
Surcoût M Sport: Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €			
i8			
xDrive40i	23	M 10 500	96 300
xDrive30d	16	M 3 660	94 400
M50d	28	M 8 753	120 450
Surcoût Exclusive: "base" + 4 450 €			
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €			
CITROËN			
AUTOJM.FR	MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE		
Jusqu'à -40%	03 81 36 30 30 www.autojm.fr		
TYPE	CV	B/M*	PRIX
C-ZERO	SANDERO	SANDERO STEPWAY	LOGAN
Confort	1 B	6 000	1.0 SCe 75 ch
C1 (3 PORTES)	LOGAN MCV	LOGAN STEPWAY	DUSTER
1.0 VTi 72 ch Live	4	0	0.9 TCe 75 ch
Surcoût Feel: Live + 1 800 €			1.0 TCe 90 ch
Surcoût Shine: Feel + 1 400 €			1.5 Blue dCi 95 ch
C1 (5 PORTES)	DOKKER	DOKKER STEPWAY	LODGY
Surcoût: 3 portes + 500 €			1.6 SCe 100 ch
C3	DS AUTOMOBILES	DS 3	DS 3 CROSSBACK
1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	1.2 PureTech 100 ch Chic
1.2 PureTech 82 ch Feel	4	0	1.2 PureTech 100 ch So Chic
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.
1.5 BlueHdi 100 Feel	5	0	1.2 PureTech 130 ch So Chic Auto.
Surcoût Feel: Live + 1 800 €			1.6 BlueHdi 100 ch Chic Auto.
Surcoût Shine : Feel + 1 850 €			1.6 BlueHdi 130 ch Chic Auto.
Surcoût Origins : Shine + 1 500 €			1.6 BlueHdi 130 ch So Chic Auto.
NOUVELLE C4 CACTUS	GRAND C4 SPACETOURER	GRAND C4 SPACETOURER	NOUVEAU DS 3 CROSSBACK
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	1.2 PureTech 100 ch Chic
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	1.2 PureTech 100 ch So Chic
1.5 BlueHdi 100 Live	5	0	1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.
1.5 BlueHdi 120 Feel Auto.	6	0	1.2 PureTech 130 ch So Chic Auto.
Surcoût Feel: Live + 1 800 €			1.6 BlueHdi 100 ch Chic Auto.
Surcoût Shine : Feel + 2 400 €			1.6 BlueHdi 130 ch Chic Auto.
NOUVEAU BERLINGO TAILLE M	NOUVEAU BERLINGO TAILLE XL	NOUVEAU DS 7 CROSSBACK	NOUVEAU TIPO 5 PORTES
1.2 PureTech 110 ch Live	6 M	45	1.2 PureTech 110 ch Chic Auto.
1.5 BlueHdi 75 ch Live	4	0	1.2 PureTech 110 ch So Chic Auto.
1.5 BlueHdi 100 ch Live	5	0	1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.
1.5 BlueHdi 130 ch Feel	7	0	1.2 PureTech 130 ch So Chic Auto.
Surcoût Feel: Live + 1 600 €			1.6 BlueHdi 100 ch Chic Auto.
Surcoût Shine: Feel + 2 000 €			1.6 BlueHdi 130 ch Chic Auto.
NOUVEAU BERLINGO TAILLE XL	NOUVEAU TIPO STATION WAGON	124 SPIDER	ABARTH 124 SPIDER
Surcoût : Taille M + 1 000 €			1.4 Turbo 170 ch

Dacia			
RRG Paris	Ventes de véhicules Neufs et Occasions	Tel : 01 86 65 49 45	www.renaultparis.fr
Surcoût Lounge: Popstar + 1 200 €			
Surcoût S: Lounge + 500 €			
Surcoût Collezione Fall : Lounge + 600 €			
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €			
Surcoût S Plus : Club + 500 €			
FERRARI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Portofino	NC	M 10 500	193 410
488 GTB	61	M 10 500	219 610
488 Spider	61	M 10 500	243 910
GTC4Lusso T	NC	M 10 500	230 260
GTC4Lusso	NC	M 10 500	266 200
812 Superfast	NC	M 10 500	287 425
FIAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
500	500	500	500

FORD				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE KA+				
1.2 70 ch Essential	4	M	35	10 350
1.2 85 ch Ultimate	5		0	12 050
1.5 TDCi 95 ch Ultimate	5		0	14 050
Surcouf White Edition/Black Edition: Ultimate + 600 €				
NOUVELLE KA+ ACTIVE				
1.2 85 ch	5	M	113	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	M	410	23 200
1.5 TDCi 85 ch Essential	4		0	17 300
1.5 TDCi 120 ch ST-Line	6		0	20 700
Surcouf Trend: Essential + 800 €				
Surcouf ST-Line: Trend + 1 300 €				
Surcouf Titanium: ST-Line + 0 €				
Surcouf Vignale: Titanium + 1 450 €				
Surcouf ST Plus: ST Pack + 1 400				
FIESTA (5 PORTES)				
Surcouf: 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
Surcouf Pack: "base" + 1 200 €				
Surcouf Plus: Pack + 1 500 €				
NOUVEL ECOSPORT				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	7	M	55	18 900
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	M	50	20 150
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	M	50	24 550
1.5 EcoBlue 100 ch Trend	5		0	21 250
1.5 EcoBlue 125 ch Titanium	7		0	24 850
Surcouf Titanium: Trend + 3 050 €				
Surcouf 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	M	40	25 650
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10	M	45	27 400
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	4		0	22 150
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6		0	26 650
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	NC	NC	27 850	
Surcouf ST-Line: Titanium + 750 €				
Surcouf Vignale: ST-Line + 2 150 €				
NOUVELLE FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost 125 ch	NC		0	25 400
1.5 EcoBoost 150 ch	NC	M	40	26 400
1.5 EcoBlue 120 ch	NC		0	27 400
2.0 EcoBlue 150 ch	NC		0	28 600
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)				
Surcouf: berline + 950 €				
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE				
Surcouf: berline + 950 €				
C-MAX				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	M	85	25 250
1.0 EcoBoost 125 ch Sport	6	M	113	28 250
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	M	75	27 250
1.5 TDCi 120 ch Sport	6	M	75	30 250
2.0 TDCi 150 ch Sport PowerShift	8	M	540	33 150
Surcouf Titanium: Sport + 400 €				
GRAND C-MAX				
Surcouf: C-MAX + 600 €				
KUGA				
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	2 453	23 150
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	2 453	29 000
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	M	410	27 100
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	M	2 153	32 500
2.0 TDCi 180 ch ST-Line Black & Silver PwrSh. 4x4 NC	M	3 290	39 800	
Surcouf Titanium: Trend + 3 650 €				
Surcouf ST-Line: Titanium + 2 000 €				
Surcouf ST-Line Black & Silver : ST-Line + 500 €				
Surcouf Vignale: ST-Line Black & Silver + 2 650 €				
MONDEO				
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9		0	36 150
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7	M	90	34 350
2.0 TDCi 180 ch Titanium PowerShift	9	M	300	37 650
Surcouf ST-Line : Executive + 2 450 €				
Surcouf Vignale: ST-Line + 3 650 €				
MONDEO SW				
Surcouf: berline + 1 000 €				
S-MAX				
1.5 EcoBoost 165 ch Titanium	NC	NC	37 350	
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	M	210	38 850
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	M	210	40 850
2.0 EcoBlue 240 ch ST-Line Auto.	14	M	2 153	40 750

Surcouf ST-Line: Titanium + 1 600 €				
Surcouf Vignale: ST-Line + 5 100 €				
GALAXY				
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9		NC	40 750
2.0 EcoBlue 120 ch Trend	6	M	353	38 550
2.0 EcoBlue 150 ch Trend	8	M	253	40 050
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	M	253	44 250
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14	M	2 773	48 550
Surcouf Titanium: Trend + 2 200 €				
NOUVEAU EDGE				
2.0 EcoBlue 238 ch ST-Line Auto. AWD	15	M	7 340	53 500
Surcouf Vignale : ST-Line + 3 400 €				
NOUVELLE MUSTANG FASTBACK				
2.3 EcoBoost	19	M	10 500	39 900
GT	36	M	10 500	47 900
Bullitt	37	M	10 500	54 900
NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcouf: Fastback + 4 000 €				
TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M	173	13 840
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4		0	14 840
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		0	15 460
Surcouf Trend: Ambiente + 750 €				
Surcouf Sport : Trend + 1 740 €				
Surcouf Titanium: Sport + 0 €				
NOUVEAU TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6		NC	22 190
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		NC	23 830
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		NC	25 270
Surcouf Trend: Ambiente + 1 880 €				
Surcouf Titanium: Trend + 1 920 €				
NOUVEAU GRAND TOURNEO CONNECT				
Surcouf: "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	M	35	17 190
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	M	300	20 250
Surcouf X-Road Elegance: Elegance + 1 380 €				
Surcouf Executive: Elegance + 1 400 €				
Surcouf X-Road Executive: Executive + 1 380 €				
Surcouf Exclusive: Executive + 1 600 €				
Surcouf X-Road Exclusive: Exclusive + 1 380 €				
CIVIC (5 PORTES)				
1.0 i-VTEC Elegance	6		0	23 590
1.5 i-VTEC Sport	10	M	75	28 340
Type-R GT	21	M	6 810	40 680
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0	25 010
Surcouf Executive: Elegance + 2 000 €	</td			

COMPASS			
	CV	B/M*	PRIX
1.4 MultiAir 140 ch Sport	8	M 2 300	25 500
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	M 2 300	27 800
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	M 4 050	40 700
Surcoût Longitude : Sport + 3 550 €			
Surcoût Limited : Longitude + 3 700 €			
Surcoût Signature : Limited + 3 000 €			
NOUVELLE WRANGLER			
2.0 T 272 ch Sport Auto.	NC	M 10 500	46 000
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	M 10 500	46 000
Surcoût Sahara : Sport + 6 600 €			
Surcoût Rubicon : Sahara + 0 €			
Surcoût Overland : Rubicon + 2 950 €			
NOUVELLE WRANGLER UNLIMITED			
Surcoût : Wrangler + 2 500 €			
NOUVEAU CHEROKEE			
2.2 MultiJet 150 ch Longitude	9	M 2 940	36 450
2.2 MultiJet 195 ch Longitude Auto.	11	M 3 290	39 950
Surcoût Limited : Longitude + 4 500 €			
Surcoût Overland : Limited + 6 000 €			
GRAND CHEROKEE			
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	M 10 500	70 400
SRT Auto.	39	M 10 500	86 400
Trackhawk	70	M 10 500	120 000
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M 8 460	58 400
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 500 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
KIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO			
1.0 67 Motion	4	0	11 000
1.2 84 Design	4	M 45	15 200
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût Design : Active + 1 000 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €			
Surcoût X Line : GT Line + 300 €			
RIO			
1.2 84 ch Motion	4	M 60	13 690
1.0 T-GDI 100 ch Active	5	0	16 490
1.0 T-GDI 120 ch Design	5	0	18 690
Surcoût Active : Motion + 1 700 €			
Surcoût Design : Active + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 000 €			
STONIC			
1.0 T-GDI 100 ch Motion	5	0	17 790
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	M 40	20 290
1.6 CRDi 115 ch Active	6	0	22 490
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Design : Active + 1 400 €			
Surcoût Premium : Design + 1 000 €			
NOUVELLE CEED			
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	M 75	20 990
1.4 T-GDI 140 ch Motion	7	M 140	21 990
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	0	23 590
1.6 CRDi 136 ch Motion	7	0	24 390
Surcoût Active : Motion + 2 100 €			
Surcoût Edition #1 : Active + 1 000 €			
NOUVELLE CEED SW (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			
NOUVELLE PROCEEDE			
1.0 T-GDI 120 ch GT Line	6	M 90	26 690
1.0 T-GDI 140 ch GT Line	7	M 253	27 590
GT DCT	12	M 1 490	34 990
1.6 CRDi 136 ch GT Line	7	0	29 990
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 800 €			
NIRO			
Motion	5	0	27 450
Rechargeable Active	4	0	36 550
e-Niro Active	1	B 6 000	38 500
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Design : Active + 2 000 €			
Surcoût Premium : Active + 2 000 €			
NOUVEAU SPORTAGE			
1.6 GDi 132 ch Motion	8	M 2 940	24 390
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	M 80	26 390
1.6 CRDi 136 ch Active	7	M 80	30 890
2.0 CRDi 48V 185 ch GT Line Auto. 4x4	10	M 1 490	38 990
Surcoût Active : Motion + 3 500 €			
Surcoût Design : Active + 1 000 €			
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 500 €			
NOUVELLE OPTIMA			
1.6 T-GDI 180 ch GT Line DCT	10	M 1 050	38 490
1.6 CRDi 136 ch Premium DCT	7	M 73	35 290
Hybride Plug-in Premium	6	0	41 290
Surcoût GT Line : Premium + 5 000 €			
Surcoût Ultimate : Premium + 5 500 €			

NOUVELLE OPTIMA SW			
Surcoût : berline + 1 500 €			
SORENTO			
2.2 CRDi 200 ch GT Line Auto.	12	M 2 453	48 200
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €			
STINGER			
2.0 T-GDi 245 ch GT Line Pack Premium	16	M 7 613	50 400
GT	27	M 10 500	60 800
2.2 CRDi 200 ch GT Line	11	M 2 153	45 400
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €			
LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC	M 10 500	180 000
Huracán LP 610-4	NC	M 10 500	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	M 10 500	223 740
Aventador LP 700-4	NC	M 10 500	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	M 10 500	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	NC	M 10 500	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	NC	M 10 500	432 960
Urus 4.0 650 ch	NC	M 10 500	205 715
LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU RANGE ROVER EVOQUE			
P200 AWD Auto.	12	M 6 300	45 650
P250 AWD Auto.	16	M 7 340	49 900
P300 AWD Auto.	20	M 9 050	54 550
D150	9	M 953	39 350
D180 AWD Auto.	11	M 1 613	46 650
D240 AWD Auto.	15	M 3 660	50 500
Surcoût S : "base" + 5 150 €			
Surcoût SE : S + 5 300 €			
Surcoût HSE : SE + 5 100 €			
DISCOVERY			
2.0 Si4 300 ch S	NC	M 10 500	55 500
3.0 Si6 340 ch SE	NC	M 10 500	62 700
2.0 TD4 180 ch S	NC	M 3 660	52 800
2.0 SD4 240 ch S	NC	M 10 500	56 700
3.0 TD6 258 ch SE	NC	M 10 500	61 700
Surcoût SE : S + 3 000 €			
Surcoût HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €			
DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M 10 500	41 800
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	M 10 500	53 500
2.0 eD4 150 ch Pure	8	M 1 490	34 700
2.0 TD4 180 ch Pure	10	M 4 460	39 400
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	M 7 613	51 900
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Surcoût HSE : SE + 5 600 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 200 €			
RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	16	M 7 073	57 200
P300 Auto.	NC	M 8 753	60 700
D180 Auto.	11	M 1 873	57 200
D240 Auto.	15	M 5 113	61 400
D275 Auto.	NC	M 5 573	64 730
D300 Auto.	20	M 5 573	66 500
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Surcoût S : R-Dynamic + 2 800 €			
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €			
Surcoût SE : R-Dynamic S + 500 €			
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE : R-Dynamic SE + 4 400 €			
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €			
RANGE ROVER SPORT			
2.0 Si4 300 ch S	21	M 10 500	67 700
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	M 10 500	99 800
SVR	51	M 10 500	134 900
P400e SE	18	0	89 400
3.0 SDV6 249 ch S	NC	M 10 500	70 200
3.0 SDV6 306 ch SE	19	M 10 500	79 800
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	M 10 500	96 200
Surcoût SE : S + 4 100 €			
Surcoût HSE : SE + 5 900 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 € à + 2 900 €			
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 900 € à + 13 300 €			
RANGE ROVER			
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	45	M 10 500	126 200
SVAutobiography Dynamic	50	M 10 500	178 400
P4			

NOUVELLE CLASSE C COUPÉ						
180 Avantgarde Line	NC	M	300	39 200		
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	410	45 200		
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	10 500	73 200		
63 AMG S Auto.	NC	M	10 500	110 200		
200 d Avantgarde Line Auto.	NC		0	45 200		
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	35	48 700		
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	540	54 700		
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 2 100 €						
NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET						
Surcoût: coupé + 7 800 €						
SLC						
180	8	M	690	36 100		
200	10	M	1 613	41 000		
300 Auto.	14	M	2 300	48 900		
43 AMG Auto.	25	M	8 753	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	M	5 113	46 450		
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	6 810	56 950		
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	10 500	68 550		
63 AMG 4Matic Auto.	NC	M	10 500	99 600		
63 AMG S 4Matic Auto.	NC	M	10 500	108 500		
350 e Executive 4Matic	10		0	58 350		
220 d 4Matic Auto.	9	M	2 300	48 600		
250 d 4Matic Auto.	11	M	2 300	49 950		
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	6 553	58 300		
Surcoût Executive: "base" + 5 100 €						
Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €						
Surcoût Fascination : Sportline + 3 800 €						
GLC COUPÉ						
250 Executive 4Matic Auto.	12	M	5 113	56 700		
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	6 810	62 100		
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	10 500	73 700		
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	10 500	104 000		
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC	M	10 500	112 900		
350 e Executive 4Matic	10		0	63 500		
220 d Executive 4Matic Auto.	9	M	2 300	58 850		
250 d Executive 4Matic Auto.	11	M	2 300	60 200		
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	6 300	63 450		
Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €						
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €						
CLASSE E						
200 Avantgarde Line Auto.	NC	M	2 153	54 850		
450 Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	10 500	73 400		
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	M	10 500	136 300		
300 e Avantgarde Line	NC		0	60 200		
200 d Avantgarde Line Auto.	7	M	65	52 600		
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	65	56 700		
350 d Avantgarde Line Auto.	NC	M	613	65 600		
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	2 153	71 900		
300 de Avantgarde Line Auto.	NC		0	64 450		
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 2 700 €						
CLASSE E BREAK						
Surcoût : berline + 2 200 €						
CLASSE E ALL-TERRAIN						
220 d 4Matic Auto.	11	M	1 490	64 700		
400 d 4Matic Auto.	NC	M	4 253	77 500		
CLASSE E COUPE						
200 Executive Auto.	10	M	2 940	54 650		
300 Executive Auto.	15	M	7 613	59 400		
220 d Executive Auto.	10	M	80	56 500		
Surcoût Sportline : Executive + 6 300 €						
Surcoût Fascination : Sportline + 6 400 €						
CLASSE E CABRIOLET						
Surcoût : coupé + 6 400 €						
NOUVEAU CLS COUPÉ						
450 Executive 4Matic Auto.	26	M	6 300	76 100		
300 d Executive Auto.	NC	M	253	71 900		
400 d Executive 4Matic Auto.	23	M	2 153	82 900		
Surcoût AMG Line+ : Executive + 9 200 €						
NOUVEAU GLE						
450 Avantgarde Line	NC	M	9 660	78 000		
300 d Avantgarde Line	NC	M	2 940	67 600		
350 d Avantgarde Line	NC	M	8 460	68 600		
400 d Avantgarde Line	NC	M	8 460	74 600		
Surcoût AMG Line+ : Avantgarde Line + 4 000 €						
GLE COUPÉ						
400 4Matic Auto.	NC	M	10 500	74 900		
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 500	91 600		
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 500	134 500		
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	10 500	145 000		
350 d 4Matic Auto.	16	M	10 500	72 700		
Surcoût Executive: "base" + 6 100 €						
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €						
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €						
CLASSE S						
450 Executive 4Matic Auto.	25	M	8 460	103 850		
560 Fascination 4Matic Auto.	36	M	10 500	126 550		
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	M	10 500	187 750		
65 AMG Limousine Auto.	57	M	10 500	239 750		
650 Maybach Auto.	36	M	10 500	216 950		

NOUVELLE CLASSE E						
560 e Limousine	NC		0	118 650		
350 d Executive Auto.	17	M	2 453	93 250		
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	3 473	100 450		
Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €						
Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €						
NOUVELLE CLASSE S COUPÉ						
450 Executive 4Matic	NC	M	10 500	120 100		
560 Executive 4Matic	NC	M	10 500	146 100		
63 AMG 4Matic+	53	M	10 500	196 300		
65 AMG	57	M	10 500	256 600		
NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET						
560 Executive	36	M	10 500	159 000		
63 AMG 4Matic+	NC	M	10 500	212 300		
65 AMG Auto.	53	M	10 500	272 600		
Surcoût AMG Line: Executive + 4 400 €						
SL						
400 Auto.	25	M	10 500	105 700		
500 Executive Auto.	35	M	10 500	135 600		
63 AMG Auto.	50	M	10 500	181 400		
NOUVELLE AMG GT COUPÉ 4P.						
63 S 4Matic+	NC	M	10 500	170 500		
AMG GT						
GT	35	M	10 500	128 800		
GT S	41	M	10 500	147 900		
GT C	47	M	10 500	159 600		
GT R	52	M	10 500	176 400		
AMG GT ROADSTER						
Surcoût: coupé + 12 700 €			</td			

114 [LE PRIX DU NEUF]

208 (5 PORTES)			
	TYPE	CV	B/M*
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
Surcoût Active : Like + 1 500 €			
Surcoût Signature : Active + 650 €			
Surcoût Allure : Signature + 1 650 €			
Surcoût Tech Edition : Allure + 750 €			
Surcoût GT Line : Tech Edition + 350 €			
2008			
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	19 200
1.2 PureTech 110 ch Style Auto.	5	0	23 250
1.2 PureTech 130 ch Style	7	0	22 250
1.5 BlueHDI 100 ch Active	5	0	21 850
1.5 BlueHDI 120 ch Allure Auto.	6	0	26 750
Surcoût Style : Active + 950 €			
Surcoût Allure : Active + 2 300 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 200 €			
Surcoût Crossway : GT Line + 450 €			
308			
1.2 PureTech 110 ch Access	5	0	21 050
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 900
1.6 THP 225 ch GT Auto.	13 M	253	35 050
GTi by Peugeot Sport	16 M	1 373	38 900
1.5 BlueHDI 100 ch Access	5	0	23 200
1.5 BlueHDI 130 Active	6	0	26 800
2.0 BlueHDI 180 ch GT Auto.	9	0	36 250
Surcoût Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €			
Surcoût Style : Active + 700 €			
Surcoût Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €			
Surcoût Tech Edition : Allure + 1 100 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			
308 SW			
Surcoût : berline + 850 € à + 950 €			
3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7 M	40	27 000
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10 M	90	36 250
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	31 600
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	10 M	70	41 550
Surcoût Active : Access + 2 100 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €			
5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7 M	40	27 800
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10 M	90	38 250
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	34 300
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	10 M	70	43 550
Surcoût Active : Access + 4 000 €			
Surcoût Allure : Active + 2 050 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €			
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €			
NOUVELLE 508			
1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10 M	65	34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13 M	140	46 000
1.5 BlueHDI 130 ch Active	6	0	32 300
2.0 BlueHDI 160 Allure Auto.	9 M	40	38 800
2.0 BlueHDI 180 ch GT Line Auto.	9 M	70	43 300
Surcoût Allure : Active + 3 000 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 400 €			
Surcoût GT : GT Line + 4 300 €			
NOUVELLE 508 SW			
Surcoût : berline + 1 300 €			
NOUVEAU RIFTER			
1.2 PureTech 110 ch Active	6 M	45	23 150
1.5 BlueHDI 100 ch Active	5	0	24 300
1.5 BlueHDI 130 Active	7	0	26 050
Surcoût Allure : Active + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 050 €			
NOUVEAU RIFTER LONG			
Surcoût : Rifter + 1 000 €			
PORSCHE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19 M	4 460	55 040
S	24 M	8 460	67 790
GTS	25 M	10 500	78 830
718 BOXSTER			
2.0	19 M	4 460	57 080
S	24 M	8 460	69 830
GTS	25 M	10 500	80 870
NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 992)			
Carrera S	NC	NC	122 255
PANAMERA			
3.0	22 M	5 113	93 407
4S	33 M	10 500	118 007
Turbo	46 M	10 500	159 047
E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	0	189 062

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 2 880 € à + 5 040 €			
MACAN			
2.0	15 M	5 340	58 835
S	23 M	10 500	64 355
GTS	25 M	10 500	77 555
Turbo	29 M	10 500	87 350
Turbo Pack Performance	33 M	10 500	94 790
NOUVEAU CAYENNE			
3.0	24 M	10 500	77 184
S	34 M	10 500	94 464
Turbo	47 M	10 500	141 744
RENAULT			
RRG Paris Ventes de véhicules Neufs et Occasions			
Tel : 01 86 65 49 45			
www.renaultparis.fr			
TYPE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4 M	75	11 400
0.9 TCe 90 ch Zen	4 M	0	14 100
GT	6 M	90	17 600
Surcoût Limited : Life + 1 500 €			
Surcoût Zen : Life + 1 700 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			
Surcoût Red Night : Intens + 1 000 €			
ZOE			
R90 Life	1 B	6 000	32 900
Q90 Life	1 B	6 000	33 400
R110 Intens	1 B	6 000	35 500
Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 800 €			
CLIO			
0.9 TCe 75 Trend	4	0	15 300
0.9 TCe 90 Trend	5	0	16 600
1.5 dCi 75 Trend	4	0	18 000
1.5 dCi 90 Limited	4	0	19 900
Surcoût Limited : Trend + 1 100 €			
Surcoût Intens : Limited + 2 250 €			
CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
CAPTUR			
0.9 TCe 90 ch Life	5 M	65	17 800
1.3 TCe 130 ch Zen	7 M	90	20 950
1.3 TCe 150 ch Intens	8 M	80	24 200
1.5 dCi 90 ch Zen	4	0	22 200
Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 100 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 400 €			
MÉGANE			
1.3 TCe 115 ch Life	6 M	70	21 300
1.3 TCe 140 ch Zen	7 M	75	25 100
1.3 TCe 160 ch Intens	8 M	75	28 600
R.S.	17 M	2 300	38 100
R.S. Trophy	19 M	8 173	44 100
1.5 Blue dCi 95 ch Life	4	0	23 600
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5	0	26 900
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Limited : Zen + 600 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 300 €			
Surcoût GT-Line : Intens + 1 800 €			
MÉGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €			
SCÉNIC			
1.3 TCe 115 ch Life	6 M	410	25 400
1.3 TCe 140 ch Zen	7 M	410	28 700
1.3 TCe 160 ch Intens	9 M	410	32 300
1.7 Blue dCi 120 ch Life	6 M	85	28 100
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8 M	85	34 600

Surcoût Perfect : Passion + 125 €
Surcoût Prime : Perfect + 1 125 € à + 2 025 €
Surcoût Brabus Style : Prime + 1 750 € à + 1 950 €
SSANGYONG
TYPE CV B/M* PRIX
TIVOLI
160 e-XGI Urban+ AEBS 7 M 1 490 17 990
160 e-XDI Urban+ AEBS 6 0 19 990
Surcoût Sport Bi-ton Safety Pack : Urban+ AEBS + 3 250 €
Surcoût Smart Black : Sport Bi-ton Safety Pack + 450 €
Surcoût Luxury Safety Pack : Luxury + 1 450 €
TIVOLI XLV
160 e-XDI Sport Bi-ton Safety Pack 6 M 55 24 640
KORANDO
220 e-XDI Pack Sport 10 M 6 613 25 990
RODIUS
220 e-XDI 11 M 10 500 30 690
SUBARU
TYPE CV B/M* PRIX
IMPREZA
1.6 114 ch Confort Lineartronic 6 M 1 740 26 490
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €
XV
1.6i 114 ch Confort Lineartronic 6 M 2 610 26 990
Surcoût Premium GPS: Confort + 2 000 €
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €
FORESTER
2.0i 150 ch Confort Lineartronic 8 M 4 460 32 990
Surcoût Luxury: Confort + 2 000 €
Surcoût Exclusive : Luxury + 2 000 €
OUTBACK
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic 10 M 4 050 39 990
Surcoût Luxury: Premium GPS + 2 000 €
Surcoût Exclusive: Luxury + 3 000 €
BRZ
2.0i 200 ch 12 M 10 500 32 990
SUZUKI
TYPE CV B/M* PRIX
CÉLÉARIO
1.0 VVT 68 ch Avantage 3 0 9 790
Surcoût Privilège: Avantage +1 600 €
Surcoût Pack: Privilège + 800 €
IGNIS
1.2 Dualjet Avantage 5 0 12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack 4 0 16 540
Surcoût Privilège: Avantage + 1 150 €
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €
SWIFT
1.2 Dualjet Avantage 4 0 13 440
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack 4 0 16 890
1.0 Boosterjet Privilège 5 0 15 890
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack 5 0 18 090
Sport 7 M 75 20 700
Surcoût Privilège: Avantage + 1 250 €
BALENO
1.2 Dualjet Privilège 4 0 14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack 4 0 17 250
1.0 Boosterjet Pack 5 0 17 490
Surcoût Pack: Privilège + 1 700 €
NOUVEAU JIMNY
1.5 VVT Avantage 6 M 2 153 17 225
Surcoût Privilège: Avantage + 700 €
Surcoût Pack : Privilège + 2 070 €
NOUVEAU VITARA
1.0 Boosterjet Avantage 6 M 55 18 390
1.4 Boosterjet Pack 7 M 173 23 790
Surcoût Privilège: Avantage + 1 900 €
Surcoût Style: Pack + 2 500 €
S-CROSS
1.0 Boosterjet Avantage 6 M 50 19 740
1.4 Boosterjet Style 7 M 353 25 390
Surcoût Privilège: Avantage + 2 400 €
TESLA
TYPE CV B/M* PRIX
MODEL S
75D 1 B 6 000 82 800
100D 1 B 6 000 105 700
P100D 1 B 6 000 142 800
MODEL X
75D 1 B 6 000 90 700
100D 1 B 6 000 110 300
P100D 1 B 6 000 152 300
TOYOTA
TYPE CV B/M* PRIX
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)
1.0 VWT-i 72 ch x 4 0 11 190
Surcoût x-play: x + 1850 €
Surcoût x-cite : x-play + 1 000 €

AYGO (5 PORTES)
Surcoût: 3 portes + 400 €
Surcoût x-trend : x-cite + 0 €
YARIS (3 PORTES)
1.0 VWT-i 70 ch Active 4 0 14 350
1.5 VWT-i 110 ch France 6 0 16 400
Surcoût France: Active + 900 €
YARIS (5 PORTES)
100h France 5 0 19 650
Surcoût: 3 portes + 600 €
Surcoût Design Y20: France + 1 400 €
Surcoût 20ème anniversaire : Design Y20 +1 200 €
Surcoût Dynamic : France + 800 €
Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €
C-HR
1.2 Turbo 116 ch Active 7 M 540 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 M 50 24 250
136h Tendance 4 0 26 550
Surcoût Design: Tendance + 850 €
Surcoût TechnoLine : Design + 500 €
Surcoût Collection : TechnoLine + 750 €
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)
Surcoût: berline 5 p + 1 100 €
PRIUS
Dynamic 4 0 30 800
Rechargeable Dynamic Pack Premium 3 0 39 300
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 000 €
Surcoût Lounge: Dynamic Pack Premium + 2 300 €
Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 1 200 €
PRIUS +
136h Active 4 0 33 000
Surcoût Dynamic: Active + 1 500 €
Surcoût SkyView: Dynamic + 1 000 €
Surcoût Lounge: SkyView + 2 550 €
NOUVEAU RAV4
Hybride Active NC NC 34 950
Surcoût Dynamic: Active + 2 150 €
Surcoût Lounge: Dynamic + 5 900 €
Surcoût Collection: Lounge + 2 000 €
LAND CRUISER (3 PORTES)
2.8 D-4D 177 ch Le Cap 11 M 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 M 9 050 32 490
VOLKSWAGEN
TYPE CV B/M* PRIX
UP! (3 PORTES)
1.0 60 ch Take up! 3 0 10 700
1.0 75 ch Move up! 4 0 13 590
1.0 TSI 90 Move up! 5 0 14 230
GTI 6 0 16 860
Surcoût Move up!: Take up! + 2 500 €
Surcoût Connect : Move up! + 0 €
Surcoût High up!: Move up! + 1 930 €
UP! (5 PORTES)
e-Up! 2 B 6 000 28 000
Surcoût: 3 portes + 500 €
CROSS UP!
1.0 TSI 90 5 0 16 900
POLO
1.0 65 ch Trendline 4 0 14 780
1.0 80 ch Trendline 4 0 15 280
1.0 TSI 95 ch Trendline 5 0 16 100
1.0 TSI 115 ch Copper Line 6 0 21 150
GTI DSG 11 M 300 29 090
1.6 TDI 80 Trendline 4 0 18 490
1.6 TDI 95 Confortline 5 0 21 230
Surcoût Confortline: Trendline + 2 280 €
Surcoût Connect : Confortline + 150 €
Surcoût Copper Line : Connect + 1 820 €
Surcoût Carat: Confortline + 2 010 €
Surcoût R-Line: Carat + 0 €
Surcoût Carat Exclusive : R-Line + 1 510 €
NOUVEAU T-CROSS
1.0 TSI 115 First Edition NC NC 26 300
T-ROC
1.0 TSI 115 ch 6 0 22 620
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge 8 0 26 950
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG 11 M 2 010 34 840
1.6 TDI 115 ch NC 0 26 040
2.0 TDI 150 ch Lounge 6 0 30 310
Surcoût Lounge : "base" + 2 380 €
AYGO (5 PORTES)
Surcoût Carat : Lounge + 2 690 €
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 830 €
Surcoût R-Line : Carat + 0 €
Surcoût Confortline : Trendline + 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 Confortline 7 0 27 160
1.5 TSI EVO 150 ch Carat 8 0 31 120
GTI Performance 14 M 1 613 37 970
1.6 TDI 115 ch Trendline 6 0 26 300
2.0 TDI 150 ch Confortline 7 0 31 390
eGolf 4 B 6 000 40 040
Surcoût Connect : Trendline + 1 770 €
Surcoût Confortline: Trendline + 2 220 €
Surcoût Carat : Confortline + 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 Confortline 7 0 28 160
1.5 TSI EVO 150 ch Carat 8 0 32 120
1.6 TDI 115 ch Trendline 6 0 27 300
2.0 TDI 150 ch Confortline 8 0 32 390
Surcoût Connect: Trendline + 1 770 €
Surcoût Confortline: Trendline + 2 220 €
Surcoût Carat : Confortline + 2 490 €
GOLF ALLTRACK
2.0 TDI 150 ch DSG 8 M 300 38 600
NOUVELLE GOLF SPORTSVAN
1.0 TSI 115 ch Trendline 6 0 24 650
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline 7 0 28 780
1.5 TSI EVO 150 ch Carat DSG 8 0 35 420
1.6 TDI 115 ch Trendline 6 0 27 910
Surcoût Confortline: Trendline + 2 580 €
Surcoût Connect : Confortline + 300 €
Surcoût Carat : Confortline + 3 050 €
COCCINELLE
1.4 TSI 150 ch Ultimate DSG 8 M 80 33 990
2.0 TSI 220 ch Ultimate DSG 13 M 2 610 37 490
COCCINELLE CABRIOLET
Surcoût : Coccinelle + 3 680 € à + 4 200 €
TOURAN
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline 8 M 50 30 000
1.6 TDI 115 ch Trendline 6 0 28 440
2.0 TDI 150 ch Confortline 8 M 50 33 160
Surcoût Confortline: Trendline + 3 000 €
Surcoût Connect : Confortline + 100 €
Surcoût Carat : Confortline + 2 920 €
Surcoût R-Line: Carat + 2 230 €
TIGUAN
1.5 TSI EVO 130 ch Trendline 7 M 75 26 690
1.5 TSI EVO 150 ch Trendline 8 M 140 31 000
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG NC NC 43 940
2.0 TDI 150 ch Trendline 8 M 60 34 090
2.0 TDI 190 ch Carat 4Motion DSG 11 M 1 490 46 780
Surcoût Confortline: Trendline + 3 210 € à + 2 550 €
Surcoût Connect : Confortline + 150 €
Surcoût Carat : Confortline + 3 630 €
Surcoût Carat Exclusive: Carat + 2 570 € à + 3 620 €
TIGUAN ALLSPACE
Surcoût: Tiguan + 2 530 € à + 3 260 €
PASSAT
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline NC 0 31 980
2.0 TDI 150 ch Confortline 7 0 35 170
2.0 TDI 190 ch Carat 4Motion DSG 10 0 46 030
Surcoût Connect : Confortline + 990 €
Surcoût Carat: Confortline + 5 580 €
Surcoût Carat Exclusive: Carat + 3 010 €
PASSAT SW (BREAK)
Surcoût berline : + 1 290 € à + 1 570 €
PASSAT ALLTRACK
2.0 TDI 190 ch DSG 11 M 85 46 800
ARTEON
1.5 TSI 150 ch DSG NC M 80 40 740
2.0 TSI 272 ch Elegance 4Motion DSG NC M 1 490 54 730
2.0 TDI 150 ch 8 0 41 560
2.0 TDI 190 ch Elegance DSG 10 0 50 320
Surcoût Elegance: "base" + 4 480 €
Surcoût R-Line : Elegance + 240 €
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 4 150 € à + 4 350 €
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 3 760 €
SHARAN
1.4 TSI 150 ch Trendline 8 M 1 260 37 060
2.0 TDI 150 ch Confortline 8 M 210 42 690
Surcoût Confortline: Trendline + 2 250 €
Surcoût Connect : Confortline + 580 €
Surcoût Carat : Confortline + 4 060 €
NOUVEAU TOUAREG
3.0 TDI 231 ch NC M 4 253 56 100
3.0 TDI 286 ch Carat NC M 4 253 70 460
Surcoût Carat: "base" + 8 930 €
Surcoût R-Line : Carat + 2 550 €
Surcoût Carat Exclusive : R-Line + 5 900 €
Surcoût R-Line Exclusive : Carat Exclusive + 1 900 €
CADDY
1.0 TSI 84 ch Conceptline 6 NC 17 520
1.0 TSI 102 ch Trendline 6 NC



En vente actuellement !

AutoClassiques Plus

Février - Mars



ON N'A PAS TOUS LES JOURS C'EST ANS !

Depuis 1919, la marque Citroën est inscrite dans le cœur de chaque Français ! Avec un patrimoine de plus de 300 modèles, dont certains ont marqué à jamais l'industrie automobile, elle a su faire preuve d'une belle audace. Pour retracer et célébrer cette épopée, Auto Plus vous propose 25 pages consacrées à ce grand constructeur français et à son histoire.

Retrouvez également dans ce numéro : les bonnes affaires du moment, les essais de la rédaction et la rubrique 2 roues...

Bonne lecture...

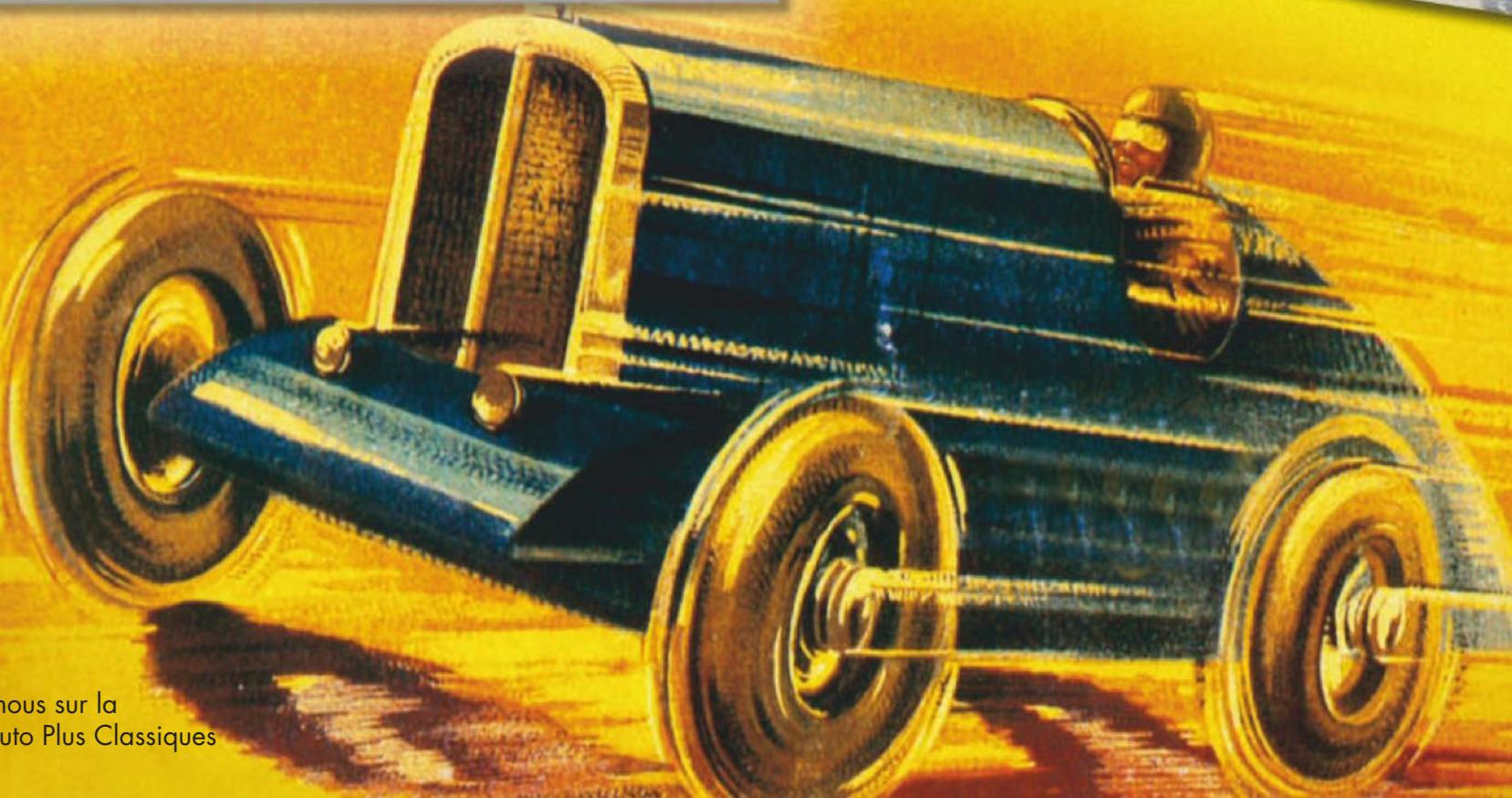


+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR RÊVER, POUR ACHETER...

M 02319-41 F. 4,50 € RD



Suivez-nous sur la
page Auto Plus Classiques



Référent sur le marché de l'automobile premium



LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

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

N° FR020262-1

★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS

Ancien Moderne

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

Création : designit

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSENS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

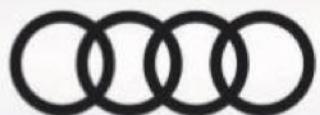
ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128 rue de la Boétie - Espace Elysée - 75008 PARIS - RCS Paris B 350 894 945 - N° ORIAS : 070011752 - www.orias.fr

On a réveillé l'Audi A3.

Audi A3 Sportback
Sport Limited.



À partir de :

290€

par mois⁽¹⁾

1^{er} loyer de 3500€



Location longue durée sur 37 mois et 45 000 km avec 3 ans de Garantie⁽²⁾, Entretien plus⁽³⁾ et Assistance inclus. 1^{er} loyer de 3 500 € et 36 loyers de 290 €. Offre valable du 1^{er} mars au 31 mars 2019. (1) Exemple pour une Audi A3 Sportback 30 TFSI BVM 6 Sport Limited avec option incluse dans les loyers : 1 an de garantie additionnelle. Modèle présenté : Audi A3 Sportback 30 TFSI BVM 6 Sport Limited avec options incluses dans les loyers : peinture métallisée, jantes aluminium Audi Sport 5 branches trapézoïdales noires tournées

brillantes 18", 1^{er} loyer de 4 300 € et 36 loyers de 290 € en location longue durée sur 37 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/03 au 31/03/2019, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15 av de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Volkswagen Group France S.A. - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Gamme Audi A3 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,9 - 8,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 103 - 192. « Tarif » au 31/01/2019. Valeurs susceptibles d'évoluer à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Audi A3 Sport Limited = Audi A3 série limitée sport.

Premium Automobiles
105, Bd 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-marnelalallee.fr

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

Datch.fr

VOUS LES AIMEZ



Commandez avant 15h
EXPÉDITIONS QUOTIDIENNES
livrés avant 13h

NOUS AUSSI...

35 000 références pour prendre soin de vos anglaises
Mini - Triumph - MG - Austin-Healey - Jaguar
 pièces neuves • stock d'époque • pièces rares

Distributeur officiel British Motor Heritage
 Certificats de conformité pour
 homologation après importation

Boutique : du Lundi au Vendredi 9h-13h / 14h30-19h
 Service aux professionnels
 Expéditions dans le monde entier

BRITISH
MOTOR
HERITAGE
APPROVED



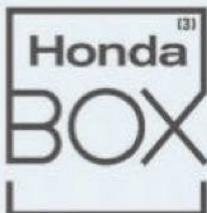
www.datch.fr
 PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES - OUTILLAGE - PUBLICATIONS
 99 boulevard Henri Barbusse - 78800 Houilles
 Tél : 0892 231 621* - Fax : 09 55 48 11 51

*03 80 70 00 00



Nouveau
CR-V
HYBRID

L'hybride,
les sensations
en plus



Louez votre Honda,
ON VOUS OFFRE L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE⁽²⁾

À PARTIR DE **339€/MOIS⁽¹⁾**

Location avec Option d'Achat 60 mois. 1^{er} LOYER DE 4 350 € puis 59 LOYERS de 338,08 €.
MONTANT TOTAL Dû avec option d'achat finale 39 634,80 €.

Découvrez la nouvelle
technologie Honda **HYBRID i-MMD**
intelligent Multi-Mode Drive

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER
Consommations en cycle mixte à partir de 5,3 L/100 km et émissions de CO2 de 119 g/km*.
Exemple de consommation et d'émissions de CO2 en cycle mixte NEDC corrigé pour un CR-V Hybrid 2.0 i-MMD 2WD Elegance. Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 31 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 2.0 i-MMD 2WD Comfort neuf au prix de 33 690 € (sans peinture métallisée) soit 34 600 € après déduction de 910 € de remise, 1^{er} LOYER 4 350 € puis 59 LOYERS DE 338,08 €. MONTANT TOTAL DU : hors option d'achat 24 634,80 €. Option d'achat finale : 15 000 €. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 32,27 € / mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1 936,2 €. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bell, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris, N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (2) Entretien et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans offerts avec LOA Honda neuve 36 à 60 mois 30 000 kms max / an pendant toute la durée de la location. Contrat H Box N°21701106 : produit de l'icare (RCS Nanterre 378 491 690) et l'icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances (RCS Nanterre 327 081 339) proposé par Honda Finance. (3) Soit un avantage client H Box pour un CR-V de 1 460 € (entretien 75 000 km sur 36 mois) à 6 182 € (entretien 150 000 km sur 60 mois) : 5 463 € et extension de garantie 2 ans : 719 € sur base tarif en vigueur au 02/01/19. Offre valable chez les concessionnaires participants. Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. Modèle présenté : CR-V 2.0 i-MMD 4WD Exclusive avec peinture métallisée à 46 580 €, soit 45 670 € après déduction de 910 € de remise, 1^{er} LOYER 5 200 € puis 59 LOYERS de hors assurance facultative, MONTANT Dû hors option d'achat 33 923,20 €. MONTANT TOTAL Dû option d'achat incluse 53 785,20 €. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 44,52 € / mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 2 671,20 €.

478,72€

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

N'attendez plus, nous
avons votre prochain
T-ROC

volkswagen.fr



- ▶ Assistant de stationnement 'Park Assist'
- ▶ Maintien de voie automatique 'Dynamic Lane Assist'
- ▶ Régulateur de vitesse adaptatif 'ACC'
- ▶ Assistant à la conduite dans les embouteillages 'Traffic Jam Assist'
- ▶ Freinage automatique d'urgence avec détection de piétons 'Front Assist'
- ▶ Services connectés Car-Net*
- ▶ Tableau de bord digital et personnalisable

T-ROC essence boîte automatique disponibles !



Volkswagen

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

Cycles mixtes de la gamme T-Roc (l/100 km): 4,3 à 6,8. Rejets de CO₂ (g/km): 109 à 155. Valeurs au 25/10/2018 susceptibles d'évolution à la hausse.
Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Certains équipements présentés sont en option selon finition. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS :

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

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

LE VILLAGE NEUBAUER VOLKSWAGEN
227 Bld Anatole France
93200 SAINT DENIS
01 49 22 12 40
www.levillageneubauer-volkswagen.com

À découvrir dans notre prochain numéro

N°
1029

du 14 mars 2019



DENIS MEUNIER

Les SUV français sont-ils les meilleurs ?
Un 3008 qui devance le BMW X2, c'est ce que montre la photo, mais qu'en est-il vraiment ? Pour le savoir, nous avons organisé six matchs opposant les SUV français à la fine fleur de la catégorie, toutes nationalités confondues. Place au sport !

CLÉMENT CHOULOT

Bentley Continental Convertible

Le printemps n'est pas encore tout à fait là... Mais pour éviter d'être pris au dépourvu avec le retour des beaux jours, nous avons commencé à soigner notre teint au volant de la Continental Convertible. Dur métier...



RICHARD PARDON



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, vous offrons un supertest du Porsche Cayenne E-Hybrid !

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

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

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

Directrice artistique: Véronique Martin

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

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

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflaide

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

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

Ont collaboré à ce numéro: Sophie Ceugniet, Danielle Molson

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion: Christophe Ruet

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

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

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52.

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

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

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

Trafic: Véronique Alex (50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53),
Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service presse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Cogérants: Carmine Perna et Frank Mahlberg

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS
et Axel Springer France SAS

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

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0323 K 82833

Dépôt légal: février 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 : 77 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon),
98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de
vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél. :
070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros).
Suisse (Edigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) :
139 CHF (1 an, 25 numéros).



XC60 INITIATE EDITION SURÉQUIPÉE ON N'A PAS FINI DE FAIRE DES HEUREUX

Il y a bien des sources de satisfaction dans la vie. Rouler au volant du XC60 Initiate Edition en est certainement une. Voyez plutôt : GPS connecté, Apple CarPlay®, jantes alliage 19", caméra de recul... Il dispose de toute une gamme d'équipements conçus pour que chaque trajet soit un véritable plaisir.

À PARTIR DE
495€ / MOIS
EN LLD 36 MOIS⁽¹⁾

1er loyer de 5 500€

ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽²⁾



VOLVOCARS.FR

(1) Avec un 1er loyer de 5 500€. Exemple de Location Longue Durée pour un XC60 D4 Geartronic Initiate Edition pour 45 000 km, 1er loyer de 5 500€ puis 35 loyers de 495€. (2) Prestations de Cetelem Renting Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluse. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au 31/03/2019, sous réserve d'acceptation par Cetelem Renting, RCS Paris 414 707 141. N° ORIAS : 07 026 602 (www.orias.fr). Détails sur www.volvcars.fr. Modèle présenté : Volvo XC60 D4 Geartronic Initiate Edition avec options, 1er loyer 5 500€, suivi de 35 loyers de **525€**.

Gamme Volvo XC60 : Consommation Euromix (L/100 km) : 2.1-7.3 - CO₂ rejeté (g/km) : 48-169.

ABVV AUTOMOBILES

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

GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

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