

RENAULT CAPTUR II
E-TECH PLUG-IN

TESLA MODEL Y



PEUGEOT E-2008



DS 3 CROSSBACK E-TENSE

Futurs SUV hybrides et électriques



FORD KUGA III



AUDI Q4 E-TRON

ALLEZ-VOUS ABANDONNER LE DIESEL OU L'ESSENCE?

MERCEDES GLA II



ALFA ROMEO TONALE

BMW sur tous les fronts!



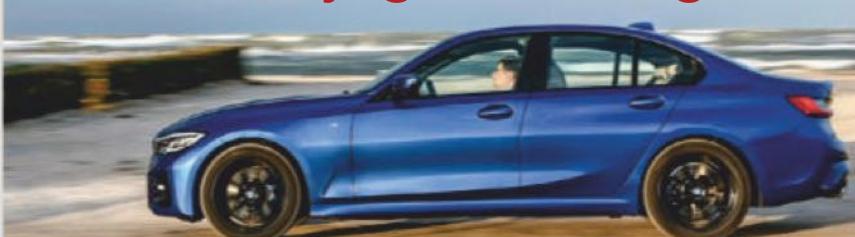
FACE-À-FACE

MERCEDES B 220 d / BMW 220d ACTIVE TOURER

Pour familles exigeantes

ESSAI LONGUE DURÉE

La 320d, voyageuse infatigable?



ESSAI

X7 xDrive 40i

La folie des
grandeur!André
CitroënL'homme
qui osait!

M 01117 - 1031 - F: 3,90 €



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

ÉLECTRIQUE & TELLEMENT PLUS



Hybride rechargeable

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

MITSUBISHI
OUTLANDER PHEV À PARTIR DE **299 €/MOIS⁽¹⁾**
LLD sur 49 mois et 40 000 km | 1^{er} loyer majoré de 8 000 €

*Dépassez vos ambitions. **Sur circuit uniquement. ***Selon normes WLTP. (1) Exemple de Location Longue Durée (LLD) de 49 mois et 40 000 km pour le financement d'un MITSUBISHI OUTLANDER PHEV Business. 1^{er} loyer majoré de 8 000 € TTC, suivi de 48 loyers mensuels de 299 € TTC. **Modèle présenté :** financement d'un Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable Instyle (peinture métallisée incluse). 1^{er} loyer majoré de **8 000 € TTC** suivi de **48 loyers mensuels de 479 € TTC**. Exemples hors assurances et prestations facultatives. Offres réservées aux particuliers valables pour tout achat d'un MITSUBISHI OUTLANDER PHEV neuf commandé entre le 01/01/2019 et le 30/06/2019 chez tous les distributeurs participants. Sous réserve d'acceptation par PRIORIS, SAS au capital de 15 500 000 €, 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Baroeul, SIREN 489 581 769 - RCS Lille Métropole. Garantie et assistance Mitsubishi Motors : 5 ans ou 100 000 km, au 1^{er} des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. Tarifs Mitsubishi Motors maximums autorisés en vigueur en France métropolitaine au 02/01/18. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1 avenue du Fief 95067 Cergy-Pontoise Cedex.



Valeurs WLTP selon règlements (EC) 715/2007 et (EU) 2017/1347
Consommation normalisée Outlander Hybride Rechargeable (l/100 km) : 2,0
Émissions CO₂ (g/km) : 46



Retrouvez-nous sur Facebook et Instagram

MITSUBISHI
MOTORS
Drive your Ambition*

www.mitsubishi-motors.fr



RENAULT
La vie, avec passion

Tout le monde va passer à l'électrique.

Renault ZOE
d'occasion
3 ans, 25 000 km

À partir de

59 € TTC/mois⁽¹⁾

Hors location de batterie⁽²⁾

LLD 37 mois avec un 1^{er} loyer de 600 €
Prime à la conversion déduite

Credit photo : DINGO



Renault OCCASIONS

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

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

* Source Argus 2018 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2017. (1) Exemple de Location Longue Durée pour une ZOE Life de seconde main de 36 à 48 mois et de 20 000 km à 30 000 km, remise en état standard, hors option, hors accessoires et hors location de batterie, sur 37 mois et 22 500 km avec un premier loyer majoré de 3 100 € ramené à 600 € après déduction de 2 500 € de prime à la conversion, sous condition de mise au rebut d'un véhicule éligible (voir conditions et montant déductible selon situation fiscale sur www.service-public.fr), puis 36 loyers de 59 €/mois. Restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 647 265 600 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. (2) Location de batterie au tarif promotionnel de 29 €/mois au lieu de 59 €/mois pour un contrat de 7 500 km annuels, hors mois de livraison qui reste à 59 €. Pour tout kilométrage annuel supérieur, voir barème en concession. La location de la batterie est proposée par DIAC LOCATION, SA au capital de 29 240 988 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 329 892 368 RCS Bobigny. L'offre comprend la prise électrique Green'Up™ Access de Legrand et son installation par Proxiserve sur la base d'un montant maximum de 500 € HT. Offre non cumulable avec les autres offres en cours. Réservée aux particuliers et valable jusqu'au 30/06/2019, dans le réseau Renault participant. Voir détail de l'offre en concession.



**Demandez plus,
elle l'a déjà.**

**SEAT Ibiza
URBAN.**

À partir de 169 €/mois⁽¹⁾
LLD 37 mois

- Aide au stationnement arrière
- Écran tactile 8" avec Technologie Full Link
- Jantes alliage 16"



Modèle présenté: SEAT Ibiza Urban 1.0 80 ch BVM5 START/STOP avec option peinture personnalisée à 17835 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 1200 € suivi de 36 loyers de 188 € pour 30 000 km maximum au tarif 2019.1.3 au 04/01/19 [MAJ au 01/03/19] sous condition de reprise.

(1) Location longue durée sur 37 mois sous condition de reprise. 1^{er} loyer de 1200 € suivi de 36 loyers de 169 €. Exemple pour une SEAT Ibiza Urban 1.0 80 ch BVM5 START/STOP en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 29/06/2019 pour toute commande d'une SEAT Ibiza Urban 1.0 80 ch BVM5 START/STOP passée avant le 29/06/2019 et livrée avant le 31/09/2019. Offre sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank - SARL de droit allemand - Capitol 318279200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15, avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451618904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 [www.orias.fr]. SEAT France Division de Volkswagen Group France S.A. au capital de 198502510 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832277370.

SEAT Ibiza Urban 1.0 80 ch BVM5 START/STOP : consommations mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrélé : 5,0. NEDC corrélé fiscal : 5,0. WLTP : 6,0 - 6,2. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : NEDC corrélé : 112. NEDC corrélé fiscal : 108. WLTP : 129 - 140. A partir du 1^{er} septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. À partir du 1^{er} septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 31 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

LE TEMPS DE LA GOURMANDISE

Le groupe PSA va bien. Très bien, même. Il a publié un bénéfice net de 2,8 milliards d'euros pour 2018, un taux de marge de 7,6% qui fait rêver bien des constructeurs généralistes, l'intégration d'Opel se passant mieux que prévue. Pour un ensemble industriel qui a connu, en 2013, une "expérience de mort imminente", comme se plaît à le rappeler le big boss Carlos Tavares, c'est presque sidérant. Deux faiblesses subsistent cependant. D'une part, PSA reste trop centré sur le marché européen, où il réalise 80% de ses ventes. Le marché chinois ne répond pas aux attentes. Et PSA est absent des

États-Unis. Peugeot a annoncé qu'elle retournera bientôt outre-Atlantique. Mais il lui faudra du temps avant d'y prétendre à une présence commercialement significative.

Ensuite, il manque toujours un solide pilier premium à l'édifice, susceptible de gonfler les marges et d'amortir les développements technologiques les plus coûteux. Certes, DS est là pour ça. Mais en l'état, ce n'est encore qu'un projet balbutiant. Carlos Tavares, lui encore, n'hésite jamais à rappeler qu'établir une marque premium légitime est une mission de trente ans. Alors, on pense à une solution radicale pour accélérer le mouvement et combler ces deux lacunes: racheter quelqu'un! Ces dernières semaines, le groupe FCA (Fiat Chrysler) est apparu sur les radars comme un possible candidat pour PSA. La marque Fiat en elle-même n'apporterait pas grand-chose. Mais Jeep et Chrysler ouvriraient le marché américain, tandis qu'Alfa et Maserati pourraient consolider le versant premium. Les deux entreprises se sont parlé, mais auraient décidé d'en rester là pour l'instant. Au point que l'on parle maintenant d'un rapprochement de FCA avec l'Alliance Renault-Nissan. À suivre... L'autre cible, très différente, pourrait être le groupe Jaguar Land Rover, dont les pertes commencent à lasser l'actionnaire indien. Sa taille n'a rien de comparable avec celle de FCA. Mais la valeur ajoutée premium du groupe est incontestable, et sa position bien établie aux États-Unis. Nous n'en sommes qu'au stade des rumeurs et, évidemment, tout le monde attendra l'issue du Brexit pour se lancer. Mais en imaginant qu'un tel rapprochement se concrétise, voilà qui donnerait une sacrée allure au groupe français.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Abonné fidèle, je constate que, depuis quelques mois, vos numéros sont devenus surabondamment élogieux lorsqu'il s'agit de présenter des modèles du groupe PSA. Quitte à estomper des défauts connus ou à les minimiser. Ayant eu l'occasion dans ma carrière de constater un très réel manque de fiabilité des produits PSA et une médiocre qualité d'écoute, assortie d'un certain manque de professionnalisme chez les SAV correspondants, je trouve votre engouement pour le moins excessif. Ce manque de neutralité flagrant m'interdira de renouveler mon abonnement.

René Lamarche

La qualité du service après-vente et la fiabilité des autos que nous essayons sont des points aveugles évidents de nos tests. Impossible, en effet, d'évaluer ces sujets avec des voitures neuves. Notre rubrique "Occasion" est là pour ça et vos courriers, dans la rubrique "La vie de vos autos", nous aident à déceler des problèmes éventuels de SAV. En ce qui concerne PSA, nous n'avons pas noté d'écart particulier en fiabilité avec la concurrence française ou allemande. En revanche, le groupe produit en ce moment des voitures très réussies, et nous ne voyons aucune raison de le passer sous silence.

Dans votre rubrique "Les Experts" du n°1029, Mélina Priam parle d'une A1 à près de 40 000 € alors que, sur la page d'ouverture de la rubrique, elle est affichée à 24 470 €. Je me suis rendue sur le site d'Audi et, en 40 TSI avec S tronic et S line, on est à moins de 33 000 €. Qui croire ?

Dominique Sauren

Il y avait une coquille dans le prix de base indiqué en tête de rubrique: il fallait lire 29 470 € et non 24 470 €, désolé. Mais le prix du modèle essayé, tel qu'il nous a été confié par Audi, atteignait 39 385 €! Eh oui, 10 000 € d'options pour une A1 de 115 ch, ce qui n'est malheureusement pas rare sur les voitures allemandes. Ce surcoût concernait notamment le système de navigation amélioré, des assistances à la conduite, des jantes spéciales, ou une hi-fi Bose.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





LA RÉSURRECTION DU SCORPION

Il nous a quittés voici 40 ans, mais il a laissé un bel héritage. Né à Vienne, en Autriche, pilote moto qui émigre en Italie et change son prénom Karl en Carlo pour faire plus local, Abarth fonde la marque éponyme fin mars 1949, à Turin. Ce qui nous ramène donc pile 70 ans en arrière – joyeux anniversaire. Préparateur mais aussi constructeur, Abarth a battu bien des records, gagné de nombreuses courses, et reste indissociable

de Fiat dont il rejoint irrémédiablement le giron dès 1971. Échouée dans les limbes, la griffe a fini par ressusciter dans les années 2000 pour signer les (nombreuses) déclinaisons sportives de la petite 500, et la version la plus puissante du Spider 124, lancée par Fiat, en 2015. Puisse Abarth bénéficier du même sort que DS ou Cupra, et sortir du prétexte marketing pour devenir, à nouveau, une marque à part entière...

Les futurs SUV électrifiés

Par Florian Chopin

2019

Cette année, le rythme des sorties va s'intensifier. Le groupe PSA dégainera massivement avec du 100 % électrique (DS 3 Crossback E-Tense) et de l'hybride rechargeable (DS 7 Crossback E-Tense et Peugeot 3008 GT HYbrid4).

DS 3
CROSSBACK
E-TENSE



RENAULT
CAPTUR II
E-TECH PLUG-IN

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

2021

L'électrification sera devenue une habitude, rentrée dans les mœurs de chacun. À tel point qu'on ne se retournera déjà plus sur une Tesla Model Y dont la technologie reste, à ce jour (en 2019), l'une des plus abouties...

TESLA
MODEL Y



L'électrification est un passage obligé pour les constructeurs, en raison des objectifs de rejets de CO₂ exigés à partir de 2021*. Nous allons donc assister à une déferlante de modèles électrifiés, principalement sur les SUV, stars du marché dont l'architecture facilite l'installation des batteries. Voici le calendrier détaillé de toutes ces nouveautés annoncées. Il vous incitera peut-être à attendre un peu pour renouveler votre SUV diesel ou essence !

*95 g/km en moyenne, calculé sur les immatriculations de 2020.



WILLIAM CROZES

2020

Tous les modèles ou presque disposeront d'une offre (voire plus) électrifiée dans leur gamme : Renault Captur, Ford Kuga, Peugeot 2008. D'autres seront uniquement hybrides (Ford Explorer) ou 100 % électriques (Audi Q4 e-tron).



TESLA

Glossaire

MHEV

Mild-hybrid ou hybride léger. Système équipé d'une batterie de 48 V qui permet une petite récupération d'énergie.

HEV

Hybride simple. Procédé associant un bloc thermique à un électromoteur alimenté par une batterie de faible capacité. Il est possible de rouler quelques kilomètres en tout électrique.

PHEV

Hybride rechargeable. Système associant un bloc thermique à un électromoteur alimenté par une batterie de forte capacité pouvant se brancher sur le secteur. Les trajets du quotidien peuvent être entièrement électriques.

EV

Véhicule 100 % électrique.

LES MODÈLES DÉJÀ COMMERCIALISÉS

Le marché est d'ores et déjà pourvu en SUV électrifiés.

Au rayon des hybrides en tout genre, on retrouve, outre l'ensemble des gammes Lexus et Toyota, le Bentley Bentayga, le Honda CR-V, le Hyundai Tucson, le Kia Niro, le Land Rover PHEV, le Mini Countryman, le Mitsubishi Outlander, le Porsche Cayenne, les Volvo X60 et XC90...

Le Jaguar I-Pace, le Mercedes EQC, la Tesla Model X sont les seuls représentants des modèles 100 % électriques.



JAGUAR I-PACE

JOHN WYCHERLEY

DS 3 CROSSBACK E-TENSE



LES INFOS CLÉS

À partir de 39 100 €

Commercialisation en automne 2019

L'ALTERNATIVE

Quelques mois après le lancement de la version thermique, la DS 3 Crossback sera disponible en version 100 % électrique.

Al'inverse de Renault qui dissocie son offre thermique (et bien-tôt hybride) de son offre 100 % électrique, le groupe PSA a choisi de ne proposer qu'une seule et même carrosserie. Le DS 3 Crossback sera ainsi le premier modèle du groupe à disposer d'une offre à la fois 100 % thermique (moteurs Blue HDi et PureTech) et 100 % électrique. Esthétiquement, peu d'éléments varient entre les deux modèles: les échappements disparaissent. La plate-forme CMP/e-CMP permet, en effet, de faire passer, sur la même chaîne de montage, les deux types de motorisations. Toutefois, outre l'implantation des batteries, les autos diffèrent par leur train arrière et le tarage des suspensions: la masse de l'auto (300 kg de plus) et sa répartition ne sont plus les mêmes.



Le DS 3 Crossback E-Tense dispose d'un moteur de 100 kW et d'une batterie de 50 kWh.

Un seul moteur (100 kW, soit 136 ch) et une seule capacité de batterie (50 kWh) sont, pour le moment, proposés. Cette configuration permet, selon PSA, d'obtenir 320 km d'autonomie et une recharge de 80 % en 30 minutes sur une borne rapide. Grâce à cette architecture, l'habitabilité intérieure est conservée par rapport à la version thermique, seule la roue de secours passe à la trappe. Trois modes de conduite sont proposés: Eco, Normal et Sport. Ils influent directement sur la puissance du moteur et donc sur l'autonomie de l'auto. Si d'autres versions électriques sont au programme, les modifications proviendraient de la batterie qui compterait alors des modules supplémentaires dans le coffre. En revanche, aucune évolution avec un deuxième moteur sur l'essieu arrière n'est au programme.



WILLIAMS CROZES

CALENDRIER DES SORTIES

2019

Audi

Q7 restylé -
MHEV (été 2019)
Q5 TFSI e Quattro -
PHEV (été 2019)
Le Q5 hybride
rechargeable sera proposé en versions
50 TFSI e (299 ch) et 55 TFSI e (367 ch).



VOLKSWAGEN

BMW

X5 xDrive45e - PHEV (été 2019)
X3 xDrive30e - PHEV (fin 2019)
Si le X5 utilise un 6 cylindres,
le X3 hybride rechargeable
associe un 4 cylindres de
184 ch à un électromoteur
de 50 kW (68 ch).



DS

DS 3 Crossback E-Tense - EV
(fin 2019)
DS 7 Crossback E-tense - PEHV
(automne 2019)

WILFRIED WULFF

Faut-il craquer?

Affiché à partir de 39 100 €, cette électrique n'est pas donnée. Toutefois, il faut relativiser.

Le bonus de 6 000 € toujours disponible (espérons qu'il en sera de même l'année prochaine) permet d'abaisser la différence de prix avec la **version essence PureTech 130 So Chic à 3 000 €**. Et l'écart tombe à **2 000 € avec la version diesel Blue HDi 130 ch**. Le passage à l'électrique commence à devenir envisageable...

DS 7 CROSSBACK E-TENSE



LES INFOS CLÉS

À partir de 50 000 €*

Commercialisation en automne 2019

*Estimation



PEUGEOT 3008 GT HYBRID4



LES INFOS CLÉS

À partir de 45 000 €*

Commercialisation fin 2019

*Estimation



HYBRIDES PSA LA GRANDE OFFENSIVE

À

la fin de l'année, le groupe PSA lancera une grande offensive hybride. Outre la 508, ce sont les SUV DS 7 Crossback et Peugeot 3008 qui se convertiront à l'électrification.

Pour les deux SUV, l'option retenue sera la plus puissante: 300 ch. Ce qui induit que l'architecture sélectionnée sera la version transmission intégrale avec un électromoteur sur l'essieu arrière. Le 4 cylindres essence 1.6 PureTech de 200 ch sera ainsi associé à deux moteurs électriques de 80 kW chacun (environ 110 ch): l'un placé auprès de la boîte auto à 8 rapports, l'autre sur le train arrière. Ils seront alimentés par une batterie de 13,2 kWh de capacité et 90 kW de puissance. Le tout offrant une autonomie en tout électrique de 50 km (cycle WLTP), pour une vitesse de pointe de 135 km/h dans cette configuration. Des éléments inhérents à ce type de motorisation apparaîtront dans l'instrumentation et dans l'info-divertissement.

Kia

Niro restylé (printemps 2019)

XCeed - PHEV (fin 2019)

Quatrième déclinaison de la Ceed, ce SUV

disposera d'une offre hybride rechargeable de plus de 200 ch (puissance cumulée).



Mazda

CX-30 MHEV (été 2019)

Ce SUV compact au look dynamique pourra disposer du nouveau moteur SkyActiv-X de 180 ch.



Land Rover

Evoque - MHEV (actuellement)

Discovery restylé - MHEV (fin 2019)

Mercedes

GLC restylé - MHEV (été 2019)



DAIMLER

GLB - MHEV et PHEV (automne 2019)
GLA II - MHEV et PHEV (fin 2019)
GLE AMG 53 - MHEV (été 2019)
GLC Coupé restylé - MHEV (fin 2019)
GLS restylé - MHEV (automne 2019)

MERCEDES GLA II



LES INFOS CLÉS

À partir de 40 000 €*

Commercialisation fin 2019

*Estimation



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

COUP DOUBLE

La plate-forme de la récente Classe A a été pensée pour être électrifiée. Tous les modèles reposant sur cette base, dont les futurs GLA et GLB, seront hybrides.

Si les constructeurs haut de gamme ont lancé leurs programmes d'électrification sur les modèles les plus encombrants et donc les plus lourds, ils descendront en gamme pour proposer cette technologie sur les segments inférieurs. C'est ainsi que la Classe A et ses dérivés (à terme, il y en aura 8), dont le futur duo GLA/GLB qui nous intéresse ici, pourront disposer de versions 48V ou hybrides rechargeables. La première technologie, aussi appelée hybridation légère, sera forcément couplée au moteur diesel 2.0 (code OM654). Une association que l'on retrouve déjà sous le capot de modèles de la gamme, dont le récent GLC restylé. La seconde technologie sera associée à des blocs essence uniquement et sera rechargeable. La fiche technique du système n'a pas encore été dévoilée, mais il pourrait associer le bloc essence 1.3 turbo à un électromoteur offrant un peu moins de 100 ch, pour une autonomie en tout électrique se rapprochant des 50 km, en cycle WLTP.

Si un nouveau GLA était bel et bien prévu au programme des déclinaisons de la nouvelle Classe A, il ne sera pas le seul SUV, l'inédit GLB pourrait lui voler la vedette cette année. L'engin, dont les prototypes circulant ça et là ont montré qu'il disposerait de 7 places à bord, pourrait, en effet, être présenté avant l'été (la version hybride rechargeable ne disposerait pas forcément de strapontins dans le coffre). À bord, nos deux SUV proposeront le même agencement avec des écrans numériques pour l'instrumentation et le système d'info-divertissement, MBUX.

MERCEDES GLB



LES INFOS CLÉS

À partir de 42 000 €*

Commercialisation fin 2019

*Estimation



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Faut-il craquer ?

Puissance supplémentaire ou consommation maîtrisée ? La position de Mercedes sur ce point n'est pas encore clairement établie. La présentation des premiers modèles compacts hybrides rechargeables nous aiguillera sur la stratégie de la marque.

CALENDRIER DES SORTIES

2019

Nissan

Juke II –
PHEV (fin 2019)
Il partagera avec le Renault Captur II sa base technique et donc ses systèmes hybride et hybride rechargeable.

Peugeot

3008 GT HYbrid4 –
PHEV (fin 2019)

Porsche

Cayenne Coupé – PHEV
(fin 2019 - début 2020)

Volvo

XC40 Twin Engine –
PHEV (fin 2019)
XC90 restylé B4 et B5 –
MHEV (printemps 2019)
La lettre B désigne désormais les modèles équipés d'une batterie 48V.



VOLVO



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

DS 7 CROSSBACK

De l'audace naît l'excellence



DS préfère TOTAL

DSautomobiles.fr

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

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS 7 CROSSBACK : DE 3,8 À 5,9 L/100 KM ET DE 100 À 135 G/KM.

Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

RENAULT CAPTUR II E-TECH PLUG-IN



LES INFOS CLÉS

À partir de 24 000 €*

Commercialisation au printemps 2020

*Estimation

LE CONVERTI

Longtemps focalisé sur le 100 % électrique, Renault se lance enfin sur l'hybride. Le Captur disposera d'une inédite offre rechargeable.

Renault l'avait annoncé : le futur Captur disposera d'une version hybride rechargeable. Il n'aura pas fallu longtemps pour confirmer cette annonce : les récents prototypes de la future auto arborent, en effet, deux trappes. L'une pour l'essence, l'autre pour la recharge électrique. Reposant sur la nouvelle plate-forme CMF-B, le Captur II pourra disposer, comme sa petite sœur, la Clio V, de la technologie E-TECH. Un système qui associe un moteur thermique (le 1,6 l atmosphérique d'origine Nissan et fonctionnant selon le cycle Miller) à deux électromoteurs. Le premier sert d'alterno-démarreur et le second permet la traction en mode 100 % électrique. Contrairement à l'offre hybride simple de la nouvelle Clio (E-TECH hybrid), le Captur II pourra disposer de la version rechargeable (E-TECH plug-in). La différence entre les deux versions tient dans la capacité de la batterie : elle offre 9,8 kWh dans le Captur (contre 1,2 kWh pour la Clio), ce qui lui permet d'afficher, selon Renault, entre 40 et 50 km d'autonomie en tout électrique. Pour accueillir ce pack de batterie, le Captur II grandira largement par rapport à l'actuelle génération, pour avoisiner les 4,25 / 4,30 m (contre 4,12 m actuellement). Le style se voudra plus massif et plus SUV, mais comme pour la Clio, c'est à l'intérieur que les changements seront les plus flagrants. Le Captur proposera, au choix, les deux tablettes tactiles verticales (7 ou 9,3 pouces), ainsi que les compteurs 100 % numériques. Il n'est pas encore certain que l'auto conserve sa modularité avec sa banquette arrière coulissante qui lui a permis, entre autres, de prendre l'avantage sur son grand rival, le Peugeot 2008 (également remis au goût du jour pour la fin 2019).



CALENDRIER DES SORTIES

2020

Audi

Q4 e-tron – EV (fin 2020)

BMW

X6 – PHEV (printemps 2020)

X1 III – PHEV (courant 2020)

iX3 – EV (courant 2020)

Sorte de X3 100 % électrique, ce SUV devrait disposer d'une autonomie de 400 km.



Citroën

C5 Aircross – PHEV

(début 2020) Un seul moteur électrique pour le Citroën. Sa batterie de 13,2 kWh lui permettra une autonomie de 50 km en tout électrique.



Cupra

Formentor – PHEV (fin 2020)



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Faut-il craquer ?

En grandissant, le Captur II sera capable d'embarquer une batterie plus lourde que celle de la Clio V, et donc permettant une autonomie plus importante en tout électrique. Plus cher à l'achat, il ne pourra pas bénéficier du moindre bonus (à moins d'une modification, non prévue à ce jour, de la loi), mais il pourrait permettre d'économiser environ 500 €/10000 km, par rapport à une version essence équivalente.

Quel modèle pour quel usage ?

Vous souhaitez abandonner votre modèle 100% thermique, mais quelle est la technologie et quel est le modèle qui pourrait le mieux vous convenir ?



CITADIN

(MOINS DE 10 000 KM)

Malgré une idée répandue, la voiture 100% électrique n'est pas forcément le meilleur choix en raison d'un tarif prohibitif (la batterie d'une Renault Zoe représente plus de 27% du prix de la voiture). Le DS 3 Crossback E-Tense, seule offre SUV urbaine, s'affiche à partir de 39100 €. S'orienter vers une offre hybride légère (MHEV), comme sur le futur Ford Puma (révélé en mai prochain), peut s'avérer être la bonne équation.



"AUTOTAFFEURS"

(ENTRE 10 000 ET 20 000 KM)

Avec un rayon d'action de 30 à 50 km autour de votre domicile, l'électrique devient, contrairement aux idées reçues, une excellente alternative aux modèles thermiques. Le Peugeot e-2008, avec ses 340 km d'autonomie annoncés, peut faire l'affaire. Si vous redoutez le "fil à la patte", l'hybride rechargeable (Renault Captur E-TECH plug-in...) dispose d'une autonomie suffisante pour le quotidien et de quoi faire les extras en cas de besoin.



ROULEURS

(PLUS DE 20 000 KM)

Là encore, il est possible d'hésiter entre la pure électrique ou l'offre hybride rechargeable. Si vous ne prenez jamais (ou très peu) l'autoroute lors de vos déplacements, des autos comme la future Audi Q4 e-tron offriront confort et agrément de conduite. Dans le cas contraire, les offres électrifiées type Audi Q5 TFSI e Quattro ou DS 7 Crossback E-Tense se montreront plus à leur avantage.

Ford

Kuga III – HEV/MHEV/PHEV
(1^{er} semestre 2020)

Explorer – PHEV (courant 2020) Inédit en Europe, ce SUV 7 pl. sera hybride rechargeable (450 ch !).



FORD

Puma – MHEV (courant 2020)

Fini le petit coupé, ce nom désigne un SUV urbain doté d'un moteur essence 155 ch associé à une batterie 48V.



FORD

Mach One – EV (fin 2020) Ce SUV 100% électrique a été développé en adoptant la philosophie Mustang...

PEUGEOT
E-2008

LES INFOS CLÉS

À partir de 34 000 €*

Commercialisation en été 2020

*Estimation



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

LE BON COMPROMIS

Si sur le plan esthétique, le futur 2008 se rapprochera de son grand frère, le 3008, il reprendra les éléments techniques de la nouvelle 208, notamment pour la partie électrique.

Al'occasion de la présentation officielle de la nouvelle 208, Peugeot a fait une offre de location mensuelle particulièrement intéressante, notamment si la version 100 % électrique vous séduit (mais il faudra être patient, elle n'arrivera que courant 2020) : 299 €* (289 € pour la Blue HDI 100 et 269 € pour la PureTech 100). Et le tout en version GT Line, le dernier échelon de la gamme avant la GT... De quoi attirer le chaland sur l'électrique. Toutefois, si la citadine peut apparaître un peu limitée en termes d'habitabilité, malgré ses dimensions accrues par rapport à l'ancienne version, le futur 2008 pourrait apparaître comme l'outil idéal. En effet, le nouveau venu devrait grandir significativement pour s'approcher des 4,30 m de longueur. De quoi offrir une habitabilité

digne de ce nom. En revanche, concernant la possibilité d'adopter une banquette arrière coulissante, comme son grand rival, le Renault Captur, il se pourrait que le 2008 n'en soit pas capable, en raison de son architecture CMP. Cette plate-forme intègre, en effet, sous ladite banquette un emplacement permettant de loger des modules de batteries pour la version 100 % électrique. Comme la 208 II, le 2008 II dispose d'une offre double avec, aux côtés de la gamme 100 % thermique, une version disposant d'un électromoteur de 100 kW alimenté par une batterie de 50 kWh pour une autonomie de 340 km. Concernant la présentation intérieure, l'agencement sera similaire à celui de la récente 208 avec une instrumentation pouvant être 100 % numérique.

*Sur 48 mois, 60 000 km et un apport de 2 400 €.

Faut-il craquer ?

S'il sera plus cher que les modèles 100 % thermiques de la gamme, le Peugeot e-2008 pourra compter sur un bonus écologique non négligeable (6 000 € actuellement), et pourquoi pas sur un coup de pouce de Peugeot qui pourrait promouvoir cette version via des offres plus qu'attractives. De quoi économiser encore un peu plus par rapport à nos estimations (environ 1 000 € / 10 000 km).

CALENDRIER DES SORTIES

2020

Fiat**500X** – PHEV
(courant 2020)**Jaguar****F-Pace restylé** – MHEV/PHEV
(courant 2020)**Jeep****Compass restylé** –
PHEV (1^{er} semestre
2020)**Renegade** – PHEV
(1^{er} semestre 2020)**Land Rover****Defender** – PHEV (courant 2020)
Evoque – PHEV (1^{er} semestre
2020) Le système associera
un 3 cylindres de 200 ch à un
électromoteur de 80 kW sur
l'essieu arrière. La batterie offrira
11,3 kWh.

NICK DIMBLEBY

GRAND SUV PEUGEOT 5008 7 PLACES

L'AVENTURE EN FAMILLE
PREND UNE NOUVELLE DIMENSION



© SEAT Automóviles S.A.U. 2018. SEAT

REPRISE +4 000 €⁽¹⁾

PEUGEOT i-Cockpit®

3 SIÈGES ARRIÈRE INDÉPENDANTS MODULABLES

VOLET DE COFFRE MOTORISÉ AVEC ACCÈS BRAS CHARGÉS⁽²⁾

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

PEUGEOT N°1 DES SUV EN FRANCE*

(1) Soit 4 000€ ajoutés à la valeur de reprise de votre véhicule estimée par votre point de vente. Une estimation indicative de votre véhicule est accessible sur le site Internet Reprise Cash by PEUGEOT. Le véhicule repris doit être d'une puissance réelle inférieure ou égale à celle du véhicule neuf acheté. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable du 01/04/2019 au 30/06/2019 pour toute commande d'un SUV 5008 neuf, hors Access, passée avant le 30/06/2019 et livrée avant le 31/08/2019 dans le réseau PEUGEOT participant. Offre non valable pour les véhicules au prix PEUGEOT Webstore. (2) De série, en option ou indisponible selon les versions. *Chiffres des ventes de SUV en France de janvier à décembre 2018, basés sur les immatriculations VP. Sources : AAA-Data, filiale du CCFA, d'après les chiffres du Ministère de l'Intérieur. Ventes PEUGEOT SUV (2008 + 3008 + 5008) : 182 248.

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Consommation mixte (en l/100 km) : de 4 à 5,6. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 102 à 129. (selon tarif 19A). Données indicatives sous réserve d'homologation.



FORD KUGA III



LES INFOS CLÉS

À partir de 24 000 €*

Commercialisation en 2020

*Estimation

FAITES VOTRE CHOIX !

Pour son prochain Kuga, Ford a choisi d'offrir une gamme très complète. Hormis en pur électrique, le SUV sera disponible avec tous les systèmes électrifiés.

Il est temps pour le Kuga de se refaire une beauté. Pour le troisième opus de son SUV compact, la marque américaine a changé son fusil d'épaule : le style, toujours signé par Domenico Tonello, responsable du design extérieur, se veut désormais plus européen. *“L'actuel Kuga, avec sa silhouette très carrée, avait d'abord été dessiné pour les États-Unis. Le nouveau est plus en rondeur et reprend des éléments de la récente Focus.”* L'homme est également à l'origine du dessin de la compacte, ce n'est donc pas un hasard de retrouver de nombreux détails communs aux deux modèles : une calandre en trapèze, des flancs modelés... Ce nouveau Kuga grandit : près de 9 cm en longueur à 4,61 m, dont 2 cm pour l'empattement (2,71 m), et 4,5 cm en largeur à 1,88 m. Pourtant, grâce à une hauteur moindre (- 2 cm à

CALENDRIER DES SORTIES

2020

Lexus

RX IV – HEV (courant 2020)

Mercedes

GLE coupé – MHEV (courant 2020) Proposé sur les versions essence (et donc AMG), ce système avec batterie 48V apporte un surcroît de puissance.



Mini

Countryman Hybrid restylé – PHEV (courant 2020)

Nissan

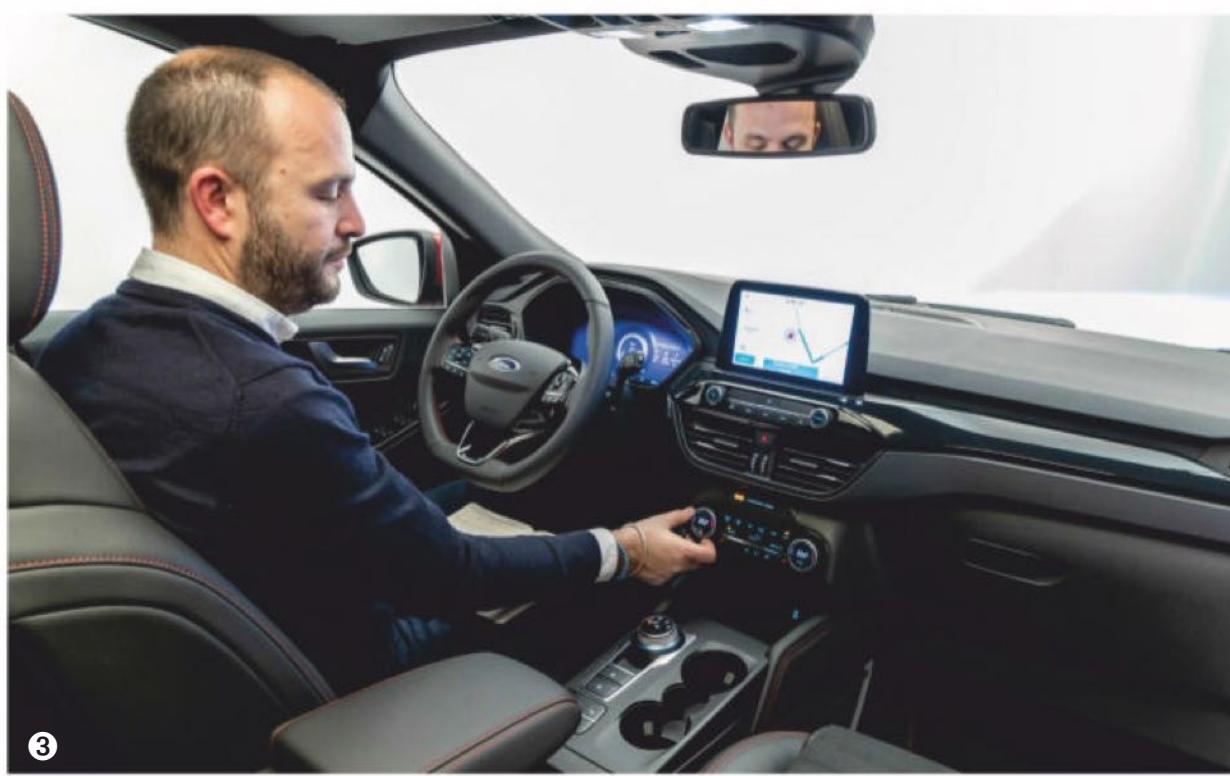
Qashqai III – PHEV (courant 2020) Il s'inspirera



① La banquette coulisse sur 15 cm environ offrant un bel espace à l'arrière. ② Le style du Kuga III s'est assagi par rapport à l'ancien, son hayon s'ouvre sur un volume de 523 dm³. ③ La présentation intérieure reprend exactement celle de la récente Focus : de l'écran tactile aux compteurs numériques via la dalle de 12,3 pouces.



②



③

Faut-il craquer ?

Ford a décidé de ne pas choisir dans les systèmes électrifiés et de tous les mettre à disposition du client, hormis le 100 % électrique. Toutefois, si le MHEV vous tente, il faudra vous passer de la boîte auto. Dommage ! **À l'inverse, en essence, la transmission automatique ne sera proposée que sur l'offre électrifiée qui sera la seule de la gamme à dépasser les 200 ch, ce qui renchérira encore son prix par rapport au reste des modèles.**

1,68 m), il ne donne pas l'impression d'avoir pris du volume : "Il est effectivement plus grand, mais ce marché est aussi très féminin et nous ne souhaitions pas proposer un véhicule donnant une impression trop imposante", nous explique le designer italien. Outre le style extérieur, le Kuga III reprend également à la récente Focus son intérieur mieux pensé en termes d'ergonomie. Seul l'écran tactile de 8 pouces semble un peu petit au sommet de la console. À noter que le modèle peut recevoir une instrumentation 100 % numérique via une dalle de 12,3 pouces facilitant la lecture des informations. Un affichage tête haute via une lame est également au programme, comme la recharge par induction du téléphone portable. À l'arrière, les passagers sont parfaitement traités avec un espace largement suffisant pour leurs jambes et leurs pieds. La

banquette est désormais coulissante sur une quinzaine de centimètres ; en revanche, l'assise est très fine et surtout très ferme. Par ailleurs, elle maintient assez peu sous les cuisses. Le dossier est toujours inclinable. Mais ce n'est pas pour toutes ces nouveautés que le Kuga III se retrouve dans ce dossier. Ford lance une grande opération d'électrification de sa gamme. Ainsi, outre ses motorisations 100 % thermiques (120 et 150 ch essence ; 120 et 180 ch diesel), ce SUV pourra disposer d'une offre MHEV, HEV et PHEV. En effet, le bloc diesel 2.0 EcoBlue 150 disposera d'une batterie 48 V, quand le bloc essence 2.5 EcoBoost 225 (cycle Miller) pourra recevoir une offre hybride ainsi qu'une version rechargeable. Cette dernière disposera d'une batterie de 10,3 kWh offrant une autonomie en tout électrique de 50 km.



du concept IMQ de Genève (en photo) et de son système hybride parallèle e-Power.

Opel

Grandland X – PHEV

(printemps 2020)

e-Mokka X – EV (courant 2020)

Peugeot

2008 II – EV (printemps 2020)

3008 HYbrid – PHEV (printemps 2020)

5008 – PHEV (printemps 2020)

Renault

Captur II – PHEV (printemps 2020)

AUDI
Q4 E-TRON

LES INFOS CLÉS

À partir de 40 000 €*

Commercialisation
fin 2020

*Estimation



PHOTOS AUDI

LA BONNE SURPRISE

Annoncé de longue date, le Q4 appartiendra finalement entièrement à la gamme e-tron désignant tous les modèles 100 % électriques d'Audi.

Dans sa gamme 100 % électrique, Audi n'a pas l'intention de ne proposer que des modèles inaccessibles au commun des mortels (e-tron ou e-tron GT). Pour preuve, ce Q4 qui viendra, à la fin 2020, s'intercaler entre le récent Q3 et le Q5. C'est l'avantage de la plate-forme modulaire MEB qui s'adapte à la taille du véhicule : ce SUV compact n'affiche que 4,59 m de longueur, mais il repose sur un empattement de 2,77 m (proche de celui d'un Q5), de quoi proposer une belle habitabilité. Côté performances, le concept présenté au récent Salon de Genève disposait d'une batterie de 82 kWh alimentant deux électromoteurs (un par essieu) affichant une puissance cumulée de 225 kW (306 ch). Le tout pour une autonomie annoncée de 450 km. Dans un peu plus d'un an, la gamme commercialisée disposera de différentes capacités de batteries associées à des motorisations offrant plus ou moins de puissances. Mais le Q4 e-tron sera-t-il proposé en simple propulsion ? En effet, en version 4x2, la plate-forme MEB dispose d'un moteur sur l'essieu arrière.



La présentation intérieure comprend de nombreux écrans dont certains tactiles (info-divertissement ou climatisation).

Faut-il
craquer ?

Comme pour son grand frère simplement baptisé e-tron, le Q4 e-tron priviliege la performance et l'agrément, plutôt que l'autonomie. Dès lors, il vaudra mieux s'orienter vers des offres hybrides (le Q5 TFSI e arrive cet été). Toutefois, **si vous priviliez les petites routes aux trajets sur autoroutes, l'engin peut s'avérer plaisant avec son centre de gravité bas, son couple disponible de suite et sa forte récupération d'énergie au freinage.**

CALENDRIER DES SORTIES

2020

Seat

Tarraco – PHEV (2020)

Une version hybride rechargeable pourrait afficher une puissance de plus de 200 ch. Les strapontins dans le coffre pourraient ne pas être au programme.



SEAT

Skoda

CUV – EV (printemps 2020)

Kodiaq – PHEV

(courant 2020)

SsangYong

Korando – EV

(courant 2020)

Volkswagen

ID Crozz – EV (2020)

Tiguan GTE – PHEV (2020)

VOLKSWAGEN



DU 8 AVRIL AU 11 MAI 2019

Prenez
La Route
avec nous

Ø du pneu en pouces	0 x2	0 x4
13' et 14'	10€	20€
15' et 16'	20€	40€
17' et 18'	30€	60€
19' et plus	40€	80€



+ de 190 centres à votre service.
Retrouvez nos offres et le centre
le plus proche sur eurotyre.fr

*Offre de remboursement différé, calculé en fonction du diamètre de vos pneus Eurotyre (été) ou Semperit (été et hiver) tourisme, camionnette et 4x4 achetés, posés et équilibrés en magasin sur un même véhicule, sous réserve de transmission des éléments. Offre réservée aux particuliers, valable du 8 avril au 11 mai 2019 dans les points de vente Eurotyre participant à l'opération, dans la limite des stocks disponibles. Non cumulable avec d'autres opérations en cours et hors achats sur les sites internet. Voir règlement complet sur www.eurotyre.fr. Prix communiqués TTC. Photo non contractuelle. CONTICLUB SASU - RCS Compiègne 518 989 504.

EUROTYRE
PNEUS ET SERVICES



Le Tesla Model Y peut disposer d'un moteur sur l'essieu arrière ou d'un moteur sur chaque essieu.

À ATTENTION À LA ROUTINE !

Cinquième modèle de la gamme Tesla, le Model Y est plus compact que le X mais il peut embarquer jusqu'à 7 passagers. Un plus par rapport à une concurrence enfin relevée.

La marque californienne a trouvé un filon et le décline consciencieusement. Il ne s'agit pas ici de l'architecture mécanique adoptée par le constructeur, mais de style. Ce Model Y, qui annonce le futur SUV de la marque, s'apparente à un croisement entre un Model X et une Model 3. S'il a pu surprendre lors de la présentation des premiers modèles (Model S ou X), le trait est aujourd'hui connu et les designers Tesla seraient bien avisés de ne pas tomber trop vite dans la routine... Et cela vaut aussi bien pour l'extérieur que pour l'intérieur, repris de la récente Model 3, où la sobriété désormais légendaire de la marque confine quelque peu à l'ennui... Certes l'écran tactile géant (15 pouces) permet de tout commander et offre une visibilité sans nulle autre pareille au conducteur, mais il donne surtout l'impression d'avoir été posé sur la console sans autre envie d'être mieux intégré. Ce SUV de 4,70 m peut, comme son grand frère, embarquer jusqu'à sept passagers (une option annoncée à 3 200 €) et disposer d'une offre propulsion ou intégrale, le tout étant proposé en version Grande Autonomie (allant jusqu'à 540 km) ou Performance (affichant un 0 à 100 km/h en 3,65 secondes). Encore deux ans à attendre...

TESLA MODEL Y



LES INFOS CLÉS

À partir de 56 000 €

Commercialisation en fin 2021

*Estimation

Faut-il craquer ?

Moins grand et moins exubérant qu'un Model X (les portières arrière s'ouvrent normalement), le Model Y sera assurément plus accessible. Seul inconvénient, ses rivaux seront plus nombreux au moment de son lancement: le Mercedes EQ C, le BMW iX3 et l'Audi Q4 e-tron seront déjà bien présents sur le marché. Ses sept places peuvent faire la différence.



CALENDRIER DES SORTIES

2021

Alfa Romeo

Tonale – PHEV (2021)

Ce SUV compact pourrait adopter la base technique et le système hybride rechargeable du Jeep Compass.



Jaguar

J-Pace – PHEV (2021)

Mercedes

EQ B – EV (2021)

Mitsubishi

Outlander IV – PHEV (2021)

Polestar 3 EV (2021)



La présentation intérieure reprend celle de la berline Model 3 avec, en plus du volant, un large écran tactile (15 pouces) et c'est tout!

PHOTOS TESLA



Conclusion

SUV : sans électrification, point de salut !

La révolution de l'électrification est en marche et rien ne semble l'arrêter. Les SUV, en raison de leur embonpoint supplémentaire et de leur aérodynamique médiocre par rapport aux berlines, seront en première ligne. Les constructeurs se sont déjà attelés à élaborer des systèmes permettant d'abaisser significativement la consommation de ces véhicules et ils offriront un choix abondant sur tous les segments. Par ailleurs, plus qu'avec l'essence et le diesel, il faudra étudier précisément ses déplacements les plus fréquents pour s'orienter vers le modèle et le système les plus adaptés à ses usages, quitte à devoir adopter un autre mode de transport pour un autre usage.

Porsche

Macan II – EV (2021)
Le futur SUV compact sera 100% électrique, mais Porsche conservera encore l'actuel, et ses blocs thermiques, au catalogue...

Renault

Kadjar II – PHEV (2021)
Tesla
Model Y – EV (2021)

Volkswagen

ID Roomzz – EV (fin 2021) Présenté au Salon de Shanghai 2019, ce nouveau SUV 100% électrique offrira une belle habitabilité et une grande modularité.



VOLKSWAGEN

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi R8



TOBIAS SAGMEISTER

Audi

R8 Restylage de rigueur pour l'Audi R8, laquelle conserve son V10 5.2 FSI regonflé à l'hélium pour l'occasion. Plus précisément, la version "de base" gagne 30 ch – 570 au total. Désormais baptisée V10 Performance (V10 Plus précédemment), la R8 "de course" accueille pour sa part 10 ch supplémentaires

(620 au total). Les deux hardes sont envoyées sur les quatre roues par l'intermédiaire de la boîte robotisée dite S tronic 7. R8 V10 Quattro Coupé: 174 900 €. R8 V10 performance Quattro Coupé: 209 600 €. Rajoutez 14 400 € pour la R8 découvrable, alias Spyder, dans les deux cas. Faut-il évoquer la question du malus?

De
à
Z
Par Daniel Carroux

Dacia

Dokker Le ludospace Dokker reçoit deux variantes du 4 cylindres essence 1.3 TCe, respectivement portées à 100 et 130 ch. BVM5 pour la première et BVM6 pour la seconde. Dokker 1.3 TCe 100: 13 050 € sous la finition Silver Line. Malus: 300 €. Dokker 1.3 TCe 130: 13 850 et 15 250 € sous les finitions Silver Line et Stepway. Malus: 540 €.

Lodgy Le monospace Lodgy est servi à la même enseigne. Lodgy 1.3 TCe 100: 13 550 € sous la finition Silver Line. Lodgy 1.3 TCe 130: 14 350 et 15 540 € sous les finitions Silver Line et Stepway. Rajoutez 300 € pour le malus dans les deux cas. La configuration sept places réclame un supplément de 600 €.

Honda HR-V



HONDA

Honda

HR-V La gamme du SUV HR-V s'étoffe. Dans les faits, le 4 cylindres essence 1.5 i-VTEC, seul bloc proposé à cette heure, reçoit le renfort d'un turbo pour développer 180 ch après la greffe – 130 ch sans ledit turbo. BVM6 ou boîte CVT au choix. La transmission intégrale reste hors sujet. HR-V 1.5 i-VTEC Turbo BVM6: 29 190 €. Malus: 353 €. HR-V 1.5 i-VTEC Turbo Sport CVT: 30 490 € HT. Malus: 473 €.



Dacia Dokker

ASILE

INSPIRÉE PAR

MARC



LÉGÈREMENT EXCENTRIQUE



CITROËN C3

AVEC 36 COMBINAISONS DE PERSONNALISATION



- 9 teintes extérieures
- 11 aides à la conduite *
- 3 teintes de toit mono ou bi-ton *
- 4 ambiances intérieures *
- Avec ou sans Airbump®*

REPRISE

+ 2000 €⁽¹⁾

CITROËN préfère TOTAL (1) 2 000 € TTC pour l'achat d'une Citroën C3 neuve, hors motorisation PureTech 68 BVM, composés d'une remise applicable sur le tarif Citroën conseillé au 01/04/19 et d'une aide reprise Citroën de 800 €, sous condition de reprise d'un véhicule et ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule. Cette valeur est calculée en fonction du cours de l'Argus®, selon les conditions générales de l'Argus® disponibles sur largus.fr, déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels et des éventuels frais de remise en état standard. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable jusqu'au 30/04/19 dans le réseau Citroën participant. * Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE CITROËN C3 : DE 3,4 À 4,8 L/100 KM ET DE 90 À 111 G/KM.

INSPIRED
BY YOU



avis clients
★★★★★
CITROËN ADVISOR
citroen.fr

Opel Zafira Life



OPEL

Zafira Life Pour information, le fourgon moyen Vivaro, clone du Renault Trafic jusqu'à récemment, passe sous licence PSA en gardant son nom de baptême. La version destinée aux particuliers répond quant à elle à l'appellation Zafira Life. La gamme s'articule autour de trois carrosseries, de deux finitions et de trois blocs carburant au gazole. Dans le cas présent, le 1.5 BlueHDi, dit Diesel chez Opel, développe 120 ch – BVM6 sans autre choix. Les deux variantes de 150 et 180 ch du 2.0 Diesel complètent l'offre – BVM6 pour la première, BVA8 pour la seconde. Les trois

motorisations animent les trois carrosseries. Les prix du Zafira Life L1 (4,60 m en longueur) varient de 35 870 à 47 870 €. Ceux du Zafira Life L2 (4,95 m en longueur) progressent de 36 870 à 48 810 €. Le Zafira Life L3 (5,30 m en longueur) débute à 37 810 € et culmine 49 810 €. Malus à tous les étages, à des degrés divers. La configuration sept places (deux sièges en rang 2, banquette trois places en rang 3) réclame un supplément de 400 €, L1 exceptée. Comptez 600 € pour la configuration huit places – deux banquettes trois places à l'arrière.

Renault Clio V



PORSCHE

Renault

Clio V Les commandes sont ouvertes ! La cinquième génération de la Clio est disponible à la vente, et les tarifs débutent à 14 100 € en version SCe 65. Six finitions sont disponibles : Life, Zen, Business, Intens, RS Line et Initiale Paris. La gamme compte quatre moteurs essence (de 65 ch à 130 ch) et deux diesels (85 et 115 ch). Les tarifs augmentent légèrement par rapport à la Clio IV (+ 450 € en TCe 100 Intens, par exemple), mais s'accompagnent d'une hausse de

puissance et d'une dotation étoffée. Parmi les équipements, on retrouve le chargeur à induction (de série sur Initiale Paris), le système Easy Link avec écran 7 pouces ou 9,3 pouces selon finitions (350 €), les sièges avant chauffants (250 € sur RS Line, série sur Initiale Paris), des packs de personnalisation... Toutes les versions reçoivent l'aide au maintien dans la voie, l'allumage automatique des phares, les phares 100 % Led ou le régulateur/limiteur de vitesse.

LA GAMME CLIO V

Motorisations/boîtes	Finition	Prix
SCe 65	Life	14 100 €
SCe 75	Life / Zen / Business	14 600 à 16 900 €
TCe 100	Zen / Business / Intens / RS Line / Initiale Paris	17 800 à 21 400 €
TCe 130 EDC FAP	Intens / RS Line / Initiale Paris	22 800 à 26 000 €
Blue dCi 85	Zen / Business	19 300 à 19 700 €
Blue dCi 115	Zen / Business / Intens / RS Line / Initiale Paris	20 600 à 26 100 €

Porsche

Cayenne Coupé

Ça y est, c'est fait. Et cela valait la peine d'attendre, à en juger par la silhouette racée du spécimen, l'une des plus réussies de ce sous-genre automobile. Avis tout personnel. Les questions d'ordre métaphysique évacuées, le Cayenne Coupé décline deux versions en début de carrière. Baptisée Cayenne Coupé en tout simplicité, la première reçoit un V6 3.0 turbocompressé développant 340 ch. Prix: 85 737 €. Le Cayenne Coupé Turbo, pour sa part, s'offre les services d'un V8 4.0 biturbo fort de 550 ch. Prix: 149 217 €. BVA8 et transmission intégrale de rigueur dans les deux cas. Le toit panoramique est de série sur les deux versions. Un toit en carbone (allégé donc) est disponible en option à un prix non communiqué à cette heure.

Porsche Cayenne Coupé



Subaru

Levorg Un temps disparu de nos écrans radars, le break Levorg revient. Avec sous son capot le 4 cylindres essence 2.0i de 150 ch aimablement fourni par le SUV Forester. Le précédent 4 cylindres 1.6 GT-S développait 170 ch, pour mémoire. Subaru ayant retiré la boîte mécanique de son catalogue, la boîte CVT Lineartronic est la seule transmission proposée. Les quatre roues sont motrices en permanence, comme il se doit. Levorg 2.0i 150 : 29 990, 35 990 et 37 990 € sous les finitions Confort, Luxury et Exclusive. Rajoutez 3 853 € pour le malus sur les deux premières finitions. Ledit malus grimpe à 4 253 € sur la troisième. La garantie passe de trois à cinq ans sur l'ensemble de la gamme Subaru. Kilométrage illimité en sus.

Subaru Levorg



ARCTICMEDIA.NET

DS

UNE ICÔNE FRANÇAISE



Découvrez la rétrospective de deux décennies de la DS regroupant des modèles officiels et officieux qui ont fait l'histoire et la légende de cette voiture indémodable. Un recueil de 176 pages pour le plus grand bonheur des amoureux de cette icône qui fera à jamais partie intégrante de la vie des Français.



Auto
Plus

HORS-SÉRIE



EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur



Pour une info en continu

LE PÉAGE SANS BARRIÈRE

BONNE OU MAUVAISE IDÉE ?

EN CE MOMENT MÊME SUR LES TABLETTES DE NOS PARLEMENTAIRES, LE PROJET **DE LOI D'ORIENTATION SUR LA MOBILITÉ** (LOM) PRÉVOIT LA **SUPPRESSION DES BARRIÈRES** AUX PÉAGES DES AUTOROUTES. L'AFFAIRE A SES **AVANTAGES**... ET DE NOMBREUX **INCONVÉNIENTS**.

Par Daniel Carroux



Les sociétés d'autoroute n'ont pas attendu les avis des parlementaires et du gouvernement. Deux péages dépourvus de barrière sont d'ores et déjà en activité au moment où sont écrites ces lignes, début avril. Sur l'A4 à l'échangeur de Boulay-Moselle (sortie 38, vers et depuis Metz) en ce qui concerne la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (Sanef) pour le premier ; sur l'A10 à la gare de péage de Tours Nord (sortie 19, sur une seule voie, les autres restant équipées pour l'instant d'une barrière) en ce qui concerne la société Vinci pour le second. Le principe est simple : l'automobiliste passe sans s'arrêter, avec ou sans badge de télépéage. À une vitesse limitée à 50 km/h pour l'instant, sachant qu'à terme, le passage pourra s'effectuer à une vitesse beaucoup plus élevée – jusqu'à 130 km/h, dit-on.

Partant de là, les avantages du système sont évidents. Le trafic est fluide quelles que soient les conditions de circulation, et l'absence de temps d'arrêt, durant lesquels le moteur tourne, réduit la consommation du véhicule et la pollution. Cité par le site du *Parisien*, Julien Pointillart, directeur de projet Nouvelle mobilité à la Sanef, qui programme de supprimer toutes les barrières de péage sur l'axe Paris-Caen au plus tard en 2021, confirme le propos. *“Sur cet axe, les automobilistes économiseront deux millions d'heures et dix millions de litres de carburant”*, selon ses calculs. Tout est dit. Il y a cependant matière à s'interroger. Sur de nombreux points.



Comment ça marche ?

LE PORTIQUE EST ÉQUIPÉ DE CAPTEURS (1) POUR DÉTECTOR LES BADGES ET DE CAMÉRAS (2) POUR LIRE LES PLAQUES D'IMMATRICULATION. LE PORTIQUE DE TOURS NORD, SUR L'A10, PEUT ENREGISTRER JUSQU'À 200 PLAQUES PAR MINUTE, À TITRE D'EXEMPLE.



COMBIEN CA COÛTE ?

Là est la question. À dire vrai, nous n'avons pas la réponse chiffrée à cette heure, mais tout indique que le "chantier" occasionné ne sera pas sans conséquence pour l'utilisateur au vu de son ampleur. Sans même parler des coûts engendrés par la maintenance technique et la chasse aux fraudeurs. Pour paraphraser Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes, dans son interview page 30, il est à craindre que ces coûts seront répercutés sur le prix du péage. À voir à quelle hauteur. À cette heure, le prix du passage à la gare de péage de Tours Nord reste fixé à 90 centimes quelle que soit la voie empruntée, portique sans barrière inclus.

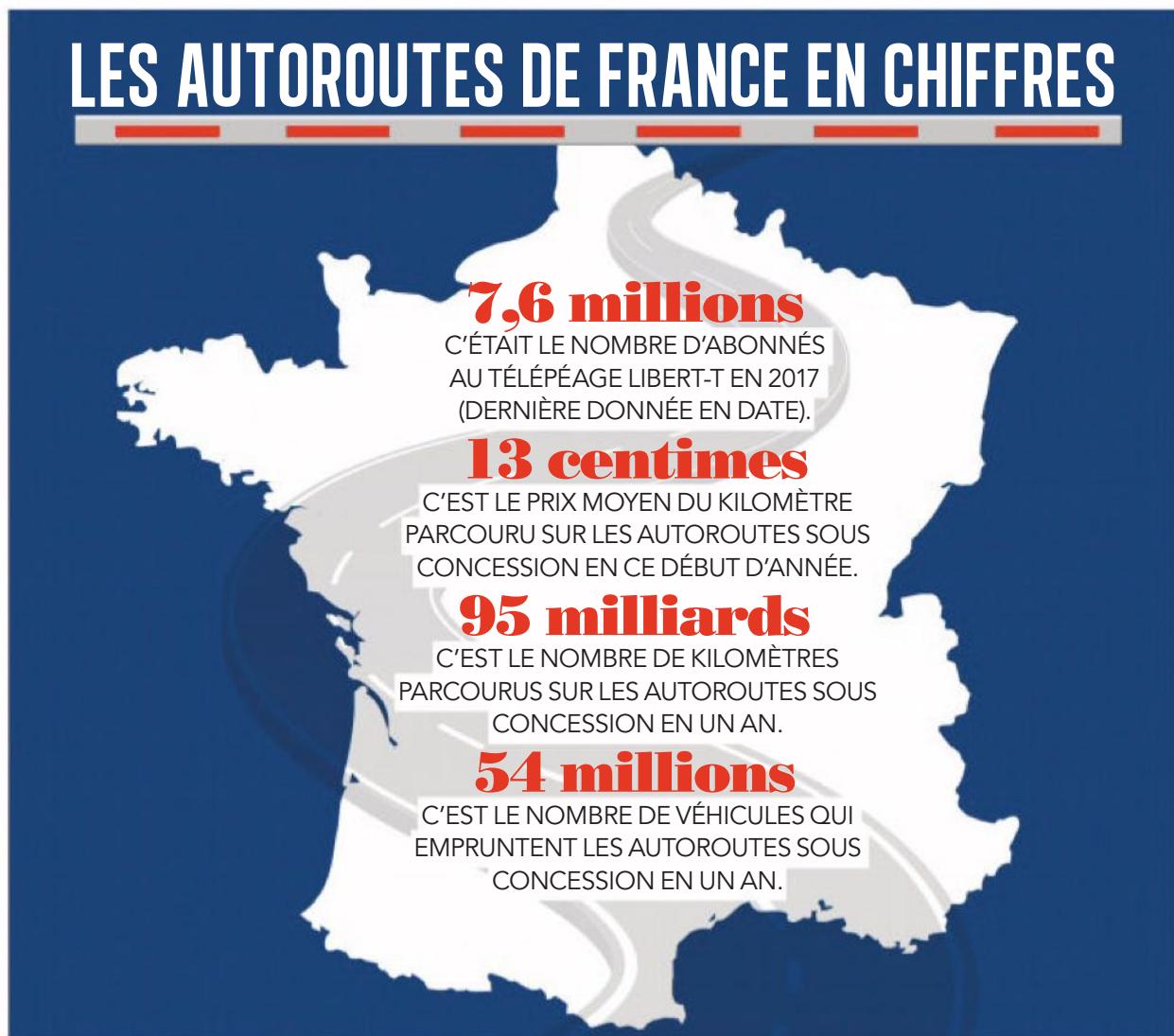
COMMENT PAYER ?

Pour les abonnés au service de télépéage Liber-t, rien ne change. Le prélèvement sur le compte reste mensuel. Sur le même principe, la Sanef met à disposition une étiquette dite RFID applicable au seul péage de Boulay, gratuite. Pour les usagers dépourvus de badge de télépéage, plusieurs modes de paiement sont possibles.

- 1 L'automobiliste entre le numéro de sa carte bancaire et celui de la plaque d'immatriculation du véhicule sur une application dédiée. Le prélèvement est immédiat. Le dispositif prévoit un justificatif si le conducteur n'est pas le propriétaire dudit véhicule. Les commerciaux, les chauffeurs-livreurs apprécieront le geste.
- 2 L'automobiliste peut payer en espèces ou avec sa carte bancaire, à une borne placée sur une aire située à proximité de la station de péage, en aval. Il faut s'arrêter, donc. Le reçu fait foi pour les éventuelles notes de frais.
- 3 L'automobiliste peut payer plus tard sur le site internet de la société, ou encore à un point de vente agréé (stations-service, débits de tabac, bureaux de Poste et autres) dans un délai de dix jours.

Les barrières de péage sont souvent synonymes de gros bouchons. La suppression de la barrière permettrait de gagner en fluidité.





ET LES ÉTRANGERS ?

Les sociétés d'autoroute n'ont accès qu'aux registres des immatriculations françaises. Par conséquent, les étrangers devront en l'état actuel des choses acquitter la dîme à la borne mentionnée page précédente. Cela posé, l'Union européenne prend la question très au sérieux et devrait statuer au plus tard dans un an. Le paiement via internet avant le passage ou encore à l'aide d'une vignette apposée sur le pare-brise sont les hypothèses les plus probables. Reste à savoir comment seront sanctionnés les fraudeurs venus d'ailleurs en l'absence d'une réglementation à l'échelle européenne et des fichiers qui vont avec. Ladite absence ne devrait pas durer.

LA CHASSE AUX FRAUDEURS

Les fraudeurs bien de chez nous, eux, n'ont aucune illusion à se faire, partant du principe que l'enregistrement d'une plaque est gardé tant que la facture n'est pas réglée. Pour le moment, le prix est majoré de 20% aux péages de Boulay et de Tours Nord s'il n'est pas acquitté dans un délai de dix jours. À plus long terme, le montant de l'amende en cas de fraude occasionnelle n'est pas encore déterminé, mais on le devine salé. Pour les récidivistes, le gouvernement ne fera pas preuve de laxisme. La notion de "fraude d'habitude" en vigueur dans les transports publics sera appliquée aux péages, avec à la clé six mois d'emprisonnement et 7 500 € d'amende.



3 questions à... Pierre Chasseray,

délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes.

L'Auto-Journal : Le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) prévoit la suppression des barrières aux péages des autoroutes. Comment réagit l'association 40 Millions d'automobilistes à cette annonce ?

Pierre Chasseray : Au sein de l'association, nous sommes réservés sur ce système, qui est actuellement en cours d'expérimentation en France. En effet, la suppression des barrières permet d'un côté de ne plus avoir ces kilomètres de bouchon, créés par les gares de péage (notamment lors des jours de grands départs en vacances), mais d'un autre côté, nous pouvons craindre une flambée des tarifs autoroutiers.

L'AJ : Le coût engendré sera-t-il répercuté sur le prix du péage, selon vous ?

P. C. : Malheureusement, oui. Les usagers de la route paieront pour la mise en place de ce système, mais également pour les fraudeurs potentiels ainsi que pour la gestion technique et administrative, avec notamment l'envoi de courriers aux usagers qui n'auront pas payé, sur le site internet dédié, leur passage sur l'autoroute. Par conséquent, les automobilistes qui ont un budget restreint se détourneront du réseau autoroutier.

L'AJ : Le risque d'être "tous fichés" est-il réel ?

P. C. : Dans un certain sens, nous sommes déjà tous fichés par les nouvelles technologies que nous utilisons au quotidien. Mais en France, il y a un encadrement sur la récupération et l'enregistrement des données personnelles qui s'est durci en mai 2018 avec la mise en application du RGPD. Dans ce règlement, il est indiqué que les entreprises ont l'obligation de supprimer les données d'une personne une fois que la finalité du traitement est atteinte. Donc, dès que vous avez réglé le péage d'autoroute, la société a le devoir de supprimer vos coordonnées.

L'avis de L'Auto-Journal

Une file d'attente qui se prolonge sur l'autoroute elle-même, au risque d'occasionner un accident, une demi-heure à patienter, voire plus, avant de prendre son ticket à une barrière de péage, ne pas s'énerver quand l'automobiliste qui précède prend son temps pour ranger sa carte bancaire dans son portefeuille, nous avons tous connu ces joies dans nos vies d'automobilistes. Et la perspective de ne plus les subir est une bonne chose, c'est certain, pour ceux d'entre nous qui, pour une raison ou une autre, ne sont pas abonnés à un service de télépéage. Reste que les modes de paiement demandés après le passage sous un portique ont eux aussi leurs contraintes en cas de non-abonnement, là encore. Et puis, il y a le prix, la grande inconnue de l'équation. Le pire est à craindre à cet égard.



La future Jazz conserve un profil de petit monospace, mais ses lignes s'adoucissent, après une troisième génération très acérée.



La Jazz de quatrième génération devrait hériter des qualités de ses devancières: habitabilité, luminosité, praticité.

PHOTOS ANDREAS MAU/CARPIX

JAZZ: HONDA PERSISTE ET SIGNE

À l'heure où les monospaces sont poussés vers la sortie par les SUV, quelques constructeurs gardent la foi. À l'image de Honda, avec sa Jazz.

Conçue avant tout pour un usage urbain, la Jazz fera appel à un propulseur hybride particulièrement frugal.

Il fut un temps, pas si lointain, où les monospaces occupaient toute la place, ou presque. Il y en avait des petits, des moyens et des grands. Les grands sont en voie de disparition avancée, les moyens se raréfient et les petits entrent en résistance. Seule une poignée d'entre eux est encore en exercice à ce jour, et leur renouvellement n'est guère garanti. Sauf en ce qui concerne la Jazz, laquelle conservera dans un avenir proche sa forme "monospace", ou monovolume si vous préférez, à en juger par les photos. La glace latérale triangulaire placée en amont de la portière avant en partant du pare-brise, signe caractéristique du genre, confirme le propos. La citadine siglée Honda ne se transforme pas en petite berline bicorps

et encore moins en SUV en passant d'une génération à l'autre.

Concernant l'apparence physique de la voiture, les déductions sont déjà plus difficiles à faire. Le camouflage ne laisse pas deviner grand-chose. Tout juste note-t-on la position horizontale des feux arrière, lesquels occupent en partie le hayon – posés à la verticale sous une forme triangulaire et hors dudit hayon sur l'actuelle génération. À l'avant, les projecteurs sont moins étendus et plus globuleux que ceux en cours d'activité, et tout semble indiquer qu'ils ne se tiennent plus dans le prolongement de la calandre. Quant à soupçonner à quoi ressemble la calandre en question, c'est un exercice auquel nous ne nous risquons pas. La nouvelle Jazz tranchera sur sa devancière, d'autant qu'elle paraît, sur ces photos, à la fois plus large et plus basse. C'est toujours ça d'appris.

Il y a de l'électricité dans l'air

Oublions, pour l'instant, le traité intérieur. En toute franchise, nous n'en savons rien à cette heure. Honda a un bon service de contre-espionnage, contrairement à d'autres constructeurs... Côté moteurs, la Jazz ne va pas échapper à l'électrification de sa gamme: elle devrait d'ailleurs être la première Honda uniquement disponible avec des propulseurs électrifiés. Lancée en version hybride, cette Jazz de 4^e génération devrait également être disponible dans une version 100% électrique, mais avec une batterie de capacité relativement modeste, pour coller à son rôle de citadine et s'afficher à un tarif mesuré.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation:
début 2020

Prix: à partir de **18 000 €**

Plus vraiment de concurrente pour ce petit monospace urbain, aujourd'hui seul sur le marché.



1€

C'EST LA SOMME QU'IL FAUDRA DÉBOURSER CHAQUE MOIS POUR S'OFFRIR UNE FIAT PANDA NEUVE, SUR UNE DURÉE DE TRENTÉ-SEPT MOIS. À une seule condition : ne pas rouler sur l'or. Cette LOA sans apport va de pair, en effet, avec la prime à la conversion dite doublée (4 000 €), laquelle est réservée, notamment, aux actifs non imposables qui parcourent une moyenne de 60 km pour aller au travail et en revenir. Il y a un loup. La limite kilométrique de ladite LOA est fixée à 30 000 km sur trois ans. Faites le calcul. 60 km x 5 jours par semaine x 46 semaines travaillées x 3 ans = 41 400 km. Sans commentaires.

Les chiffres du marché 100% électrique en France



+ 83 %

C'est l'augmentation des immatriculations de voitures électriques neuves par rapport aux deux premiers mois de l'année 2018.

45,4%

C'est la part de marché occupée par la Renault Zoe sur les deux premiers mois de l'année. La Nissan Leaf vient juste derrière, avec 11,2% de part de marché.

5938

C'est le nombre de voitures électriques neuves immatriculées en France durant les deux premiers mois de l'année 2019.

14

C'est le nombre d'Audi e-tron ayant trouvé preneurs en France au mois de février. Précisons qu'il s'agit de commandes pour un prix d'attaque de 82 600 €.

MARC OLIVIER/PHOTOPQR



LA LOI

Les sénateurs frondent

Apparemment, les 80 km/h en vigueur sur les routes à double sens de circulation depuis l'été dernier ne sont pas gravés dans le marbre.

"Il n'y a pas de dogme", avait même indiqué Emmanuel Macron, président de la République de son état, le 15 janvier dernier, en marge du grand débat lancé par ses soins. Le message n'est pas tombé dans les oreilles de sourds. Sous l'impulsion de Michel Raison, sénateur de la Haute-Saône, les sénateurs, donc, ont voté le 26 mars un amendement au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) visant à décentraliser la fixation de la vitesse maximale autorisée. Concrètement, les préfets et les présidents de conseils départementaux auront le pouvoir de fixer une vitesse maximale supérieure à 80 km/h – pas au-delà de 90 km/h, toutefois... Rien n'est encore fait. Ladite loi LOM et son amendement doivent repasser à l'Assemblée nationale, partagée sur la question y compris dans le groupe majoritaire. De son côté, Elisabeth Borne, ministre des Transports, a prévenu : il faudra attendre les conclusions du grand débat avant que le gouvernement livre son arbitrage. La période d'évaluation des 80 km/h, elle, court toujours jusqu'au 1^{er} juillet 2020.



DAIMLER

ROUTE DE LA SOIE

Smart part en Chine

La Smart a 20 ans et plus toutes ses dents. En résumé, la marque Smart n'a jamais été rentable et Daimler, propriétaire de ladite marque et de Mercedes, a décidé de limiter les frais. Mais pas de jeter l'éponge, nuance. Les manœuvres débutent avec l'électrification de l'ensemble de la gamme à brève échéance. Dans un second temps, les prochaines générations des modèles existants ne seront plus produites en Europe mais en Chine, en partenariat avec le constructeur Geely, actionnaire majoritaire de Daimler à hauteur de 10%. Smart prendra la route de la soie en sens inverse dès 2022. C'est acté. Utile précision : le site de production d'Hambach, en Moselle, sera maintenu en activité. Un SUV électrique badgé Mercedes sortira de ses ateliers quand Smart aura quitté les lieux.

SHUTTERSTOCK



MONDIALISATION Heureux Coréens

Après l'Arkana révélé en Russie l'an dernier et dont l'entrée en production ne devrait pas tarder, voici le XM3, dévoilé pour sa part au récent Salon de Séoul, en Corée du Sud, sous le badge Samsung Motors, une marque locale propriété de Renault. Toute ressemblance entre les deux véhicules n'est pas fortuite. De fait, Renault remet le couvert dans le sous-sous-segment des

"SUV coupés grand public", espèce encore rare en l'état actuel du marché – à l'échelle mondiale. Les deux unités revêtent la même robe, à quelques détails près. Il se murmure cependant qu'elles ne reposeraient pas sur la même plate-forme – Clio V en phase d'approche pour le XM3, Dacia Duster pour l'Arkana. Ce XM3 est tout de même plus agréable à regarder que le Kadjar.

La question nous taraude, avant même de prendre connaissance des motorisations qui animeront l'entité coréenne lors de sa commercialisation en début d'année prochaine. Pourquoi pas nous ? Qu'avons-nous fait, nous, pauvres Européens, pour être servis après les Russes et les Coréens par un constructeur français ? Si d'aventure nous sommes servis... Et rien n'est moins sûr.



JEAN-CHARLES CASLOT/NOVABOX

PIQUE-NIQUE Woodstock en Dacia

Dacia est une marque à part, et elle a ses fans. De vrais mordus, qui rendent hommage à la simplicité faite automobile et qui, pour cette raison, ont toute notre sympathie. Depuis onze ans, le parti "daciaiste" organise au début de l'été un grand pique-nique Dacia, avec en point d'orgue la prestation scénique d'un artiste de renom. Amir,

Christophe Willem ou encore Jamel Debbouze pour les éditions précédentes. C'est la chanteuse Jenifer qui fera le show cette année. Woodstock (ou presque) en Logan MCV Stepway, une certaine idée du bonheur... Rendez-vous est donné à l'abbaye de Chaalis, dans l'Oise, le dimanche 30 juin. Dix mille personnes sont attendues.



KEVIN DIETSCH/MAXPPP

“Vous imaginez, vous êtes assis sur la banquette arrière et tout à coup, la voiture se met à zigzaguer au coin de la rue, et vous ne pouvez pas l'arrêter.”

Donald Trump

Donald Trump, cité par le site d'information américain Axios, lequel précise que, selon le président des États-Unis, les voitures autonomes sont des "pièges mortels incontrôlables". Au-delà de l'anecdote, Donald Trump semble bien parti pour durcir la réglementation les concernant. Elon Musk, patron de Tesla, appréciera.

1ER MAI AMERICAN LEGEND 2019

trike28@hotmail.fr



Des ailerons surdimensionnés, des carrosseries rose bonbon, des gros V8 qui glougloutent à pleins cylindres et des Harley en arrière-fond: vous trouverez tout ça lors de la 4^e édition du rassemblement American Legend organisé à Lormaye (Eure-et-Loir) le mercredi 1^{er} mai. Si vous aimez la musique country, le rockabilly et le rock'n'roll, vous serez gâtés. C'est gratuit.

Téléphone: 06 13 62 21 47

GRANDES
MANŒUVRES

1



PSA PREND UN RÂTEAU

PSA avait des vues sur Fiat Chrysler Automobiles (FCA) – ce n'est pas la première fois, du reste. Selon le *Wall Street Journal*, le groupe français aurait bel et bien fait des avances à son homologue italo-américain au début du mois de mars. La famille Agnelli, actionnaire majoritaire de FCA, les a repoussées. PSA, semble-t-il, escomptait conclure le mariage en actions (les siennes), et cela n'a pas plu. Ce faisant, Groupe PSA est toujours en quête d'un partenariat avec qui le veut bien.



PHOTOS SOURCE CARS.CO.ZA

PASSION

Un amour de Coccinelle

C'est l'œuvre d'un Néo-Zélandais, alias Adonis. Tombé dans la marmite Volkswagen quand il était petit, cet amateur a pris dix ans pour concocter sa Super Beetle, ainsi nommée par ses soins. En prenant des libertés avec l'orthodoxie. L'engin est animé par un moteur Subaru pour la petite histoire. 377 chevaux, tout de même.

Nous vous laissons admirer le reste. Respect, l'artiste.



GRANDES
MANŒUVRES

2



RENAULT CONVOITE FIAT

Selon le quotidien économique britannique *Financial Times*, généralement bien informé, Renault s'apprête à remettre sur le tapis le projet de fusion avec Nissan. Si cela se fait, non sans heurts avec l'allié japonais subodorons-nous, l'entité ainsi constituée partirait dare-dare en quête d'une nouvelle acquisition. Le groupe FCA serait la cible privilégiée.

À suivre, selon la formule consacrée.



Seat crée sa plate-forme

C'est parti. Seat annonce l'électrification à marche forcée de sa gamme, sans attendre la Saint-Glinglin. Deux modèles 100 % électriques, dont une variante de la Mii dès cette année, et quatre modèles hybrides rechargeables, dont le SUV Tarraco, sont programmés à l'horizon 2021. L'essentiel n'est pas là. Seat développera une nouvelle plate-forme, laquelle servira pour d'autres marques du groupe Volkswagen par la suite. Pour aller vite, il s'agit d'une version raccourcie de la plate-forme MEB, le but de l'opération étant de produire des petites voitures électriques vendues à des prix abordables. Aux alentours de 20 000 €, dit-on. On prend.

Jaguar vise haut

Bien sûr, il y a le F-Pace, qui a déjà tout le nécessaire en magasin pour satisfaire l'amateur de SUV premium. Pour Jaguar, cela ne suffit pas. Le constructeur, ce faisant, prépare en ce moment même un engin encore plus imposant, concurrent des BMW X7 et autre Mercedes GLS pour situer le niveau. Baptisé J-Pace par nos soins, ce SUV aura droit à son module hybride rechargeable.

Une variante 100 % électrique n'est pas à exclure. Commercialisation probable en 2021.

ARME DE RECONQUÊTE

Plus que tout autre modèle de sa gamme, la Série 3 incarne les valeurs chères à BMW.

Au moment de la remplacer se pose la question de l'évolution et de la manière d'adopter les nouvelles technologies sans dénaturer l'essence du produit.

C'est la réussite de cette opération que nous nous efforcerons de vérifier ici.

Par Stany Meurer Photos Christian Martin



1

2

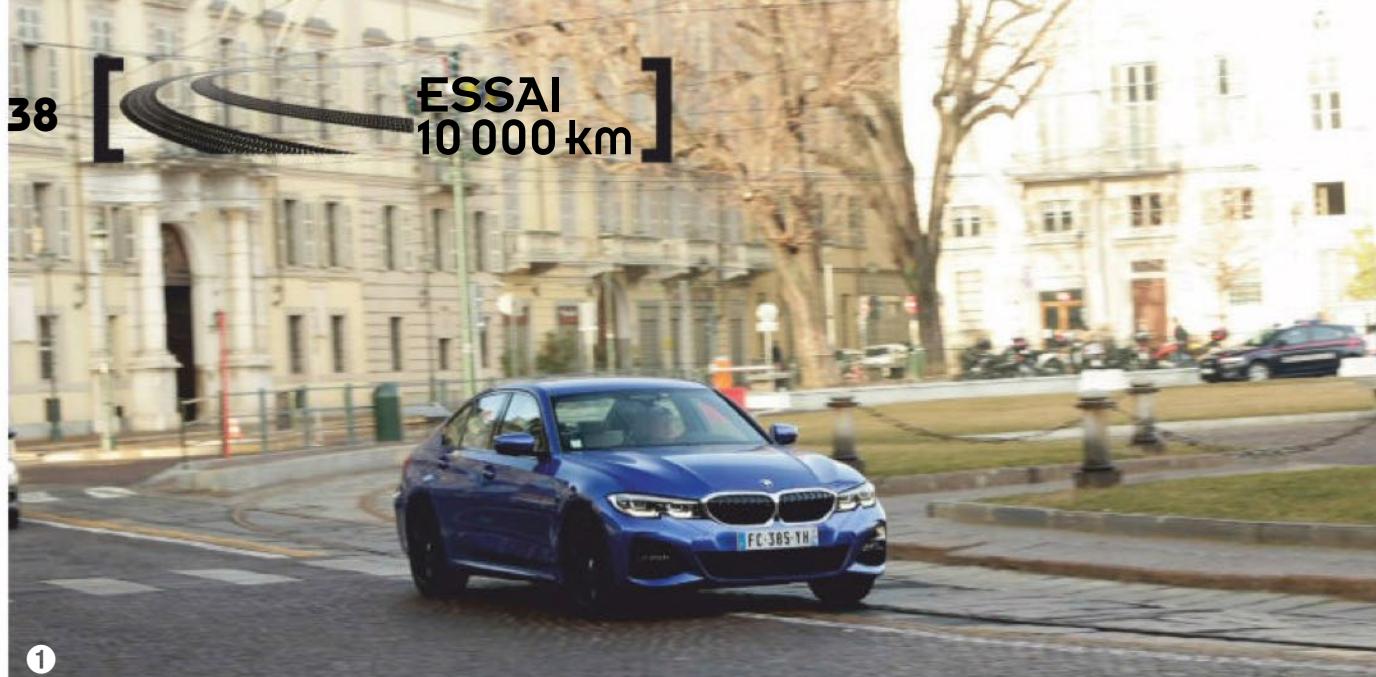




➊ Sur cette vue de profil, on remarquera les flancs très sculptés de la voiture : une prouesse technique en matière d'emboutissage. C'est joli, mais cela rend la carrosserie vulnérable aux petits coups. ➋ Non, nous ne sommes pas à Miami mais à Pescara. Nous ne descendrons pas plus bas dans la botte italienne. ➌ La motricité de la 320d xDrive est impressionnante, et cela plus spécialement hors asphalte, comme ici.

➌





1



2

❶ Toujours aussi distinctive, la calandre reste le seul élément chromé de cette carrosserie en finition M Sport.
 ❷ Par rapport au dessin initial, le pli Hofmeister gagne en complexité.

“LA SÉRIE 3 DISTILLE UNAGRÉMENT DE CONDUITE CERTAIN, MAIS SON CONFORT DE SUSPENSION EST UN POIL FERME POUR EN FAIRE LA BERLINE IDÉALE AU LONG COURS.”

Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint



Has been! Ou si vous préférez démodée, ringarde... Non, la Série 3 n'est pas devenue tout à coup *has been*, même si elle n'est plus la BMW la plus vendue, dépassée depuis 2017 par le X1. Dure loi de l'offre et de la demande, preuve s'il en est du déclin de la berline et de l'essor inéluctable des SUV. Et avec celui-ci, l'arrivée d'une nouvelle clientèle, souvent plus jeune et férue des nouvelles technologies. D'où la difficile équation à résoudre pour les responsables de la Série 3 au moment de la renouveler. Pas question pour eux de renier les fondamentaux de celle-ci, mais obligation d'y intégrer la crème de la technologie. Un défi pas gagné d'avance. C'est précisément à cela que je pense en m'approchant de “notre” 320d sur l'épaulement des pneus de laquelle repose un grand défi: redorer le blason du modèle et motiver une clientèle de fidèles qui lui restent attachés. Pas besoin d'être grand

clerc pour constater que tous les gimmicks de la Série 3 sont bien là et reconnaître une berline respirant la sportivité. Pour vérifier notre thèse, il nous fallait un itinéraire à la hauteur des prétentions de ses créateurs. Raison pour laquelle nous avons mis le cap sur l'Italie avec, en tête, une idée bien précise: lui imposer de parcourir le tracé exigeant des Mille Miglia, virage après virage. Et ce faisant, passer du niveau de la mer au sommet des cols et de montagnes, avec pour interludes, des traversées de villes et de villages.

Pendant que Bibi, le photographe, charge soigneusement son matériel, j'observe plus attentivement “notre” 320d. Plusieurs réflexions me viennent immédiatement à l'esprit alors même que nous n'avons toujours pas parcouru un seul mètre. Tout d'abord, cette BMW de classe moyenne m'apparaît désormais comme une

ASSISTANT DE MARCHE ARRIÈRE Astucieux

Disponible en option via le Park Assist (600 €), ce dispositif enregistre les mouvements de conduite du véhicule sur les 50 derniers mètres au maximum (et à condition de ne pas rouler plus vite que 36 km/h) avant son arrêt afin de les reproduire fidèlement lorsqu'il repart en marche arrière. Le système se charge uniquement de la direction, le conducteur ayant à doser les pédales de frein et d'accélérateur. À noter que le trajet à parcourir en sens inverse doit être plus large d'au moins 30 cm que le véhicule et que la vitesse d'exécution ne peut dépasser 9 km/h (en cas de dépassement de cette vitesse, la fonction est automatiquement désactivée).



1



2

➊ Piège : les deux sorties d'échappement ne sont pas synonymes d'un V6 ! ➋ Notre voiture disposait du réservoir optionnel (59 l contre 40 l de série), indispensable pour obtenir une autonomie correcte. ➌ La tenue de cap de la 320d xDrive est loin d'être irréprochable par forts vents latéraux. Et sa direction manque de ressenti et d'autocentrage.



3

grosse et imposante voiture, loin, très loin des frêles silhouettes des modèles originaux. Ensuite, et c'est un détail révélateur mais qui a son importance, la Hofmeister Knick (le pli Hofmeister, du nom de son concepteur) emblématique de toutes les BMW depuis 1961, ce petit coude de l'encadrement de porte arrière, a subi ici une évolution majeure, à l'instar de la calandre en forme de double haricot en perpétuelle mutation. Encore, le tableau de bord est devenu plus complexe à cause de l'intégration des nouvelles commandes et autres aides à la conduite. Enfin, dernière chose et non des moindres, que je relève en découvrant la fiche du véhicule, cette 320d est aujourd'hui une voiture très chère ! Certes en variante xDrive, mais sans pour autant que l'exemplaire de l'essai n'ait intégré toutes les options possibles et imaginables du catalogue, elle affiche un prix proche de 70 000 €. Gasp, pour un engin de caractère certes raffiné et performant

mais qui n'est jamais qu'une berline familiale tricorps équipée d'un moteur 2 litres à gazole !

S'installer au volant est tâche facile. Le soutien des sièges avant est parfait, mais il est déplorable que les parois latérales de la console, là où s'appuie la jambe, ne soient pas moussées. Faisant abstraction de l'aspect intimidant de certaines commandes dans un premier temps, je lance le moteur, pas vraiment discret à froid et au ralenti. Même améliorés et retravaillés, les 4 cylindres diesel de BMW ne peuvent revendiquer une sonorité enchanteresse. Sur un filet de gaz, la 320d s'élance. Nous voilà partis.

Nul besoin de parcourir de longues distances pour remarquer la mauvaise lisibilité de l'instrumentation de bord due à des compteurs non cerclés, avec de surcroît un rappel de GPS au centre dont le graphisme de la carte interfère dans leur espace. Peu structuré, l'ensemble génère une certaine confusion. En outre, la forme stylisée des compteurs n'est guère intuitive. ➤

**MISE À FEU AUTOMATIQUE**

Les sièges chauffants se commandent manuellement via ces boutons. Une programmation est possible, avec un déclenchement automatique du chauffage dans la fourchette de température comprise entre 0 et 20 °C.

**LA BONNE IDÉE**

Par une seule pression prolongée sur ce bouton, il est possible de désactiver l'avertisseur de collision latérale, de franchissement de ligne, d'angle mort et de priorité et de retarder l'entrée en action de celui de collision frontale.

**BIS REPETITA**

Placées sur chaque branche du volant, deux LED s'allument pour donner des indications sur le statut d'interaction des aides. En jaune, l'interruption de celle(s)-ci est imminente. En rouge, désactivation.

**ADIEU BOUTON**

La commande rotative des phares a disparu. Elle est remplacée par cette platine qui regroupe neuf commandes liées à l'éclairage extérieur. La gestion des feux de route ou de croisement est automatique.

**PLAISIR DES YEUX**

Super, le recouvrement du tableau de bord et des contre-portes en similicuir Sensatec "avec double couture grise". Quel dommage que ce soit une option facturée 550 € ! Le même habillage en cuir vous coûtera 1 300 €.

**TRÈS INTELLIGENT**

Courant sur les contre-portes, ce bandeau lumineux a deux fonctions. Portière fermée, il contribue à l'éclairage indirect d'ambiance. Portière ouverte, il vire au rouge clignotant pour avertir les autres usagers de la route.

Premium assuré.

L'impression générale dominante est celle d'une présentation cossue dans un style propre à la marque, avec des plastiques de belle qualité visuelle et un assemblage rigoureux. Mais attention toutefois à ne pas se leurrer. Les options pour l'habillage du tableau de bord, par exemple, sont prohibitives. Si certaines options sont intéressantes voire incontournables, d'autres sont futilles, à l'image de la commande gestuelle de la radio (300 €) qui fonctionne le plus souvent lorsque vous ne vous y attendez pas (par exemple, avec un geste accompagnant votre conversation). Les rangements disponibles sont dans la moyenne. Notons l'arrivée d'un logement fermé par un volet à la façon Mercedes devant le levier de changement de vitesses et épingle le côté étriqué des bacs de portières. La sonorité feutrée des boutons et commandes ainsi que le côté discret et raffiné de l'éclairage d'ambiance sont en revanche bien vus. Carton rouge pour le plastique non mousillé des parois latérales de la console centrale, là où vient s'appuyer la jambe.

PRATIQUE

Le choix des modes de conduite Sport, Confort, Eco Pro et Adaptive se réalise directement par des boutons. Les programmes Individual (Sport et Eco Pro) se réalisent quant à elles très facilement. Bien vu pour la sécurité.



Les compteurs non cerclés qui s'imbriquent l'un dans l'autre, avec un rappel de GPS au centre, forment un beau fouillis sans véritable hiérarchisation de l'information. Cela ne rend pas aisée la lecture du bloc instrumental. De surcroît, la forme stylisée des compteurs n'est guère intuitive.



LE DISPOSITIF DE ROUE LIBRE Sur l'inertie

Dans certaines conditions de roulage et quand le levier de sélection est en position D, le moteur est automatiquement découplé de la transmission. La Série 3 continue de rouler sans ralentir en économisant du carburant, si aucune action n'est portée sur les pédales d'accélérateur et/ou de frein. Ce mode de conduite dit "en roue libre" n'est opérationnel que sur les programmes Eco Pro et Confort, sur la plage de vitesse entre 25 et 160 km/h et pour autant qu'il ne détecte aucun véhicule vous précédant et que le régulateur de vitesse actif soit désactivé. Utilisé intelligemment, il permet de réduire la consommation en roulant, complétant le stop/start qui ne permet des économies qu'à l'arrêt.

1

● Peu connue, la principauté de San Marin constitue un endroit de passage des Mille Miglia. Perché sur une colline à proximité de Rimini, l'endroit mérite assurément le détour. ● De profil, la silhouette dégage une impression de dynamisme... qui se confirmera mieux encore avec d'autres motorisations...

2



"POUR MOI, LA PLUS GRANDE QUALITÉ DE CETTE VOITURE, C'EST SON SILENCE DE MARCHE VRAIMENT IMPRESSIONNANT."

Christian Martin, photographe

Une remarque qui vaut principalement pour le compte-tours dont l'aiguille tourne dans un sens anti-horloger (comme sur une Peugeot). Une fantaisie de designer plutôt qu'un instrument de mesure. J'ai beau chercher, aucune (vraie) possibilité de personnalisation de présentation n'existe, sinon le choix de la couleur. Bref, cet ensemble instrumental s'avère nettement moins convaincant que le Virtual Cockpit d'Audi. Pour pallier cette faiblesse, le système de lecture tête haute, en couleur et de belle dimension, nous semble recommandable. Mais bien sûr, il est optionnel et impose un effort de 1 150 €.

Sur une sportive, un volant à jante épaisse s'impose souvent. BMW a peut-être voulu en faire un peu trop ici, ou alors mes doigts sont anormalement courts. Quoi qu'il en soit, je ne peux qu'admirer le beau grain de cuir l'habillant, un gage de qualité au regard, et d'agrément au toucher. Les villes historiques italiennes, telle Brescia où se tiennent le départ et l'arrivée des Mille Miglia, sont un terrain idéal pour juger de la capacité de la 320d à évoluer à basse allure. Première constatation : la direction apparaît un tantinet lourde (mais on s'y fait) en mode de conduite Confort

PLUS
Insonorisation
Raffinement
technologique
Boîte et freins

MOINS
Sensibilité au vent
latéral
Direction
Sonorité mécanique

jusqu'à devenir exagérément fatigante en Sport. Quant à la suspension, elle se révèle ferme tout en restant confortable grâce à un amortissement qui filtre bien. Le stop/start, pour sa part, reste toujours désagréable. Nous le débrancherons. Est-ce moi, plus exactement mes pieds, mais la pédale de gaz manque un peu de progressivité pour évoluer de façon coulée. Cela reste possible cependant, pour autant que vous fassiez preuve d'une grande délicatesse. Ce constat vaut également pour la boîte, qui se montre intelligente et réactive, mais pas

toujours très douce. Sur ce point, Mercedes fait mieux, avec une boîte qui réagit de façon plus raffinée et des passages de vitesses plus lissés, que ce soit à la montée ou à la descente des rapports.

La 320d est dotée en série ou en option d'un arsenal impressionnant d'aides à la conduite. Certaines d'entre elles étant insoupçonnées.

Ainsi, l'alerte de conduite en sens interdit (en option, compris dans le pack Drive Assist Pro) qui est une fonction vous avertissant sur le



➊ Comme toute BMW, la silhouette de la 320d xDrive attire toujours l'attention et le regard. ➋ Sans être exceptionnelles, les distances d'arrêt sont courtes. L'endurance du freinage nous est apparue comme suffisante. ➌ Les sièges Advanced équipant la finition M Sport offrent un maintien idéal. En revanche, ils compliquent la sortie du véhicule. ➍ Sous cet angle, la 320d xDrive trahit quelques lignes qui ne dénoteraient pas sur une... Lexus !



High-tech Pas mal...

PERSONNALISABLE



Si proposer plusieurs modes de conduite est une bonne idée, il est possible de mémoriser les réglages en fonction de vos désirs et de les personnaliser.

IL PÉDALE PARFOIS



Introduire une destination est lent. Les informations arrivent un peu tard lors de changements de direction. Le système manque de réactivité si l'on modifie l'itinéraire.

OUVERT, FERMÉ

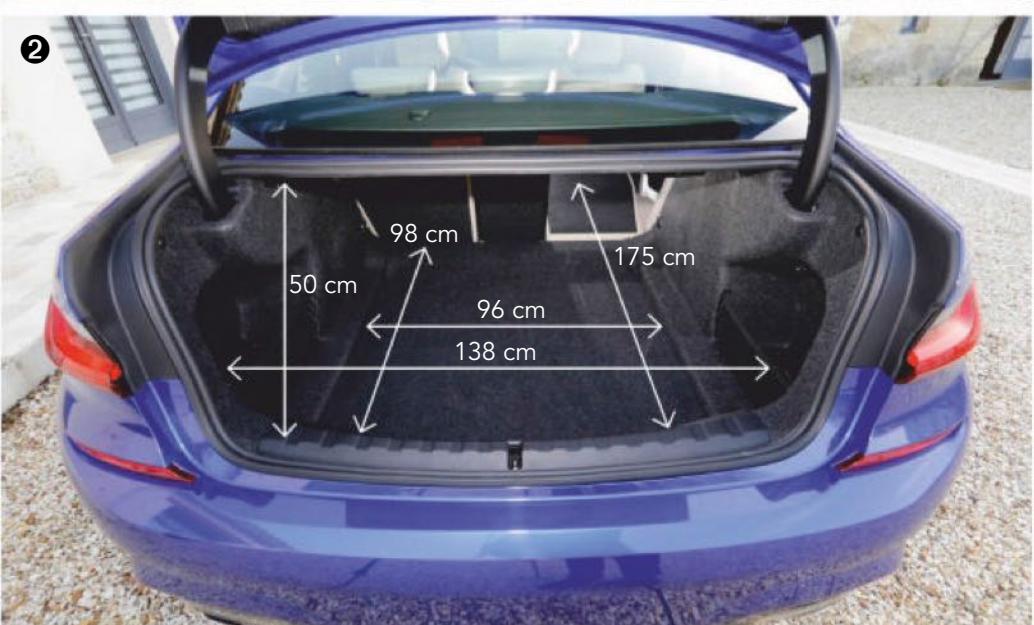


La 320d xDrive peut bénéficier d'un affichage tête haute (1 150 €) HUD couleur projeté sur le pare-brise. Les informations sont suffisantes et leur lecture, aisée.

IMAGES PARFAITES



Le système de caméras est époustouflant de qualité, et par le nombre d'angles qui facilitent la vie du conducteur. Plus fort, le dispositif n'abdique pas de nuit.



➊ L'habitabilité à l'arrière bénéficie d'un bel espace octroyé aux jambes, mais le tunnel de servitude "punira" le passager installé au centre. ➋ Le volume du coffre s'avère inférieur aux standards de la catégorie. Son accessibilité ne pose aucun problème.

L'avis de Stany Meurer



Son insonorisation est bluffante mais d'une BMW, j'aurais espéré être impressionné par d'autres qualités plus dynamiques.



"DANS UN PAYSAGE AUTOMOBILE DOMINÉ PAR LES SUV, LA CONDUITE D'UNE SÉRIE 3, MÊME DIESEL, A QUELQUE CHOSE DE RAFRAÎCHISSANT."

Pascal Richard, chef de rubrique Pratique



❶ Ville de départ et d'arrivée des Mille Miglia, Brescia, adore l'automobile, comme en témoigne le nom de ses rues. ❷ Haut lieu du rallye, le col della Futa et ses nombreux virages ont confirmé l'excellence du comportement de la 320d xDrive. ❸ Cette *bella ragazza* aurait-elle succombé aux charmes de notre fière teutonne ?

combiné instrumental et par un signal sonore que vous abordez une autoroute, un rond-point ou un passage à niveau dans le mauvais sens... pour autant qu'une signalisation routière l'indique. Mais la ville n'est pas l'environnement idéal pour permettre à la 320d de s'exprimer. Sur route, moteur vaillant, boîte complice, direction suffisamment incisive et freinage puissant contribuent au *Freude am Fahren*, pour reprendre l'expression fétiche de BMW, que l'on traduira par la joie de conduire jamais gâchée par une invasion de décibels. Sur un parcours plus sinuieux ou en montagne, comme nous avons pu le vérifier notamment lors de l'ascension des célébrissimes cols della Futa et della Raticosa, lieux mythiques qui sont aux Mille Miglia ce que le Turini est au rallye de Monte-Carlo, le châssis relativement vif procure une belle agilité. Il n'empêche, la 320d dégage néanmoins une impression de lourdeur contrastant avec le caractère joueur, parfois à l'excès, des premières Série 3. Traversés en période hivernale, ces cols présentaient de nombreux secteurs piégeux dont la 320d s'est sortie à son avantage grâce à sa transmission intégrale xDrive mais aussi à sa monte pneumatique

hivernale, l'une n'allant pas sans l'autre en terrain hostile. Remarquable aussi, la motricité, jamais prise en défaut y compris sur sol enneigé. Où ce beau tableau comportemental se fissure quelque peu, c'est sur autoroute, quand celle-ci est balayée de vents latéraux plus ou moins violents. Dans ces conditions météorologiques défavorables, la Série 3 souffre d'une tenue de cap imparfaite, trahissant une grande sensibilité aux vents et bourrasques traversières qui imposent au conducteur une vigilance de Sioux et réclament sans cesse des corrections au volant. Pour ne rien arranger, la direction, qui ne verrouille pas suffisamment la trajectoire à cause d'une quasi-absence d'autocentrage, complique le scénario. Manquant de rappel, elle impose de multiples microcorrections difficiles à apporter de façon précise en raison du caractère artificiel de la commande, des facteurs aggravants qui compliquent la tâche du conducteur pour maintenir le cap, car ils amplifient le phénomène. Sur l'ensemble de notre périple, notre BMW 320d xDrive a brûlé en moyenne 6,55 l/100 km, avec une fourchette plutôt étroite des consommations s'établissant entre 5,8 et 7,2 l/100 km : une jolie performance



1

① Chaussée de pneus neige montés sur des jantes optionnelles en 19 pouces, "notre" 320d xDrive s'est révélée très efficace sur routes enneigées.



2

② Par ses prestations et son caractère économique, le moteur a confirmé toute la compétence des motoristes BMW.



pour une familiale équipée d'un moteur de 190 ch, qui nous exhorte à plaider la cause du gazole que certains rêvent aujourd'hui d'enterrer. Car à l'issue de ce long périple, comment ne pas faire un vibrant plaidoyer pour ce type de motorisation, n'en déplaise à ses détracteurs ? Avec, pour argument premier, et c'est peut-être le plus important, celui d'une grande liberté de mouvement autorisée par l'autonomie du véhicule, la facilité de son ravitaillement (aucune prise de tête, le réseau de distribution est vaste) et le court temps nécessaire pour remplir le réservoir. En résulte la possibilité de varier le parcours à l'infini ou de le modifier en permanence sans crainte de "tomber en panne". Un atout magnifié par un réservoir se vidant progressivement (pas de décharge vertigineuse comme avec des batteries). Ensuite, celui du faible coût du parcours permis grâce à des consommations basses... et constantes, et cela malgré un prix du litre de diesel en constante augmentation. Encore un réel agrément de conduite sur long parcours permis grâce au couple abondant, disponible dès les plus bas régimes. Enfin, un grand coffre permettant de charger tous les bagages. ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT

Le tandem moteur/boîte automatique à 8 rapports fonctionne bien, sans faire payer sa complicité à la pompe. Si le freinage assure, la direction manque de ressenti et de rappel. La sensibilité excessive au vent latéral peut insécuriser.

SÉCURITÉ

Très bon comportement constaté lors des tests de sécurité, confirmant l'agilité sur route, et plus particulièrement si celle-ci est sinuuse. Blindage électronique efficace. Forte sensibilité au vent latéral. Six airbags seulement de série.

PERFORMANCES

Résultat tout à fait honnête pour cette version 2 litres turbodiesel. Ceux qui rechercheront un peu plus de couleur ou de panache s'orienteront vers les variantes plus musclées, ou alors chercheront leur bonheur du côté des mécaniques essence.

LA VIE À BORD

CONFORT

L'insonorisation était parfaite... car nous disposions du double vitrage inclus dans le pack Confort ! Les sièges soutiennent bien le corps, mais compliquent parfois la sortie du véhicule. Pendant l'essai, la 320d xDrive peinait à effacer

les pièges du revêtement à basse vitesse.

HABITABILITÉ

Très correcte à l'avant, mais les passagers sont moins bien lotis à l'arrière. C'est la lutte des classes... ou des places ! Le volume de coffre est satisfaisant, avec des formes facilement exploitables... mais une accessibilité parfois compliquée.

QUALITÉ

On achète une BMW pour cela. La 320d xDrive telle qu'essayée sera conforme à toutes vos attentes, avec de beaux matériaux et un assemblage soigné.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

Elle n'est pas donnée. S'aventurer dans la liste des options prendra vite des allures de Trafalgar pour votre compte en banque. Petites consolations : la qualité du produit et l'espérance de ne pas trop perdre à la revente.

COÛT À L'USAGE

Avec une moyenne inférieure à 6,6 l/100 km lors de l'essai, la 320d xDrive se révèle peu gourmande. Côté garantie, BMW pourrait se montrer plus généreux : 2 ans, kilométrage illimité, c'est peu. Les coûts d'entretien BMW s'annoncent inférieurs à ceux de Mercedes et d'Audi.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

Pas vraiment confortable au sens premier du terme, plus vraiment sportive dans l'esprit des Série 3 originelles, cette 320d xDrive en finition M Sport reste une familiale de caractère typée qui s'achète en connaissance de cause. Si sa direction au ressenti artificiel et sa tenue de cap perfectible font un peu tache, elle impressionne par son silence de marche et sa technologie qui n'aura de cesse de vous ravir au fil des kilomètres.



LA TECHNIQUE

La BMW est dotée d'un 2,0 l 4 cylindres et d'une boîte auto à convertisseur et 8 rapports. Poids conséquent et grand diamètre de braquage. Elle était chaussée d'une monte asymétrique de type Runflat, pour éviter d'embarquer une roue galette de secours.

Moteur

Puissance maxi	190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm de 1750 à 2500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, biturbo diesel
Cyl./puissance fiscale	1995 cm ³ /10 CV

Transmission

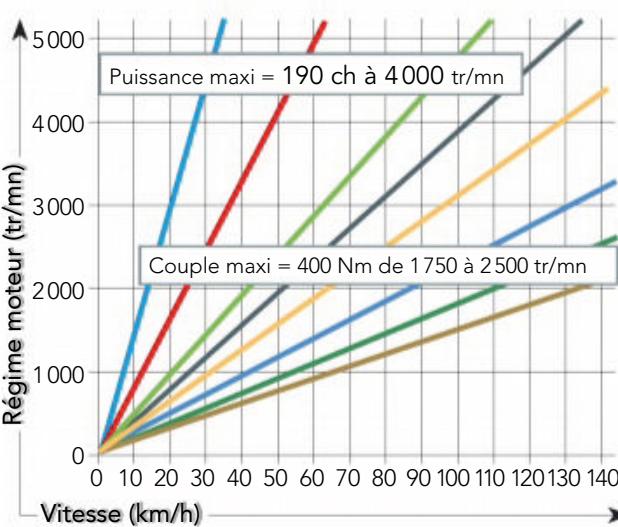
Type	intégrale permanente
Boîte/nbre de rapports	automatique/8

Diagramme des vitesses

Boîte bien étagée avec un dernier rapport très long (69,2 km/h à 1000 tr/mn!), pour abaisser la consommation. La gestion de boîte fait preuve d'intelligence et de douceur, en lissant les passages et en rétrogradant pour favoriser les reprises.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1 ^e = 8,43 km/h	En 5 ^e = 33,54 km/h
En 2 ^e = 13,18 km/h	En 6 ^e = 44,28 km/h
En 3 ^e = 20,40 km/h	En 7 ^e = 54,00 km/h
En 4 ^e = 25,74 km/h	En 8 ^e = 69,18 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	12 m
Suspensions AV	doubles triangles avec ressorts hélicoïdaux
Suspensions AR	essieu multibras
Freins AV/AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques	225/40 R 19 à l'AV 255/35 R 19 à l'AR
Roue de secours	pneus à roulage à plat

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,71/1,83/1,45/2,86 m
Poids/tractable freiné	1710/1600 kg

FACE À LA CONCURRENCE

Audi A4 40 TDI Quattro
190 S tronic S Line

Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 de 3800 à 4200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 de 1750 à 3000
Moteur	4 cyl. en ligne turbodiesel
L/l/h/empattement (m)	4,70/1,84/1,43/2,82
0 à 100 km/h (s)	7,9
Vitesse maxi (km/h)	224
90-130 km/h en D (s)	6,6
Prix/malus écologique (€)	52 100 €/253 €
Conso. moyenne (l/100 km)	6,1
Le verdict de l'Auto-Journal	★★★★★

Mercedes C 220d 4Matic
194 9G-Tronic AMG Line

Technique	194 à 3800
Conduite	400 de 1600 à 2800
Budget	4 cyl. en ligne turbodiesel
	4,69/1,81/1,45/2,84
	7,6
	233
	7
	52 499 €/173 €
	5,4
	★★★★★



AUDI DENIS MEUNIER

Quand on pense à BMW, on pense à Audi et à Mercedes. Pour l'A4, il s'agit d'une traction qu'il est possible d'obtenir en Quattro. Mercedes mise sur la propulsion pour les 2 roues motrices, et propose des variantes intégrales. Cette différence ne relève pas de l'anecdote : elle conditionne l'essence même de ces berlines.

Tests sécurité

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. La BMW réussit le test à 50 km/h en s'arrêtant après 14 m. Échec à 60 km/h : on pouvait raisonnablement espérer mieux, en vitesse comme en distance d'arrêt.

VERDICT



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le décrochage survient à 56 km/h. Transmission intégrale oblige, il est progressif des 4 roues, suivi d'un survirage au lever de pied. Mais rien de méchant à signaler. Plus intéressant est de noter que le résultat obtenu est remarquable.

VERDICT

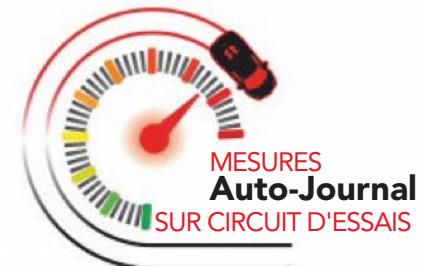


ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. À partir de 100 km/h, si le test est passé facilement, nous avons relevé un sous-virage constant de l'entrée, et à la sortie de l'exercice, bien contrôlé par l'ESP qui agit en finesse. À partir de 110 km/h, un léger survirage apparaît en sortie. À 120 km/h, cela se complique en sortie avec une glisse des 4 roues et un ESP à la peine qui génère des à-coups. Échec à 130 km/h. Très bon résultat dans l'ensemble.

VERDICT

EN CHIFFRES

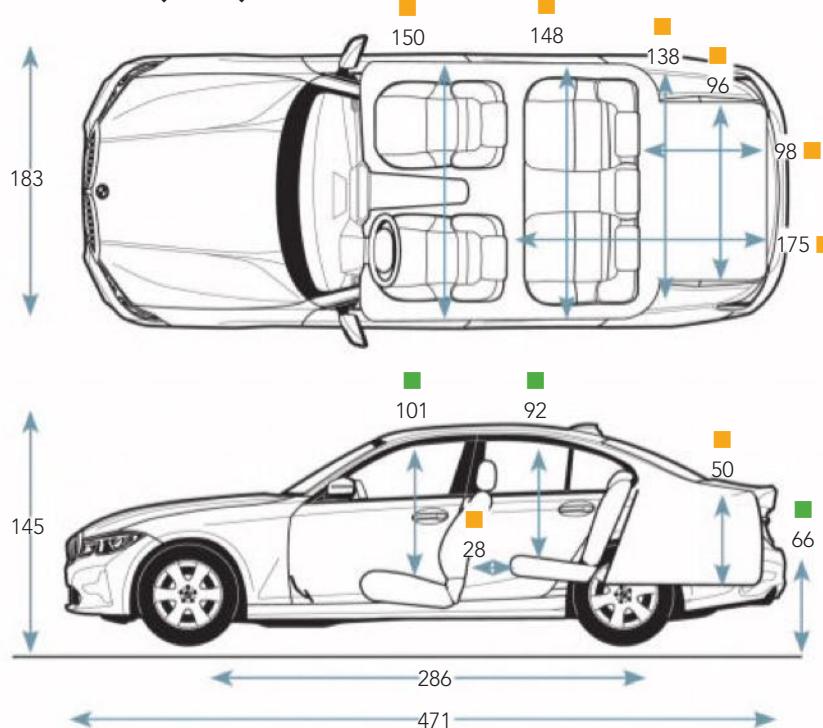


LA VIE À BORD

D'une BMW, on attend une présentation soignée, des matériaux de qualité assemblés avec rigueur et une ergonomie parfaite. Dans l'ensemble, on peut dire que le contrat est rempli. Au rang des regrets, pointons une lisibilité discutable du bloc instrumental. L'habitabilité est correcte, avec de la place pour les jambes des passagers arrière mais un tunnel de servitude encombrant. Plutôt petit rapporté à l'encombrement du véhicule, le volume du coffre est inférieur à celui des meilleures de sa classe.

Coffre	
Volume	480 dm ³
Niveau sonore	
Au ralenti / 90 / 130 km/h	46,9 / 64,9 / 68,3 dB

Dimensions (en cm)



Test éclairage AJ

Type projecteurs	Full LED directionnel
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m)	133 Lux / 45 Lux
	

En finition M Sport, la voiture dispose de projecteurs full LED directionnels: une petite merveille. Tout d'abord parce que le passage automatique codes-phares est toujours réalisé au bon moment, avec une modulation du faisceau particulièrement intelligente pour ne pas éblouir les autres usagers, tout en vous dispensant la puissance maximale. Ensuite parce que la lumière (puissante) est répartie à la perfection. **VERDICT**

Test climatisation AJ
Le système de climatisation trizone (en série, SVP!) se fait complètement oublier, aussi bien pour réchauffer l'habitacle que pour le refroidir. Un service qu'il opère toujours avec une belle progressivité. Réglage par demi-degré. Le chauffage des sièges, programmable de surcroît, est du même niveau. **VERDICT**

LE BUDGET

La 320d xDrive n'est pas donnée. Elle se mérite équipée au gré des envies. L'addition grimpe facilement, au grand désespoir de votre portefeuille. On se consolera (en partie) grâce aux consommations basses, et aussi aux efforts de BMW pour réduire les frais d'exploitation. En revanche, mauvais point pour les garanties offertes, juste légales.

Prix	55 750 €
Malus (CO ₂)	50 € (120 g/km)
Prix du modèle essayé*	68 540 €
Garantie	2 ans km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

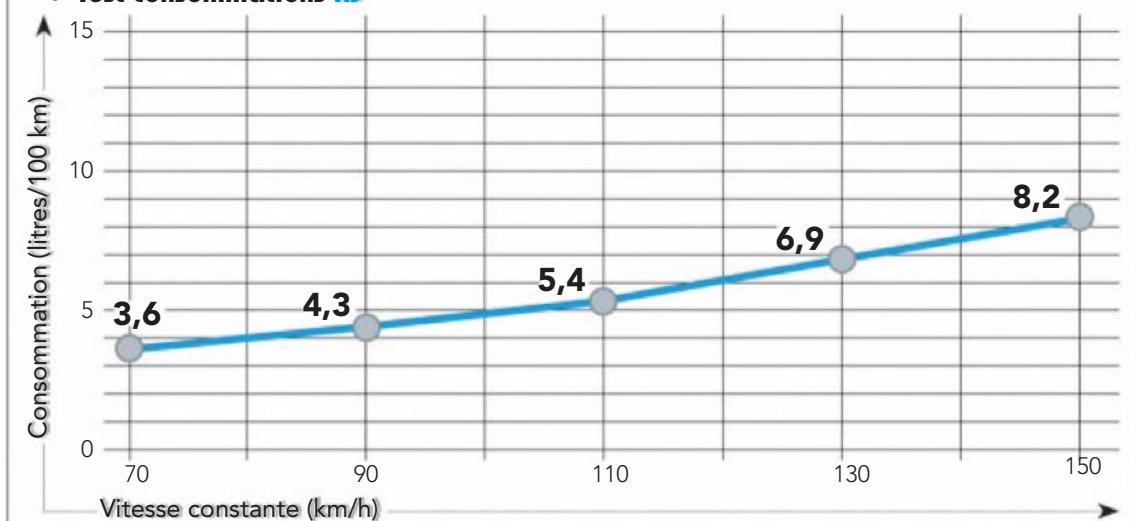
6 airbags, allumage auto des phares et essuie-glaces, banquette AR rabattable, caméra de recul, clim trizone, contrôle de pression des pneus, démarrage sans clé, écrous antivol, jantes alliage 18 pouces, kit mains-libres, pack Connected Pro, park assist Plus, proj. full LED, radars de station AV/AR, régul./lim. de vitesse, rétro électrochromatique, sellerie Alcantara/Sensatec, syst. multimédia & de navigation avec écran 10,25 pouces, start&stop, volant multifonction réglable.

Options

Affichage tête haute / Commande gestuelle	1 150 € / 300 €
Alarme antivol / BMW Tracking Système	500 € / 1 290 €
Crochet attelage / Malle de coffre motorisée	1 150 € / 500 €
Freins M Sport / Gros réservoir (59 l)	700 € / 180 €
Pack Confort* / Pack Drive Assist Pro**	2 050 € / 2 350 €
Peinture spéciale	de 350 € à 2 150 €

*Inclus: accès confort + double vitrage insonorisant + sièges AV électriques (avec mémoire pour le conducteur) chauffants + appui lombaire ajustable **Inclus: régulateur de vitesse adaptatif + conduite semi-autonome + assistant de maintien de voie + avertisseur de trafic transversal AV et AR + avertisseur de risque de collision AV avec assistant d'évitement + assistant d'intersection + assistant de circulation à contresens.

Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	5,9
Autoroute (l/100 km)	5,4
Ville (l/100 km)	6,6
Route (l/100 km)	5,7
Autonomie (km)	1 000
Capacité du réservoir (option)	59 l

La BMW se distingue par des consommations basses, remarquables pour une berline disposant d'un 2 litres de 190 ch et de 4 roues motrices, qui avoue un poids de plus de 1700 kg à vide sur notre bascule. Cette 320d consomme moins que la Ford Focus 1.5 EcoBlue 120 BVA8 d'un récent 10 000 km, son avantage allant croissant plus la vitesse augmente.

VERDICT

LA GAMME

Moteurs / Prix (en €)

	Lounge	Edition Sport	Luxury	M Sport
318d 2.0 150 ch BVM6	38 450 €	42 550 €	48 000 €	47 700 €
318d 2.0 150 ch BVA8	40 650 €	44 750 €	50 200 €	49 900 €
320d 2.0 190 ch BVM6	41 900 €	46 000 €	51 450 €	51 150 €
320d 2.0 190 ch BVA8	44 100 €	48 200 €	53 650 €	53 350 €
320d xDrive 2.0 190 ch BVA8	46 750 €	50 450 €	55 900 €	55 750 €
320i 2.0 184 ch BVA8	40 900 €	45 000 €	50 450 €	50 150 €
330i 3.0 258 ch BVA8	46 800 €	50 500 €	55 950 €	56 200 €

Note EuroNCAP

en cours

Pays de fabrication

Allemagne

FORD FOCUS 1.0 EcoBoost 125 ch BVA8 Active

canada drive

Comme la célèbre
boisson qui a la
couleur de l'alcool
mais qui n'en
est pas, la Focus
Active a tout du
SUV... sauf la
transmission 4x4.
Mais est-ce
bien grave ?

Par Stéphane Martin
Photos C. Hunsicker/Ace Team



Chez Ford, les versions Active désignent les modèles tout-chemin. L'aventure a déjà été tentée sur la Ka+ et la Fiesta avec un certain succès à la clé (jusqu'à 30 % des ventes de Ka+ en France). La famille s'agrandit donc avec la Focus qui, comme ses petites sœurs, revêt le parfait déguisement du petit baroudeur avec, notamment, une garde au sol surélevée de 3 cm (4 cm par rapport aux sportives ST-Line). Au programme aussi, un kit carrosserie avec une

nouvelle calandre, des habillages d'arches de roue, des protections latérales et des boucliers avant et arrière exclusifs, la poupe intégrant une double sortie d'échappement. De quoi donner davantage de caractère à la Focus, jugée un peu trop fade par certains, lors de sa sortie l'été dernier. En revanche, malgré cet accastillage, la carrosserie reste encore très exposée aux petits chocs du quotidien. Les citadins devront rester vigilants. Pour terminer le tour du propriétaire, la Focus adopte des jantes de 17 pouces spécifiques chaussées

de pneus mixtes M+S et ajoute deux choix (Terrain glissant et Trail) à la gestion des réglages de l'ESP et du système de réglages des modes de conduite.

Si cela lui permet de s'aventurer un peu plus loin qu'avec une Focus classique, faute de transmission intégrale, il ne faut pas trop en demander non plus à l'Active.

Sans doute trop optimistes avec notre modèle d'essai chaussé d'une monte optionnelle en ➔

50 [1^{er} ESSAI] FORD FOCUS 1.0 EcoBoost 125 ch BVA8 Active

18 pouces et dépourvu de pneus M+S, nous l'avons appris à nos dépens. Merci encore au cuisinier du *P'tit Resto* (34380, Saint-Jean-de-Bueges) ainsi qu'à ses deux camarades pour leur précieux coup de main pour nous extraire d'un mauvais pas. Reste à savoir si, avec les pneus de série, et grâce au mode Terrain glissant ou Trail, nous nous en serions sortis tout seuls comme des grands. Rien n'est moins sûr. Bref, un conseil aux vrais baroudeurs: Ford propose toujours l'Ecosport, le Kuga ou l'Edge. Faute donc d'être taillée pour le Dakar, la Focus Active conserve quasi intactes les qualités dynamiques de la compacte classique. Grâce à des modifications effectuées sur les triangles de suspensions, les ressorts et les amortisseurs afin de compenser la garde au sol surélevée, elle reste agile et plaisante à conduire, tout en conservant un bon niveau de confort et une efficacité exemplaire. Seule la direction électrique, recalibrée, perd un peu en ressenti, mais rien de vraiment pénalisant. Sa gamme de motorisations est aussi un peu



1



2



3

❶ Les phares 100% LED (950 €) garantissent un excellent éclairage nocturne et permettent d'évoluer constamment en phares sans éblouir les autres automobilistes. ❷ La Focus Active adopte un bouclier arrière intégrant une double sortie d'échappement. ❸ La commande rotative de la boîte auto se révèle peu pratique à l'usage. ❹ Au volant, le conducteur retrouve le dynamisme de la Focus classique. Le 1.0 EcoBoost de 125 ch, très bien insonorisé, ne manque pas de peps.



De série, la Focus Active adopte des roues de 17 pouces chaussées en pneus M+S afin de faciliter l'évolution en tout-chemin. Mais on peut opter (500 €) pour ces élégantes jantes de 18 pouces montées avec des pneus classiques.



PLUS

Dotation de série
Comportement routier
Présentation plus sexy

MOINS

BVA décevante
Volume de coffre moyen
Pas de transmission 4x4



4

plus limitée et le choix est laissé entre deux essence EcoBoost de 125 et 150 ch et deux diesels EcoBlue de 120 et 150 ch.

Doux et bien insonorisé, le 1.0 EcoBoost de 125 ch se montre alerte et volontaire, même à bas régime.

Équipé de la coupure automatique d'un cylindre lorsque la pleine puissance n'est pas requise (au cours des longs trajets sur autoroute, par exemple), ce 3 cylindres est donc à même de fonctionner sur deux "pattes" pour réduire la consommation. Même en tendant l'oreille, il est impossible de savoir quand le →

MALGRÉ UNE HAUTEUR EN HAUSSE (+ 3 CM), LA FOCUS CONSERVE SON COMPORTEMENT TRÈS PLAISANT •••



système se met en marche. Aucune réserve, donc, sur cette mécanique plaisante et bien assez performante au quotidien. En revanche, si vous voulez un conseil, vous pouvez économiser 1 700 € et vous passer de la boîte automatique à huit rapports. Primo, le sélecteur rotatif qui sert à la piloter n'est qu'un gadget et ne se révèle pas très pratique à manipuler. Secundo, cette transmission manque de réactivité et de douceur. Ainsi, lors des manœuvres à basse vitesse, il est difficile d'évoluer sur un filet

de gaz, la voiture préférant avancer ou reculer par bonds. Pas simple au moment de faire un créneau "collé serré". Tertio, cette boîte semble ouvrir l'appétit de l'EcoBoost qui, lors de notre essai, n'est jamais descendu sous les 8 l/100 km de moyenne constatés à l'ordinateur de bord. De quoi pénaliser le budget de cette Focus qui offre par ailleurs un rapport prix/équipement plutôt attractif. Vendue 750 € de plus qu'une Focus Titanium, l'Active n'embarque aucun équipement supplémentaire. Pas grave, cette



①



③

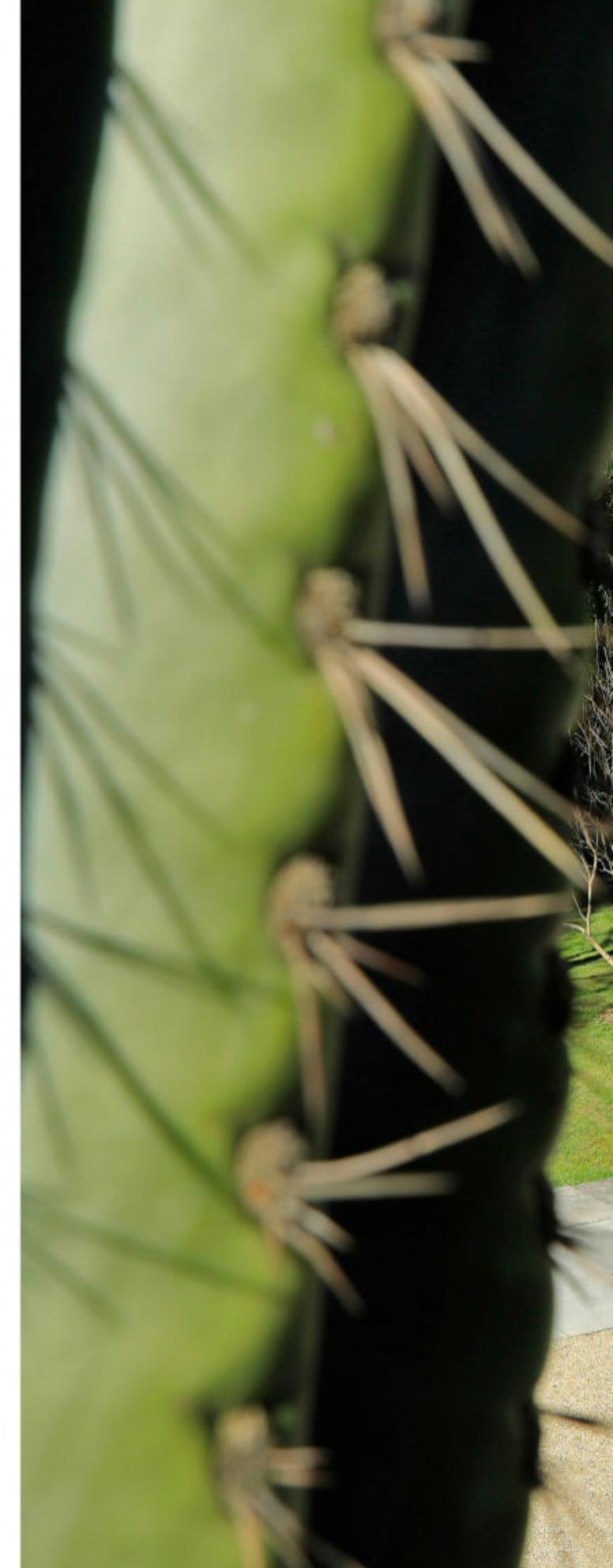


②

① À l'arrière, les passagers peuvent prendre leurs aises : l'habitabilité profite du gabarit généreux de la Focus (4,40 m de long). Seule la place centrale, étroite et inconfortable, déçoit. ② C'est devenu suffisamment rare pour être souligné : la Focus Active embarque une roue de secours galette, ce qui, selon Ford, réduit le coffre à 341 dm³. Une capacité moyenne, sans plus. ③ Les sièges sport, de série, adoptent une sellerie exclusive et offrent un bon maintien. ④ La Ford conserve son excellent compromis confort/efficacité.



④



version est déjà bien garnie, tant au niveau sécurité (aide active au maintien dans la voie, freinage automatique...), qu'en termes d'agrément (accès mains-libres, aide au stationnement avant et arrière, écran tactile de 8 pouces, GPS...). Et si ce n'est pas suffisant, les options ne sont pas hors de prix. Le système audio signé B&O est à 400 €, la caméra de recul, à 250 € et le régulateur adaptatif, inclus dans un pack complet, à 600 €. Ce dernier permet ainsi une conduite autonome de niveau 2 plutôt efficace. Enfin, la Focus Active soigne sa présentation grâce à une sellerie spécifique avec des surpiqures bleues, des sièges sport qui assurent un bon maintien et divers inserts exclusifs. Sans atteindre les standards des voi-



L'avis de Stéphane Martin



Plus "sexy" qu'une Focus, l'Active est une bonne alternative aux SUV traditionnels. Mais sans la BVA...



SURÉLEVÉE ET "HABILLÉE" D'UN KIT CARROSSERIE QUI RESTE DISCRET, LA FOCUS ACTIVE AFFICHE DAVANTAGE DE PERSONNALITÉ ●●●

tures plus haut de gamme, l'habitacle dégage une impression assez flatteuse et l'ergonomie reste intuitive. Seule la navigation demande un petit temps d'adaptation pour maîtriser la navigation dans les différents menus du système multimédia. La Focus Active met aussi à profit son gabarit généreux (4,40 m de long) pour offrir une belle habitabilité. À l'arrière, l'espace aux jambes est généreux et la largeur aux coudes, suffisante pour accueillir deux

adultes, voire trois. Malheureusement, la place centrale, inconfortable et étroite, reste à réserver aux dépannages. C'est, hélas, le lot de bon nombre de rivales de la Focus. Enfin, avec un coffre annoncé à 341 dm³, la Ford n'est pas idéalement dimensionnée pour les vacances en famille. Toutefois, la présence d'une roue galette (et non d'un kit anticrevaison comme c'est souvent devenu la norme actuellement) permet de faire passer la pilule. ■

FORD FOCUS 1.0 EcoBoost BVA8 125 ch Active EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	125 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 1 400 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne essence, injection directe
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,40 / 1,83 / 1,51 / 2,70 m
Poids/tractable freiné	1 371 / 1 300 kg

Performances

0 à 100 km/h	11,7 s
Vitesse maxi	191 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	341 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	27 100 €
Malus (CO ₂)	80 € (126 g/km)
Prix du modèle essayé*	33 580 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/démarrage sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto, jantes alu 17 pouces, régul./lim. de vitesse, surveillance de la pression des pneus, système multimédia avec écran tactile 8 pouces/GPS/Mirror link/radio MP3/prises USB...

Options

Affichage tête haute (450 €), détecteur d'angle mort (350 €), jantes alu 18 pouces (500 €), parking auto + caméra de recul (600 €), peinture métal. (à partir de 650 €), phares adaptatifs full LED + jantes alu 18 pouces + vitres AR surteintées (1 350 €), recharge smartphone par induction (150 €), régul. de vitesse adaptatif + affichage des panneaux + codes/phares auto (600 €), sellerie mi-cuir + sièges AV chauffants + siège cond. élec. (850 €), toit pano électrique (1 150 €), vitres AR surteintées (150 €).

Consommations

Mixte	5,6 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	7,1 / 4,7 l/100 km
Réservoir	52 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Déguisée en 4x4, la Focus gagne en personnalité sans rien perdre de ses qualités. En outre, le surcoût reste raisonnable et le rapport prix/équipements intéressant. Un bon moyen de s'offrir une berline compacte plus polyvalente que la moyenne. La boîte automatique ne s'impose pas.

CAR RÉ MÉN TENTANTE!

De l'eau a coulé sous les ponts depuis l'arrivée, en 1948, de la première Porsche découvrable, alias la 356. Aujourd'hui, c'est à une 911 parfaitement aboutie, mise au point avec soin, que nous avons affaire. Une GT redoutable qui, avec son toit de toile aussi distingué que pratique, rend l'icône Porsche encore plus polyvalente. Rien que ça !

Par Ivan Magot Photos Florian Grout

Is sont formidables, ces Grecs ! Alors que nous nous aventurons sur le promontoire de ce petit port, à deux pas d'Athènes, pour rejoindre la pointe et trouver un plan photo, pas un seul pêcheur ne se trouble, ni ne vient nous interroger. Ils déjeunent sur le pont, tranquilles, et lorsque je leur demande si nous ne dérangeons pas, de francs sourires se dessinent spontanément en guise de réponse. C'est facile de parler grec, finalement. Nous nous fauflons parmi les filets et accessoires de pêche sous leurs regards bienveillants. S'il n'y avait ce vent glacial doublé d'embruns méditerranéens, ce serait parfait. Alors que Florian s'applique à immortaliser cette huitième génération de 911 (992), la fille de Stuttgart se laisse détailler. Après le Coupé (voir *L'Auto-Journal* n° 1027), le Cabriolet met en évidence des

dimensions revues à la hausse. La 992 s'allonge de 20 mm et prend des hanches (+ 44 mm), ce qui profite aux pratiques petites places arrière aux dossiers (toujours rabattables) rehaussés de 20 mm et aux assises plus larges. Elle compte également faire mieux que la 991 qu'elle remplace en hébergeant 30 ch de plus tout en améliorant ses prestations, sans trop s'alourdir. Pourtant, malgré l'emploi de 70 % d'aluminium au lieu de 27 % auparavant, une capote trois épaisseurs de grande qualité (elle s'ouvre en 12 secondes jusqu'à 50 km/h), dotée de cadres en magnésium, la 992 grossit de 70 kg par rapport au cabriolet 991 (et au Coupé 992) pour atteindre 1 585 kg.

Mais la nouvelle sort le grand jeu...
Et Porsche n'a pas lésiné sur l'électronique ni sur la mise au point. Aux suspensions actives

(PASM) livrées pour la première fois de série sur le cabriolet, et au nouveau châssis aux voies élargies (46 mm à l'avant et 39 mm à l'arrière), notre modèle d'essai ajoute (entre autres et en option) les roues arrière directrices, le châssis Sport abaissé de 10 mm, le pack Sport Chrono – supports moteurs actifs + Launch Control + touche Sport Plus – ainsi que les barres antiroulis pilotées. De son côté, le flat 6 3.0 s'émancipe : les turbos plus volumineux disposent d'échangeurs d'air placés sur le dessus et non plus dans les passages de roues (parcours raccourci), il intègre un filtre à particules, l'injection directe s'offre de nouveaux injecteurs piézoélectriques plus performants, et la distribution variable VarioCam Plus adopte désormais des arbres à cames d'admission asymétriques. Sur chaque cylindre, les →





1

- ➊ Vitres avant et filet anti-remous relevés, le conducteur est bien protégé du vent. ➋ Sur route, la Carrera S Cabriolet fait preuve d'une grande facilité.
- ➌ Les trois modes de conduite programmés font bien leur office, mais vous pouvez en créer un quatrième avec vos propres réglages.
- ➍ Ce "moignon de vitesses" est laid mais très ergonomique.
- ➎ Dans chaque passage de roue avant se trouve un capteur de bruit apte à prévenir tout risque d'aquaplaning.



2



3



**PLUS**

Polyvalence exceptionnelle
Comportement agile et précis
(roues AR directrices)
Force et disponibilité
du flat 6
Freinage Porsche
Capote sérieuse et rapide

MOINS

Châssis Sport peu adapté
à la route
Vision 3/4 AR capote en place
Sonorité timide

**AVOIR 450 ch AUX
ROUES ARRIÈRE AVEC
UN MOTEUR EN PORTE-
À-FAUX ARRIÈRE ET
SE LAISSE FAIRE AVEC
AUTANT DE BONNE
VOLONTÉ EST QUASI
ANTINOMIQUE •••**

et se laisser faire avec autant de bonne volonté est quasi antinomique. Présent dès les plus bas régimes, le 3.0 impressionne de 3 000 tr/mn jusqu'aux 7 500 tr/mn de la zone rouge, bien qu'il ne donne rien de plus au-delà de 6 500 tr/mn. Certes, les deux turbos cassent la voix du flat 6 et la poussée est linéaire, mais quelle poussée ! Le 0 à 100 km/h est dévoré en moins de 4 secondes, tandis que la boîte à double embrayage s'adapte sans complexe à votre conduite selon le mode choisi : Wet, Sport, Sport + ou Individuel.

Sur route, la 992 saute d'un virage à l'autre avec une méchanceté de sportive. On a le sentiment de faire corps avec la voiture tant la précision de direction, ses bons retours d'informations, l'assise royale, l'adhérence étonnante sur ces routes pas toujours parfaitement sèches, et la disponibilité du moteur, rendent l'exercice sportif franchement facile. Les roues arrière directrices mettent une fois encore en avant leur bien-fondé. Même privé de toute aide électronique, le train arrière demeure prévenant sur ses éventuelles réactions. Ce cabriolet met en confiance et →



5



soupapes peuvent avoir des levées différentes (de 2 à 4,5 mm au lieu de 3,6 mm auparavant pour chacune) pour "atomiser" parfaitement le mélange air/essence, favorisant ainsi les bas et moyens régimes. Également nouvelle pour accepter un éventuel second moteur électrique, la boîte PDK engrange un huitième rapport. Les deux dernières vitesses visent cependant l'économie, les 306 km/h étant atteints en sixième.

Avoir 450 ch aux roues arrière avec un moteur en porte-à-faux tout aussi arrière



1



2



3



4

1 Difficile de le voir, mais le flat 6 est bien là-dessous et... il connaît son travail. 2 Notre modèle d'essai disposait, entre autres, du châssis Sport, que nous déconseillons sur route. Confort oblige. 3 Les commandes électriques du toit sont regroupées à main droite sur la console centrale. 4 Bonne idée que cet efficace filet intégré à commande électrique. Il peut se lever jusqu'à 120 km/h.

accepte un rythme relevé sans que l'on ait le sentiment d'être dans l'effort. En prime, bien qu'aujourd'hui il soit à assistance électronique et non plus à dépression (toujours en vue d'une hybridation), le freinage reste signé Porsche : les quatre disques de 350 mm mordus, à l'avant, par de généreuses pinces à six pistons, apportent mordant, puissance et progressivité. En revanche, pour ce qui est du confort, le châssis sport optionnel impose une fermeté trop prononcée des suspensions, même en mode Soft. De même, sur route très bosselée, d'importantes trépidations font leur apparition. Pour finir, les amateurs de tourisme au grand air seront servis : la capote de grande qualité se rétracte rapidement, laissant la possibilité de remonter un filet anti-remous intégré

**CE CABRIOLET
MET EN CONFIANCE
ET ACCEPTE UN
RYTHME RELEVÉ
SANS QUE L'ON AIT
LE SENTIMENT D'ÊTRE
DANS L'EFFORT •••**

(d'origine et actionnable jusqu'à 120 km/h) commandé depuis la console centrale. En roulant vitres relevées, les turbulences sont bien dominées, même au-delà de 130 km/h. Un cabriolet décidément bien né que cette dernière Carrera du nom. ■



DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	450 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	900 Nm à 2 300 tr/mn
Type	6 cylindres à plat biturbo
Cylindrée / puissance fiscale	2 981 cm ³ / NC
Transmission	arrière, roues directrices
Boîte / nombre de rapports	double embrayage / 8

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques AV / AR	245/35 ZR 20 / 305/305 ZR 21

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,52 / 2,02 / 1,30 / 2,45 m
Poids / tractable freiné	1 585 kg / NC

Performances

0 à 100 km/h	3,9 s
Vitesse maxi	306 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	132 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	129 000 €
Malus (CO ₂)	10 500 € (208 g/km)
Prix du modèle essayé*	169 757 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

5 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, alarme, alerte aquaplaning, arceau anti-retournement, Bluetooth, clim. auto bizona, caméra AR, contrôle de pression des pneus, feux à LED, dossier AR rabattables, écran central tactile 10,9 pouces, GPS groupé à internet, indicateur de vitesse enclenchée, jantes de 20 et 21 pouces, reconnaissance vocale, sièges cuir à réglage élec. (dossier et assise), suspensions actives (PASM), sono 150 W 8 HP, volant cuir avec palettes...

Options

Affichage lim. vitesse + contrôle changement de voie (1 068 €), aide parking 360° (1 044 €), assistance angles morts (828 €), caméra à vision nocturne (2 352 €), couleur perso (8 880 €), châssis sport (948 €), freins carbone (9 012 €), intérieur cuir (dès 4 608 €), packs (alu: 1 080 €; bois: 1 620 €; carbone: 1 800 €), pack Sport Chrono (2 346 €), régul de vitesse adapt. (1 716 €), rétros rabat. (342 €), sièges AV chauff. (492 €), à mémoire (2 280 €), sonos Bose (1 428 €) ou Burmester (4 644 €), syst de levage AV (2 436 €), volant multifonction Alcantara chauffé (714 €)...

Consommations

Mixte	9,1 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	11,6 l / 7,6 l/100 km
Réservoir	64 l (90 l: 192 €)

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



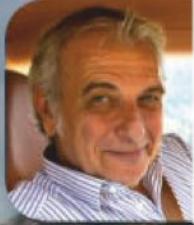
Faire mieux que la 991 était une gageure. La Carrera 992 l'a fait. Équilibré, sain, performant, et facile, le cabriolet Porsche use d'une capote haut de gamme et ne manque que de confort avec le châssis sport dont on doit pouvoir se passer sur route. Une réussite que cette huitième génération.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Les places arrière en dépanneront plus d'un. Les dossier, toujours repliables, ont gagné en hauteur. Les assises augmentent un peu en largeur.

L'avis d'Ivan Magot



Avec elle, on se sent chez soi, jusqu'à envisager une vie à deux au quotidien! Et quel souffle, quelle polyvalence!



LES EXPERTS AJ

Son look décalé, ses couleurs pimpantes, son prix attractif pour un petit 4x4 en font fondre plus d'un. Avant de foncer tête baissée sur le Jimny, mieux vaut en avoir pris le volant, pour craquer en connaissance de cause. C'est ce qu'ont fait nos Experts.



La tenue de route peut parfois surprendre et le confort est raide, mais le Jimny a d'autres atouts. Il faut juste en avoir l'utilité.



La position de conduite est spartiate, les plastiques rustiques et le style ne fait pas de fioritures. Mais les équipements sont dans le coup, à l'image du système multimédia et de l'écran tactile.



Il a la gueule de l'emploi! Sur le papier, son petit gabarit (3,65 m) semble être un atout en ville, mais c'est bien sur les petits chemins de terre qu'il est le plus à son aise.



Entre le chargement et les passagers arrière, il faut choisir. Comme les sièges sont de simples strapontins, autant éviter la punition à vos enfants et considérer le Jimny comme un petit utilitaire. En ville, l'ouverture de la porte latérale n'est guère pratique.

SUZUKI JIMNY

1.5 VVT Allgrip Pack - 19 995 €

Malus écologique : 2 153 € (154 g/km CO₂)



**Franck Lagorce
(Pilote)**

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



**Mélina Priam
(Journaliste)**

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



**Ghislain Bacon
(Taxi)**

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

“
C'est vrai qu'il est un peu « rustique » à conduire, mais replacé dans son contexte, le Jimny est plus cohérent qu'un gros SUV 2 roues motrices.
”

L'avis du pilote



En m'installant à bord, j'ai l'impression d'entrer dans *Retour vers le futur*. Rien à voir avec une DeLorean, mais on dirait une voiture des années 80 à laquelle on aurait greffé un écran tactile... assez charmant. Je l'aime bien, ce petit Jimny! Il me "parle" davantage qu'un SUV 2 roues motrices: sa démarche est plus cohérente. Bien sûr, en ville ou sur la route, c'est une punition. Son freinage n'est d'ailleurs pas calibré pour l'arrêter lancé à 130 km/h [N.D.L.R. 81 m d'après nos mesures: très mauvaise note]. **Les suspensions sont très raides: il y a moyen de laisser une ou deux vertèbres sur les pavés parisiens.** Le train avant est assez sous-vireur, mais pour qui sait s'en servir, outre les services rendus lorsqu'il est utilisé dans son contexte, ce Jimny est très drôle à conduire. Le petit moteur est assez nerveux, la direction souple et grâce à sa transmission intégrale, il se replace très bien à l'accélération.

“
Cela faisait longtemps que je ne m'étais pas autant amusée au volant d'une voiture, mais il ne faut pas abuser des bonnes choses!
”

L'avis de la journaliste



Comme je suis une fille, je vais parler chiffons. Le Jimny me fait penser à une fringue originale mais "pointue", comme disent les modeuses – le pantalon pattes d'éph' à paillettes ou le manteau en fausse fourrure rose fluo – pour laquelle on craque sur un coup de cœur, mais que l'on range dans le placard après l'avoir portée une fois. **J'ai adoré essayer le Jimny, mais il faut avoir la vie qui va avec pour apprécier ses qualités et supporter... ses défauts!** En plus de ses capacités en tout-terrain, je lui vois un autre avantage: ce n'est pas un piège à radar! Il ne faut attendre de lui ni confort, ni performances. Pourtant, il n'est pas avare en sensations. Mais je déconseillerais les sorties par fort mistral. En revanche, c'est un piège à malus: plus de 2000 € pour une auto de moins de 20000 €, c'est énorme! Cela en dit long sur la consommation: 8,2 l/100 km, pour un petit moteur de 102 ch, c'est déjà trop.

“
Sauf si l'on travaille à l'ONF, je ne vois pas son utilité. Malgré les dispositifs de sécurité de série, je ne suis pas du tout rassuré à son volant.
”

L'avis du taxi



Je vais être franc: l'ambiance *Daktari*, je n'accroche pas! C'est raccord avec le style extérieur taillé à la serpe et les capacités 4x4 du Jimny, mais les grosses vis apparentes, les plastiques rustiques et la finition "inachevée" me choquent. Pourtant, il embarque des équipements intéressants pour le prix: GPS, lecture des panneaux de signalisation, régulateur de vitesse... Mais, à part pour aller à la plage ou si vous travaillez à l'ONF, je ne vois pas son utilité. **En ville, malgré le gabarit et la bonne visibilité, il est hors sujet et je n'imagine pas faire de la route avec.** Je ne suis pas rassuré au volant: il tangue, il vibre, l'insonorisation est inexistante et il ne faut pas en attendre le moindre confort. En fait, c'est un utilitaire. D'ailleurs, il vaut mieux le considérer comme un mini 4x4 2 places avec un coffre pour emmener le chien plutôt que comme un 4 places. Les strapontins sont une vraie punition!

Espace esthétique

Ce n'est pas parce que la vie de famille est très prenante qu'il faut renoncer à prendre soin de soi et de son apparence. C'est la philosophie que les monospaces Mercedes Classe B et BMW Série 2 Active Tourer tentent d'appliquer. Avec plus ou moins de succès.

Par Romain Vannier Photos Yann Lefebvre



MERCEDES CLASSE B 220 d 190 ch AMG Line

L'évolution de la vie sur Terre est régulièrement ponctuée par des extinctions de masse. L'une des plus marquantes concerne évidemment les dinosaures, brutalement éradiqués de la surface du globe il y a des milliers d'années. Plus proches de nous, il y a... les monospaces ! Cette espèce, dominante jusque dans le milieu des années 2000, est aujourd'hui en voie de disparition, suite à la colonisation du monde par les SUV. Même le Renault Scénic, le T. rex du genre, vit actuellement des jours difficiles. Pour survivre en milieu hostile, ces organismes automobiles tentent de s'adapter. À l'instar de leurs prédateurs plus haut perchés, certains spécimens jouent la carte du véhicule statutaire, de ceux qui donnent à leur propriétaire l'impression d'en avoir pour

leur argent, sans pour autant renier ses origines pratiques. Les BMW Série 2 Active Tourer et Mercedes Classe B sont de ceux-là. Si le premier s'est jusqu'ici contenté d'opérer une mue discrète pour masquer les méfaits du temps, le second vient carrément de muter afin de donner naissance à une troisième génération. Mais à la fin, il n'en restera qu'un.

SUR LA ROUTE

Les monospaces se font rares au cœur de l'actualité automobile. J'avoue moi-même ne pas me passionner particulièrement pour le genre. Remontant aux calendes grecques, ma dernière expérience en la matière m'a laissé un souvenir pénible. Celui de devoir faire tenir mon long squelette dégingandé sur un siège qui, par la posture qu'il impose, tient plus de la chaise de

cuisine que du douillet fauteuil de limousine. Une vision qui m'apparaît totalement erronée au moment de m'installer aux commandes du Classe B. Ce troisième du nom dérive très étroitement de la dernière génération en date de Classe A, et ça se voit. Face à un petit volant à méplat implanté à la quasi verticale et avec les épaules à la hauteur de l'épaisse contre-porte, la position de conduite, à quelques centimètres "d'altitude" près, paraît en tout point identique à celle de la berline compacte. Les sièges sport de cette version AMG Line offrent de surcroît un excellent maintien. Trait d'union entre l'homme et la machine, cette ergonomie est une invitation à prendre la route... ou la rue. Quel que soit l'environnement au sein duquel cette Mercedes évolue, elle brille par une grande douceur. Franche et légère, sans ➤



BMW 220d ACTIVE TOURER 190 ch M Sport



MERCEDES CLASSE B

➊ La finition AMG Line s'assortit de boucliers spécifiques et de jantes 18 pouces. Les 19 pouces ici à l'image sont une option facturée 1 150 €. ➋ À une molette de commande, le système multimédia MBUX préfère un pavé tactile autour duquel subsistent quelques raccourcis. La commande vocale de l'interface s'avère très performante. ➌ De 7 pouces, l'instrumentation numérique passe à 10 pouces contre un supplément de 550 €.



donner l'impression de perdre le contact avec la terre ferme, la direction à démultiplication variable sert aussi bien la maniabilité que les sensations de conduite. La "B" braque d'ailleurs un peu plus court que la Série 2 Active Tourer. Et la mécanique ne fait que renforcer cet agréable sentiment de fluidité.

Dans la pratique, le 4 cylindres diesel de cette 220d n'inspire pas la rugosité qu'il laissait pourtant craindre sur le papier.

Il y a bien cette infime vibration persistante dans le pédalier pour rappeler que le plein se fait en gazole et non en sans-plomb. Mais le bourdonnement caractéristique de ce type de motorisation reste tolérable. Surtout, ses 190 ch et ses 400 Nm disponibles dès 1 600 tr/mn servent la souplesse et la vigueur des relances sans verser dans la brutalité. Plus rapide et encore plus douce que la traditionnelle boîte à convertisseur de la BMW, celle de la Mercedes, robotisée à double embrayage 8G-DCT, se fait totalement oublier. Et c'est le meilleur compliment qu'une transmission automatisée puisse recevoir. Lissé, mais pas étouffé, le souffle du 2.0 de Stuttgart paraît même supérieur à celui de son homologue bavarois. Ce que les accélérations relevées par nos soins confirment. Malgré son embonpoint, cette B 220 d'échappe

La position de conduite du Clase B s'apparente à celle d'une berline compacte. On ressent une grande douceur à son volant.

MERCEDES CLASSE B**PLUS**

Douceur de conduite
Efforts de présentation
Performances

MOINS

Tarif
Modularité quelconque
Comportement placide



CETTE B 220 d ÉCHAPPE PONCTUELLEMENT À SA CONDITION DE MONOSPACE POUR DÉTALER COMME UNE PETITE GTI •••

ponctuellement à sa condition de monospace diesel pour détailler comme une petite GTi. De la bombinette, la Série 2 Active Tourer reprend davantage le comportement que les performances. Une caractéristique qui s'explique par le fait que pour la première traction de son histoire, la marque à l'hélice n'est pas partie d'une feuille blanche, mais d'une Mini. Même s'il faut renoncer à la conduite raisonnable d'un bon père de famille pour s'en rendre compte, les trains roulants de la "Béhème"

paraissent mieux aiguisés. Les suspensions raffermies sur cette finition M Sport y sont sans doute pour quelque chose. À la différence de sa rivale étoilée qui s'appuie simplement sur un châssis surbaissé et se contente de rassurer par une sage efficacité, la Série 2 arrondit les angles. Comprenez que le train arrière, agréablement mobile, accompagne volontiers l'avant pour négocier les virages avec un supplément d'allégresse. Toujours aussi bien calibré, l'ESP et son seuil intermédiaire de déconnexion

laiscent tout le loisir de s'en amuser sans prendre de risques inconsidérés. Les rabat-joie objecteront que rares sont ceux qui s'offrent un monospace diesel pour s'adonner à ce genre de fantaisie. Qu'à cela ne tienne. L'Active Tourer sait satisfaire l'amateur du genre par sa position de conduite plus dominante et une surface vitrée plus importante au profit de la visibilité en manœuvre et dans le trafic. Même ceux qui convoitaient un SUV pour ces raisons ne seront pas loin d'être comblés. ➤

BMW 220d ACTIVE TOURER

① À la différence de la Mercedes et de plus modestes versions équipées de transmissions robotisées, la 220d reste fidèle à la boîte de vitesses automatique à convertisseur.

② La présentation, celle de l'instrumentation en particulier, trahit la différence d'âge entre les deux monospaces. ③ Malgré un récent restylage, l'Active Tourer n'inspire pas le même sentiment de modernité que son rival.





LA VIE À BORD

Le tour du propriétaire d'une Mercedes ou d'une BMW commence rarement par les places arrière ou le coffre, même quand il s'agit d'un monospace. Nous y reviendrons, après nous être assurés que la présentation intérieure correspond aux standards de ces constructeurs de luxe... et à leur politique tarifaire. C'est à bord du Classe B que chaque euro dépensé semble le mieux valorisé. La qualité de fabrication ne fait pas grande différence avec celle de la Série 2. Le

niveau d'équipement non plus : dans les deux cas, remettre la main à la poche pour compléter la dotation est inévitable.

Mais l'écart générationnel en faveur de la B s'avère flagrant. Notamment grâce à l'adoption du système multimédia MBUX, dont l'écran s'étire sur plus de 10 pouces de diagonale dans cette finition. Certes, son fonctionnement nécessite une courte phase d'apprentissage. Mais ensuite, sa synthèse vocale performante et son pavé tactile se manient avec presque autant de

**L'ACTIVE TOURER
N'EN MET PAS AUTANT
PLEIN LA VUE
QUE LE CLASSE B,
MAIS BRILLE
DAVANTAGE PAR SA
FONCTIONNALITÉ**



BMW 220d ACTIVE TOURER

❶ En dépit d'un gabarit plus compact, les cotes intérieures de la BMW sont légèrement plus avantageuses. ❷ À l'avant, les sièges sport assurent un excellent maintien et la sensation d'espace est agréable. ❸ La navigation au sein de l'interface multimédia demeure assez instinctive, malgré le nombre incalculable de ses fonctions. ❹ Non seulement les dossier de l'Active Tourer sont fractionnables en trois parties, mais la banquette coulisse sur 13 cm.

**BMW ACTIVE TOURER****PLUS**

Comportement routier
enjoué
Modularité
Gabarit compact

MOINS

Présentation vieillissante
Performances moyennes
Confort ferme

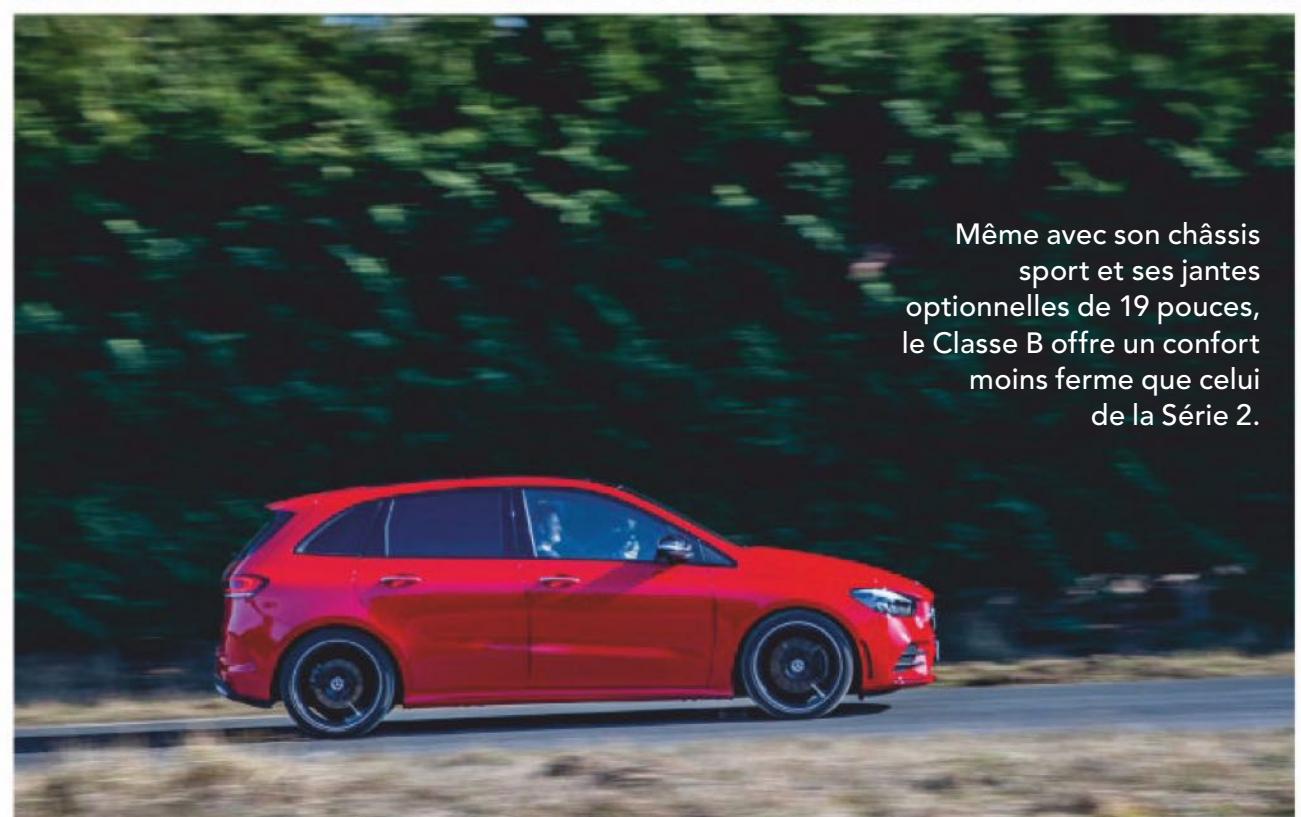
naturel que la molette de l'iDrive BMW. Et la disparition d'un grand nombre de boutons qu'autorise cette interface met davantage en valeur le dessin plus épuré du mobilier. Plus sportif aussi, avec ces aérateurs ronds spectaculaires, soulignés d'un éclairage d'ambiance à LED en option.

Bien que récemment restylé, l'Active Tourer n'en met pas autant plein la vue que le Classe B. Mais il brille davantage par sa fonctionnalité.

En dépit d'un gabarit plus compact, ses cotes intérieures sont légèrement plus avantageuses, au sein de l'habitacle comme dans le coffre. Cette meilleure habitabilité se complète en prime d'une plus grande modularité. Fractionnables en trois parties dans les deux voitures (40/20/40), les dossier de la banquette arrière se déverrouillent ici d'une simple impulsion sur les commandes idoines, placées de chaque côté de la soute à bagages. Et surtout, l'assise coulisse en deux parties (60/40) sur 13 cm de série pour favoriser, au choix, le volume de chargement ou l'espace dévolu aux passagers. Une astuce incontournable à laquelle Mercedes ne donnera accès qu'à partir de ce printemps. Et contre un supplément de 450 € ! Il y a vraiment de quoi s'indigner. Jusqu'au moment d'apprendre qu'en moyenne, seuls 5 % des →

**MERCEDES CLASSE B**

❶ Les places arrière ne sont pas les plus accueillantes, surtout celle du centre. ❷ L'écran multimédia dépasse ici les 10 pouces de diagonale. ❸ Ici aussi, les sièges contribuent au bien-être à bord, mais l'impression de confinement est plus importante. ❹ L'arrivée de la banquette coulissante est prévue pour ce printemps... contre un bonus de 450 €.



Même avec son châssis sport et ses jantes optionnelles de 19 pouces, le Classe B offre un confort moins ferme que celui de la Série 2.

clients de la génération précédente de Classe B cochaient cette option... Doté d'un instinct familial plus développé, la Série 2 Active Tourer fait seulement regretter la fermeté de son amortissement. Ceux qui l'estiment rédhibitoire pourront toujours commander leur version M Sport démunie de sa suspension Direct Drive. Sans surcoût, mais sans réduction non plus à la clé, il ne faut pas rêver.

LE BUDGET

Si jamais le moindre doute subsistait encore quant aux prétentions haut de gamme de ces deux familiales, il sera vite balayé à la lecture de ce chapitre. La BMW n'est déjà pas ce qui s'appelle une "affaire", mais Mercedes pousse le bouchon encore plus loin. À quelques centaines d'euros près, le Classe B 220 d AMG Line, telle qu'il est configuré ici, s'affiche au prix... d'une Porsche 718 Cayman, certes "de base", mais quand même. C'est peut-être idiot de comparer l'incomparable, mais cela fait réfléchir. En effet, nous ne parlons

là "que" de monospaces compacts 4 cylindres diesel. Un tel coût à l'achat explique en partie le succès grandissant de la location (longue durée ou avec option d'achat) et de ses loyers attractifs auprès de la clientèle. Et n'évite pas pour autant quelques mesquineries, à l'image des 150 € réclamés en supplément par la Série 2 Active Tourer pour bénéficier de palettes au volant, ou encore des 410 € pour l'équiper également d'une caméra de recul. Ses plus de 1 000 € d'avantage tarifaire seront donc vite engloutis dans de menues options. Le monospace munichois n'égale pas non plus la sobriété de son adversaire. Le B 220 d réclame en effet moins de 6 l/100 km en moyenne selon nos mesures relativement sévères. Au regard du niveau de puissance et de performance, c'est une jolie prouesse. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: MERCEDES CLASSE B

LA VIE À BORD: ÉGALITÉ

LE BUDGET: ÉGALITÉ



**TELLE QU'IL
EST CONFIGURÉ
ICI, LE CLASSE B
220 d S'AFFICHE
AU PRIX... D'UNE
PORSCHE 718
CAYMAN ●●●**





Cette Série 2 fait en partie honneur à son blason et à l'image sportive qui lui est associée en offrant un comportement plus enjoué que celui du Classe B.

L'avis de Romain Vannier



Je n'arrive pas à m'emballer pour une BMW 4 cylindres diesel aux roues avant motrices. C'est presque un principe.



MERCEDES CLASSE B 220 d 190 ch AMG Line BMW 220d ACTIVE TOURER 190 ch M Sport 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.



Mercedes Classe B BMW 220d Active Tourer

Moteur/Transmission	Mercedes Classe B		BMW 220d Active Tourer	
Puissance maxi	■ 190 ch à 5 200 tr/mn		■ 190 ch à 4 000 tr/mn	
Couple maxi	■ 400 Nm à 1 600 tr/mn		■ 400 Nm à 1 750 tr/mn	
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel		4 cyl. en ligne, turbo diesel	
Cylindrée/puissance fiscale	1 950 cm ³ /11 CV		1 995 cm ³ /10 CV	
Transmission	aux roues avant		aux roues avant	
Boîte/nombre de rapports	robotisée dble embrayage/8		automatique/8	
Châssis				
Diamètre de braquage	■ 11 m		■ 11,4 m	
Pneumatiques	225/40 R 19		225/45 R 18	
Dimensions/Poids				
L/l/h/empattement	4,42/1,85/1,57/2,73 m		4,34/1,80/1,56/2,67 m	
Poids/tractable freiné	1 637/1 800 kg		1 581/1 500 kg	
Performances				
1 000 m d.a.	■ 28,6 s		■ 29,8 s	
0 à 100 km/h	■ 7,8 s		■ 8,4 s	
90-130 km/h en Drive	■ 6,6 s		■ 7,8 s	
Vitesse maxi	■ 222 km/h		■ 214 km/h	
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/33/67 m		■ 10/32/66 m	
Habitabilité/Coffre				
Longueur aux jambes AR	■ 26 cm		■ 18-31 cm*	
Largeur aux coudes AV/AR	■ 145/144 cm		■ 147/145 cm	
Volume de coffre	■ 421 dm ³		■ 427-492 dm ³ *	

* Selon la position de la banquette coulissante.

Niveau sonore	Mercedes Classe B		BMW 220d Active Tourer	
Au ralenti/90/130 km/h	■ 47,8/64,2/68 dB		■ 44,4/64,4/68,9 dB	

LE BUDGET

Prix	Mercedes Classe B		BMW 220d Active Tourer	
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 à 45 € (116 à 119 g/km)		■ 0 € (116 g/km)	
Prix du modèle essayé		55 700 €		50 250 €*
Garantie	■ 2 ans, km illimité		■ 2 ans, km illimité	

* Avec options et malus inclus.

Équipements communs

6 airbags (+ genoux conducteur sur Classe B), banquette arrière rabattable 40/20/40, châssis sport, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, direction à démultiplication variable, hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, phares à LED, régul./limit. de vitesse, rétroviseurs rabattables électriquement, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/prise USB...

Options

Mercedes Classe B: affichage tête haute (1 200 €), banquette arrière coulissante (450 €), caméra de recul (série), palettes au volant (série), régulateur de vitesse adaptatif (750 €), sellerie cuir (1 200 €), sièges chauffants/climatisés (400 €/750 €), toit ouvrant panoramique (1 400 €).

BMW 220d Active Tourer: affichage tête haute (1 550 €), banquette arrière coulissante (série), caméra de recul (410 €), palettes au volant (150 €), régulateur de vitesse adaptatif (1 250 €*), sellerie cuir (1 550 €), sièges chauffants/climatisés (série/non), toit ouvrant panoramique (1 450 €).

* Inclut le franchissement involontaire de ligne et la détection piéton.

Consommations

Moyenne	■ 5,7 l/100 km		■ 6,4 l/100 km	
Ville/Route/Autoroute	■ 6,4/5,6/5,2 l/100 km		■ 6,7/6,3/6,1 l/100 km	
Autonomie/Réservoir	■ 894 km/51 l		■ 796 km/51 l	

Note EuroNCAP

■ En cours ■ 5 étoiles

Pays de fabrication

■ Allemagne ■ Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

MERCEDES CLASSE B

Quitte à craquer son PEL, autant que ce soit pour le plus valorisant de ces deux monospaces haut de gamme. Par son ensemble mécanique séduisant et surtout sa présentation moderne, le Classe B éclipse une bonne partie des aspects pratiques de la Série 2 Active Tourer, à laquelle il reste cependant un comportement routier grisant.

La vie en (très) GRAND!

Pas question de laisser seuls Mercedes et Land Rover sur le terrain des SUV de luxe. BMW dégaine un X7 qui n'est pas uniquement un X5 rallongé.

Par Guy L'Hospital Photos Uwe Fischer



Jusqu'à présent, BMW la jouait petit bras avec un X5 pour coiffer la gamme des SUV. Son nouveau X7, plus long, plus luxueux et plus cher, peut enfin aller se frotter aux Mercedes GLS et Range Rover.

Cela peut paraître curieux vu d'Europe mais le X7, soit le plus gros des SUV BMW jamais construit, manquait cruellement dans la gamme du constructeur allemand. En effet, aux États-Unis ou sur certains marchés émergents, Mercedes avec son GLS et Land Rover avec la version longue du Range se partagent à eux deux les fruits d'un marché, certes étroit, mais lucratif. Très lucratif.

Le premier prix frôle les 100 000 € et il culmine à 120 000 € en version M50d. Ceci sans évoquer le catalogue de packs et d'options. Il reprend la plate-forme modulaire CLAR, opte pour l'empattement de plus de 3 m, partage de nombreux éléments avec la Série 7 et le X5. Avec ce dernier, la ressemblance est même troublante. Certes, sa grille de calandre est encore plus imposante. Il

est plus long de 22 cm et accueille, de série, une rangée de sièges supplémentaire, mais une fois derrière le volant, difficile de faire la différence. La planche de bord du X7 est quasiment identique à celle du X5 avec, peut-être, une finition encore plus léchée.

Sous le capot, pour ses premiers tours de roues, le X7 reprend la même gamme de moteurs que son petit frère.

Outre les deux diesels 30d (326 ch) et M50d (400 ch), il dispose aussi d'un 6 cylindres essence de 340 ch. Tous ces moteurs sont associés à la transmission intégrale xDrive et à la boîte de vitesses automatique à 8 rapports.

Malgré cette architecture – réputée plus énergivore – et un poids supérieur à 2,3 tonnes, il affiche des performances très correctes. Pour décrocher 6,1 s sur le 0 à 100 km/h, il faut certes

enfoncer franchement la pédale de droite et pousser chaque rapport à son maximum, mais l'exercice, à défaut d'être clairement sportif, n'a rien d'indigne pour ce type de voiture.

Ce n'est pas par ses performances que le X7 compte se démarquer. Ce qui compte dans la catégorie des grands SUV, ce sont les niveaux de luxe et de confort. Dans le premier cas, le X7 n'a que très peu de chances de bousculer l'ordre établi. Il faudrait certes se montrer très difficile pour ne pas apprécier la qualité de la finition, l'accueil de la sellerie cuir, la multiplicité des réglages électriques, la climatisation 5 zones (une pour la dernière rangée), mais sur ce terrain, le X5 fait déjà fort et ses rivaux au minimum aussi bien. En revanche, en ce qui concerne le confort de conduite, le X7 a une belle carte à jouer. Outre son vitrage insonorisé, sa suspension pneumatique, son éclairage laser, ➔



PLUS

Confort remarquable
Finition de haut vol
Agrément de conduite

MOINS

Prix délivrant
Encombrement/
poids

le plus gros des SUV BMW est le seul à proposer une suspension dotée d'une fonction Road Preview (26650 €) capable de détecter en amont les défauts de la chaussée afin de préconditionner l'amortissement.

Même lorsqu'il en est dépourvu, comme notre modèle d'essai, le X7 permet à chacun des sept occupants de voyager dans des conditions de Pullman. Ceci reste plus ou moins vrai en fonction du rang sur lequel on est installé.

Ne revenons sur les places avant que pour évoquer les sièges Advanced Comfort qui permettent d'ajuster le maintien ou la courbure du dos.

Au second rang, la banquette dispose de réglages électriques. Elle coulisse sur une vingtaine de centimètres et se replie pour laisser un accès suffisant au dernier rang. Plus premium encore, le pack 6 sièges permet de remplacer la banquette par deux fauteuils indépendants. Même si elles disposent de leur propre prise USB, réglage de climatisation ou plafonnier, les deux dernières places restent les moins accueillantes. En cause, des assises implantées au ras du sol et un espace aux jambes limité.

Lorsque tous les sièges sont utilisés, la capacité de chargement atteint 326 dm³, soit un coffre de citadine moderne. Pour augmenter celle-ci, il faut donc rabattre un ou plusieurs sièges ; manipulation un peu lente, mais entièrement automatisée. Fonction que l'on retrouve de série pour l'ouverture et la fermeture du hayon et de sa ridelle ou en option en ce qui concerne la fermeture des portes sans avoir à les claquer.

Plusieurs packs (Hiver, Laser, Première Classe, Drive Assist Pro) permettent de pousser encore plus loin les niveaux d'aides à la conduite, confort et luxe. Mais ils ne sont pas sans incidence sur la facture finale.

À l'issue de ce premier essai, réalisé sur des autoroutes américaines, il reste difficile de se prononcer sur la consommation. Les 9 l/100 km revendiqués par BMW sont tout à fait crédibles dans ces conditions. Mais il faut garder à l'esprit que l'incidence de la charge et du type de routes empruntées ne devrait pas être neutre sur la gourmandise du 6 cylindres. ■

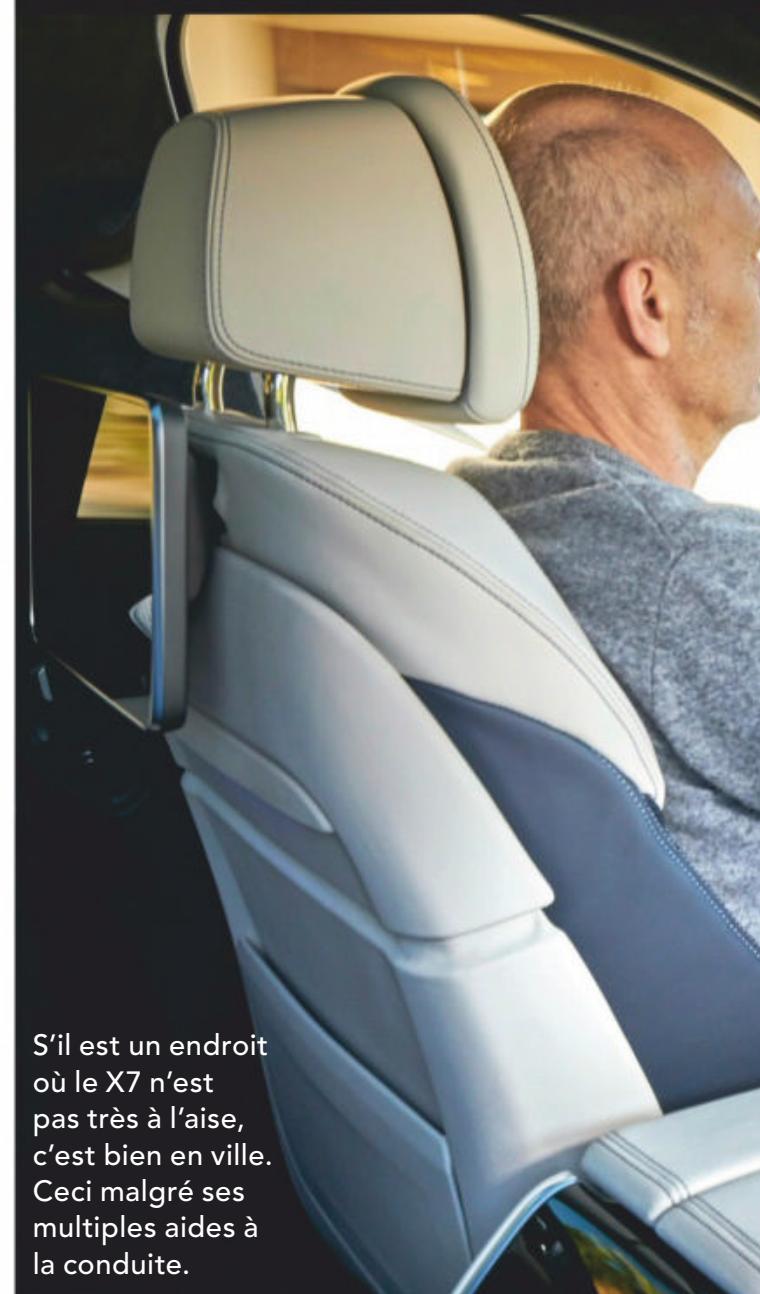
Pour conserver une agilité suffisante, l'énorme X7 reprend à son compte les roues arrière directrices de la Série 7 avec laquelle il fait plate-forme commune.

L'avis de Guy L'Hospital

Pas grand-chose à reprocher à ce SUV, très luxueux et confortable, si ce n'est qu'il est peu adapté à notre région.



L'ergonomie est soignée, le style aussi. Le levier de commande de boîte, façon prisme de cristal, fait partie du pack Première Classe. De nuit, il est discrètement illuminé.



S'il est un endroit où le X7 n'est pas très à l'aise, c'est bien en ville. Ceci malgré ses multiples aides à la conduite.



Tout est automatisé. Le hayon et sa ridelle bien sûr, mais aussi les sièges de 2^e et 3^e rangées, qui se pilotent depuis une platine située sur le flanc du coffre.

BMW X7 xDrive 40i Exclusive EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	340 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	450 Nm à 1 500 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale	2 998 cm ³ / 23 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	13 m
Pneumatiques AV/AR	275/45 R 22 / 315/35 R 22

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	5,15 / 2 / 1,81 / 3,11 m
Poids/tractable freiné	2 395 / 2 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	6,1 s
Vitesse maxi	245 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	326 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	100 750 €
Malus (CO ₂)	10 500 € (205 g/km)
Prix du modèle essayé*	137 250 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

7 places, appel d'urgence intelligent, assistance au stationnement, BMW Live Cockpit Navigation Pro, BVA 8 rapports avec palettes au volant, clim auto 3 zones, connectivité avancée sans fil et recharge sans fil par induction, hotspot wi-fi, éclairage d'ambiance, inserts décoratifs en aluminium, jantes en alliage 21 pouces, phares à LED, rétros ext. rabattables électriquement, rétros intérieur et extérieur gauche électrochromes, sellerie tout cuir, services ConnectedDrive, sièges électriques Advanced Comfort, système audio.

Options

Crochet attelage électrique (1 250 €), clim 5 zones (1 000 €), pack 6 sièges (700 €), pack Innovation : clé intelligente BMW Display Key, park Assist Plus, affichage tête haute, conduite autonome niveau II (3 050 €), pack Première Classe : fermeture assistée des portes, toit ouvrant panoramique Sky Lounge, chauffage auxiliaire, clé "intelligente", sièges avant massants, hi-fi Harman Kardon, planche de bord en cuir, sellerie tout cuir Merino (6 500 €), peinture métal (1 200 €), roues AR directrices (1 300 €), vision de nuit (2 150 €), radio numérique (450 €).

Consommations

Mixte	9 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	10,3 / 8,2 l/100 km
Réservoir	80 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

États-Unis

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Très habitable, ultra-confortable, plutôt agréable à conduire grâce à ses roues arrière directrices, le X7 reste totalement inadapté à l'univers urbain européen.

Prix, consommation et taxes n'en font pas une bonne affaire.



MALGRÉ LA MASSE, LE 6 CYLINDRES TURBO DE 340 ch NE S'EN SORT PAS TROP MAL ● ● ●



TOM KIRKPATRICK



Un billet Business, SVP

Le X7 ne reprend pas le principe des repose-jambes comme sur la Série 7 ou les avions en classe Business, mais il propose un pack 6 sièges qui offrent plus d'aisance et de confort aux passagers. En lieu et place de la banquette, le second rang accueille deux sièges individuels de type Advanced Comfort, avec maintien renforcé, accoudoir individuel et un coussin "confort" intégré à l'appuie-tête. Ils sont réglables en inclinaison et coulissent en longueur. Le prix du pack? 700 €! Bradé pour une BMW.

BAROUDEUR MINEUR

Prendre le volant d'un Jeep transforme tout possesseur de permis B en aventurier. Même lorsque ce SUV est à ranger dans la catégorie des véhicules urbains et qu'il se contente d'un petit 3 cylindres de 999 cm³.

Par Guy L'Hospital Photos Nicolas Soler

PEINTURE DE GUERRE

Le Renegade a profité de son récent restylage pour renforcer son image et la rapprocher de celle du dur à cuire Wrangler. Il reprend donc la calandre à sept fentes, modifie bouclier et emplacement des antibrouillards. Les autres changements concernent les projecteurs et feux arrière qui passent aux LED sur cette finition Limited. Peinture rouge gratuite et stickers au rayon accessoires.



L'avis de Guy L'Hospital



Malgré son look, le Renegade n'a ni l'aisance d'un bon SUV urbain ni le charme d'un vrai 4x4.



LA GUERRE DU 3

Le Renegade hérite d'un nouveau moteur essence modulaire, décliné en 3 (120 ch) ou 4 cylindres (150 et 180 ch). S'il ne manque ni d'allonge, ni de douceur, il faut vraiment se battre avec le levier de vitesses, pas très rapide mais correctement guidé, pour éviter de tomber sous 1500 tr/mn, seuil en deçà duquel il semble totalement étouffé par la charge. Ce qui finit par pénaliser l'agrément.





JEEP RENEGADE 1.0 GSE T3 120 ch 4x2 Limited EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	120 ch à 5 750 tr/mn
Couple maxi	190 Nm à 1 750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	215/60 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,24 / 1,81 / 1,67 / 2,57 m
Poids/tractable freiné	1 426 / 1 250 kg

Performances

1 000 m d.a.	33,7 s
0 à 100 km/h	11,6 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11,6 / 15 / 20 s
Vitesses maxi	174 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148 / 148 cm
Volume de coffre	370 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	40,4 / 66 / 70,2 dB
----------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	26 700 €
Malus (CO ₂)	353 € (135 g/km)
Prix du modèle essayé*	29 650 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements de série

6 airbags, accès/démarr. sans clé, freinage autonome d'urgence, lecture panneaux de signalisation, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia avec écran tactile 8,4 pouces...

Options

Toit ouvrant panoramique (1 250 €), vitres arrière surteintées (130 €), sellerie cuir (700 €), régulateur de vitesse adaptatif (400 €), hi-fi 9 HP (400 €).

Consommations

Moyenne	7,9 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	8,1 / 7,5 / 8 l/100 km
Autonomie / Réservoir	607 km / 48 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Son petit moteur fait illusion en haut des tours mais le creux à bas régime crucifie toute velléité de relance. Son comportement demeure plaisant et son équipement très complet. Reste une finition rustique... comme on l'aime.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LA GUERRE DES BOUTONS

À partir de la finition Limited, le grand écran tactile de 8,4 pouces fait partie de l'équipement de série. Outre sa compatibilité avec les différentes interfaces (Apple CarPlay, Android Auto...), il permet de piloter les nombreuses fonctions de la voiture (téléphone, GPS, applications spécifiques...). Ce qui n'a pas amené Jeep à réduire le nombre de boutons sur la console centrale comme sur le volant. L'ergonomie n'en souffre pas trop.



GUÈRE MIEUX

Jeep n'a pas profité du restylage pour doter son Renegade d'une banquette coulissante. Il faut dire qu'il s'agit d'un des plus grands de la classe. À bord, l'espace est correct, y compris au niveau des jambes ou des coudes à l'arrière. Le confort reste un peu ferme. L'ambiance est plaisante même si la finition se situe plutôt dans le bas de la fourchette avec des plastiques rigides absolument partout, y compris sur la finition Limited.

TISSOT

Montre Heritage Visodate

Prix de vente indicatif : 320€

Inspirée d'une collection des années 1950, ce garde-temps symbolise un classicisme attaché au passé conjugué à la fougue de la jeunesse comme en témoigne son design. Mouvement Quartz, diamètre de boîte 40 mm, étanche 30 mètres.

www.tissotwatches.com



JULES

Blouson denim

Prix de vente indicatif : 59,99€

Cette veste en jean brut denim brut est la pièce phare de la saison. Non délavée, elle se marie avec plus de coloris et se délavera avec le temps pour devenir une pièce plus personnelle, unique et authentique.

www.jules.com



MUGLER

Eau de Toilette Mugler Cologne – Come Together

Prix de vente indicatif : 60€ - 100ml

Avec ses notes de petitgrain vert et de muscs blancs, cette nouvelle eau de toilette mêle fraîcheur et frisson. Le flacon devient bouteille, la bouteille devient prisme : comme la lumière décomposée en un spectre chromatique infini, MUGLER COLOGNE diffuse des parfums de liberté sans limite.

www.mugler.fr



GANT

Les 7 iconiques - The Chino Pant

Prix de vente indicatif : 169€

ête ses 70 ans et rend hommage à son héritage portswear en créant 7 pièces emblématiques, vues de la culture de la maison et définies par le Stop Learning (Ne jamais cesser d'apprendre).

MILLET

Sac à dos Ubic 40

Prix de vente

Indicatif : 159,95€

c à dos de randonnée aptable à de multiples usages en montagne et au quotidien de quelques jours à plusieurs semaines. L'organisation, compartimentation et accroches sont intégrés. Volume 40 litres.

www.millet.com



CARLOS SANTOS

Modèle 9697

Prix de vente indicatif : 265€

Ce label, porte haut les couleurs du savoir-faire



L'OR

Barista

Prix de vente indicatif : à partir de 99,99€

ci la première machine capable d'effectuer un double espresso ou deux expressos simultanément, pour le plaisir. Existe en version 1 ou 2 tasses, offrant ainsi une multitude de possibilités : ristretto, espresso, cappuccino, latte et grande crème. Disponible dans les grands magasins spécialisés.

www.lorespresso.com/fr_fr



Biographie

SITE DE PRODUCTION

GWANGJU (Corée du Sud)

EXEMPLAIRES VENDUS

Durant l'exercice 2018, il s'en est vendu en France **792** exemplaires, dont **660** à motorisation électrique.

Un résultat en retrait par rapport à celui de 2017 (1 364 unités).

MOTORISATIONS

ESSENCE: 1,6 l de 132 ch ou 1,6 l turbo de 204 ch

DIESEL: 1,6 l de 128 ch puis 136 ch

ÉLECTRIQUE: 110 ch, autonomie annoncée de 200 km

MODÈLE LE PLUS VENDU

Soul EV en finition

Ultimate.

Sa seconde vie en occasion

Tant qu'à se faire plaisir, une version 204 ch nous semble la meilleure idée.

Sinon, pourquoi ne pas passer à l'électrique ?



Né en 2014
Fin de carrière 2019

Kia Soul

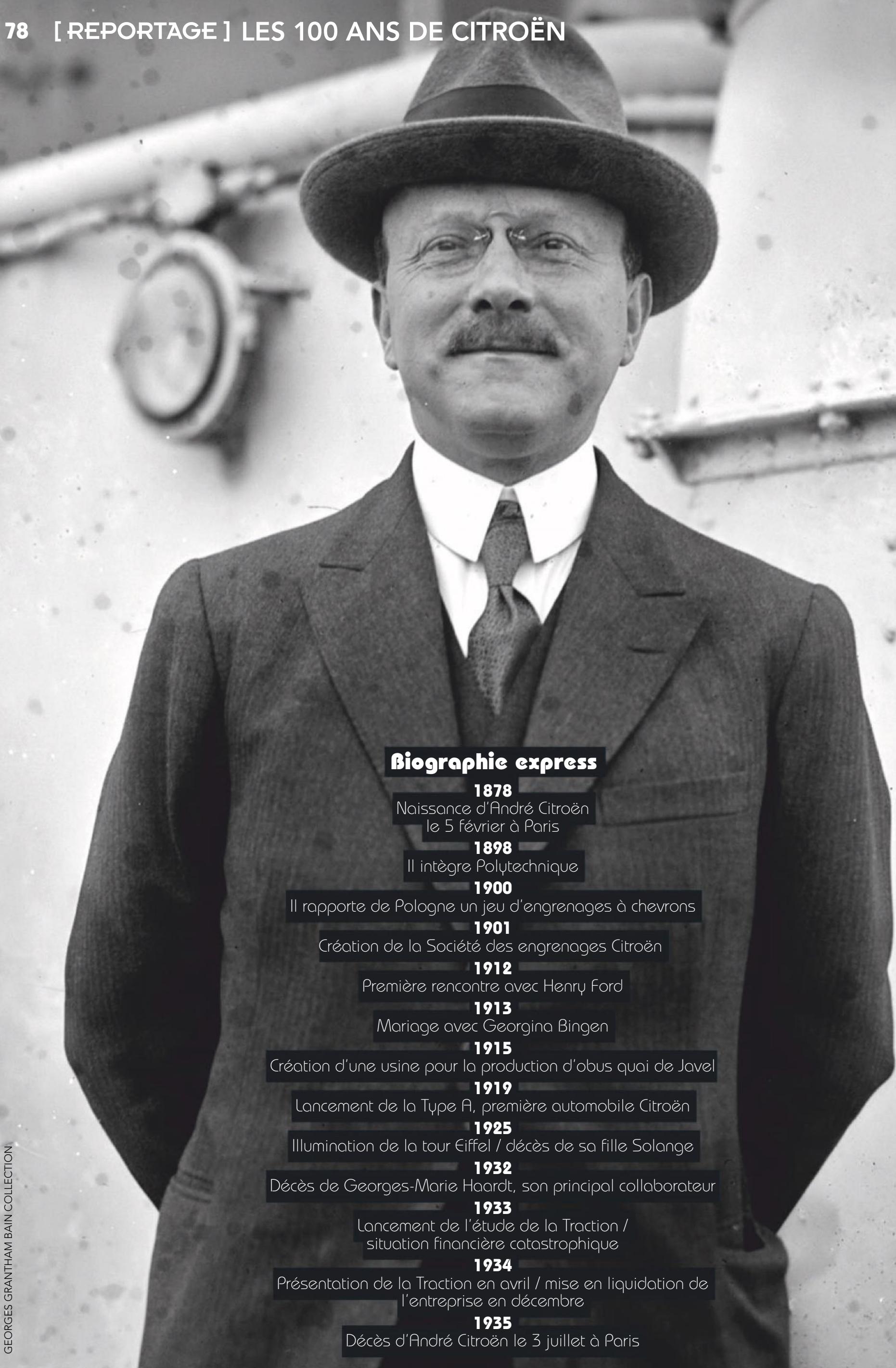
Par Stany Meurer

Pour la bande-son de ses campagnes publicitaires européennes, le Kia Soul aurait pu choisir la chanson "Le Mal-aimé" de Claude François. Car ni la première ni la seconde génération du Kia Soul n'auront connu plus qu'un succès d'estime... en France.

Dans l'article que nous lui consacrons lors de son lancement, j'écrivais que "sous l'angle du plaisir de conduite, le Soul ne peut guère espérer vous convaincre. En revanche, par sa silhouette, sa présentation intérieure et la richesse de son équipement, il dispose de sérieux atouts pour séduire". En fait, aucun de ces arguments n'aura été suffisamment fort pour emporter votre adhésion et faire du Soul un engin à la mode

dans la veine des Mini et autres Fiat 500. On reproche souvent aux constructeurs coréens de manquer d'audace et de se contenter de présenter de bons produits, mais dépourvus du supplément d'âme, du grain de folie nécessaires pour les rendre attachants. Quand ils s'aventurent en terre inconnue et tentent d'offrir un véhicule décalé, on ne peut pas dire qu'ils soient récompensés de leurs efforts dans l'Hexagone [N.D.L.R.

au niveau mondial, il s'est tout de même vendu 1 692 933 exemplaires de Soul I et II!]. Courageux et persévérant, Kia remet le couvert avec un e-Soul tout électrique nettement plus performant que le modèle de la seconde génération afin de tenter d'inverser la tendance. Croisons les doigts pour que la troisième tentative soit la bonne et qu'enfin une clientèle tombe sous le charme de la personnalité du Soul. ■



André Citroën

UN GÉNIE FLAMBOYANT

Il faut être un brin mégalo pour inscrire son nom en lettres lumineuses sur la tour Eiffel. André Citroën l'était sans doute un peu, mais c'était surtout un personnage hors du commun, d'une intelligence affûtée, visionnaire, audacieux, obstiné, joueur, à la fois humaniste et despote, qui n'a eu de cesse de voler plus haut que tous les autres.

Par Thierry Emptas

C'est encore un gamin, 10 ans à peine, fasciné par le chantier de cette étrange tour de métal que Gustave Eiffel dresse dans le ciel de Paris. Ses héros s'appellent Phileas Fogg, Michel Strogoff et le capitaine Nemo. Il s'évade avec Jules Verne pour oublier ce drame qu'il a vécu. André n'avait que 6 ans lorsque son père s'est suicidé. Toutefois, entouré par sa mère, ses frères et ses sœurs, André suit une scolarité brillante au lycée Condorcet d'abord, où il croise un certain Louis Renault, à Polytechnique ensuite, qu'il intègre en octobre 1898. À l'X, il découvre les plaisirs du jeu et noue de précieux contacts, mais il n'a pas encore de projets d'avenir sinon de répondre à

l'invitation de sa famille maternelle qui vit à Varsovie. Oncles et tantes, cousins et cousines sont charmés par ce Parisien aimable et bien éduqué. C'est là, en Pologne, qu'il découvre dans un modeste atelier un petit jeu d'engrenages taillés en chevrons. Le polytechnicien saisit immédiatement l'intérêt de ces pignons si particuliers. Il en achète la licence et rentre à Paris, pressé de poser la première pierre de son Olympe industriel. André Citroën révèle très vite ses talents de capitaine. Sa société d'engrenages, créée en 1901, devient rapidement prospère ; André ne manque de rien. Il vit avec son frère Bernard, gérant d'un cabaret, prend goût aux mondanités, fréquente les casinos, les champs de course et l'opéra. Mais l'argent n'est



La Traction Avant est l'œuvre ultime d'André Citroën qui en a défini seul le cahier des charges révolutionnaire.

Audace et créativité sans limites

pas son moteur ; son carburant, c'est son entreprise et l'ambition de faire connaître son nom au monde entier. En 1908, il est sollicité pour relancer la firme Mors, à l'agonie ; en trois ans, il multiplie la production par cinq ! C'est également chez Mors qu'il fait la connaissance de Georges-Marie Haardt, qui deviendra l'un de ses plus proches collaborateurs.

En 1913, André Citroën a 35 ans, mais il est toujours célibataire. Brillant et jouissant déjà d'une belle fortune, c'est le gendre idéal. Il rencontre en octobre Georgina Bingen, fille d'un financier italien. Leur union est célébrée le 28 mai 1914, quelques semaines avant les premiers coups de canons de la Première Guerre mondiale. Déjà, les poilus tombent au front, parmi eux, Bernard, le frère dont il est si proche et dont la disparition laisse un vide douloureux. André Citroën mesure très vite les limites de l'artillerie française, victime d'une pénurie de munitions. Doué d'une force de persuasion hors du commun, il obtient une entrevue au ministère de la Guerre et arrache un accord pour la production de 10 000 obus par jour ! Dès lors, il passe à la vitesse supérieure. Il achète des friches situées quai de



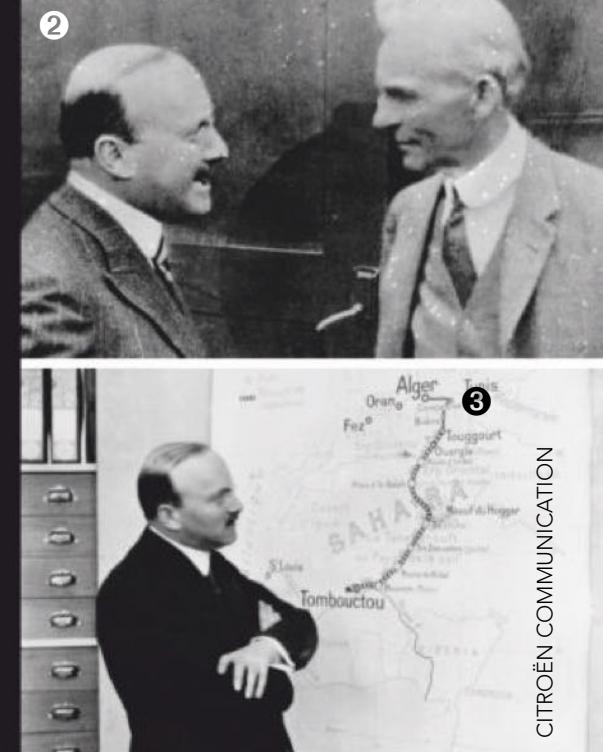
C'est au cours d'un voyage en Pologne qu'André Citroën achète la licence de ces engrenages à chevrons pour lesquels il crée sa première société, en 1901.

FONDS DE DOTATION PEUGEOT POUR LA MEMOIRE DE L'HISTOIRE INDUSTRIELLE (+ PHOTO N°2)



CITROËN COMMUNICATION

1 Grâce à André Citroën, la production d'obus passe de 10 à 10 000 par jour, en adoptant les méthodes industrielles de Henry Ford 2, qu'il a rencontré en 1912. 3 "Le chameau est mort, la Citroën le remplace" ; en 1923, les autochenilles réalisent la première traversée du Sahara, un sacré coup de pub. 4 Pour vendre des voitures par milliers, il faut conquérir le monde. Les ventes à l'étranger absorbent rapidement la moitié de la production.



CITROËN COMMUNICATION



CITROËN COMMUNICATION



1

Après le succès de la traversée du Sahara, Citroën lance deux nouvelles expéditions : la Croisière noire, en 1924-1925 ① et la Croisière jaune, en 1931-1932 ②, des exploits humains et technologiques qui vont connaître un immense succès.

2



Javel à Paris, commande les machines aux États-Unis et lance la production avant même que l'usine soit terminée ! Organisée à l'américaine, Javel sort bientôt 10 000 obus par jour, puis 20 000 et jusqu'à 50 000 ! Les cadences sont infernales, mais sur place, il y a une crèche, un supermarché, un cabinet dentaire et même un cinéma, des services uniques à l'époque.

Dès 1917, l'industriel pense à la reconversion de son usine.

Après quelques hésitations, il décide de produire des automobiles. Mais pas n'importe quoi et pas n'importe comment. impressionné par les méthodes de Henry Ford, rencontré en 1912, il vise la production en grande série d'une voiture accessible au plus grand nombre, comme la Ford T. L'automobile n'est pourtant que la partie émergente d'une stratégie commerciale révolutionnaire dont l'homme a déjà en tête la partition. Son souhait est de mettre son énergie au service de la clientèle. Présentée en avril 1919, la Type A est vendue tout équipée avec éclairage, démarreur et roue de secours, une première. Dès lors, l'existence d'André Citroën fusionne avec son entreprise pour laquelle il choisit l'emblème des chevrons, par lesquels tout a commencé.

Pour promouvoir et diffuser ses automobiles, il organise la vente, le marketing et la publicité avec un sens aigu de la mise en scène. Il développe un réseau de concessionnaires dévoués, invente le SAV, crée une société de crédit. Toujours à l'affût des innovations, il passe en 1921 un accord avec Adolphe Kégresse pour la production de voitures à chenilles. Le "Patron" voit dans cette innovation un formidable outil de propagande. Le Sahara est à l'époque une terre vierge, Citroën décide de le conquérir. Du 17 décembre 1922 au 7 janvier 1923, cinq chenillettes effectuent la



En 1928, juste avant la grande crise, les usines Citroën tournent à plein régime. L'entreprise, qui appartient quasi entièrement à son fondateur, est la cinquième société cotée en Bourse.

première traversée automobile, de Touggourt à Tombouctou. L'exploit connaît un succès mondial; la Croisière noire (1924) puis la Croisière jaune (1931) vont lui succéder.

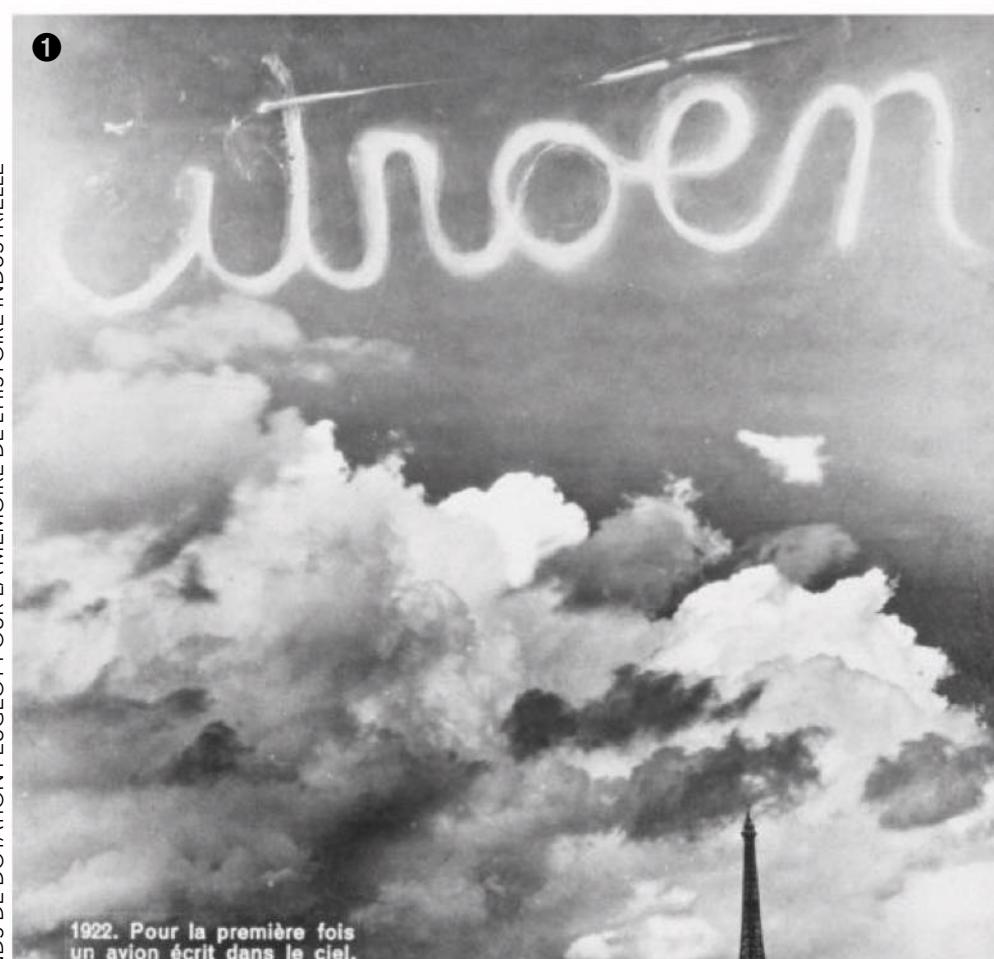
Le génie extravagant du Patron se manifeste dans bien d'autres domaines. En 1922, un avion écrit son nom dans le ciel de Paris; en 1923, il crée les Jouets Citroën pour que les premiers mots d'un enfant soient "Papa, Maman... et Citroën"; en 1925, il illumine la tour Eiffel et, en 1927, il organise une réception grandiose pour Charles Lindbergh qui vient de traverser l'Atlantique. Il aime côtoyer les grands de ce monde qu'il invite régulièrement à visiter son usine. Mais derrière son visage rond et souriant, André Citroën peut avoir des réactions cassantes et définitives.

Cette folie des grandeurs coûte cher, très cher même; les crises financières se succèdent. Qu'importe; imperturbable et inébranlable, Citroën reprend toujours le contrôle avec autorité. Il ne lâche rien, s'obstine, conserve son train de vie qui se partage entre Javel, son domicile de la rue Octave-Feuillet où sa femme organise des fêtes somptueuses et Deauville où se croisent banquiers et duchesses. Avec le temps, l'industriel se replie sur lui-même et dirige son empire en autocrate. Deux drames ont mis à vif les cicatrices du passé: le décès de Solange, sa dernière fille, à l'âge d'un an et demi, et celui de Georges-Marie Haardt ensuite, mort en Chine au terme de la Croisière jaune.

En 1933, l'orage gronde sur l'Europe et sur Javel, considéré comme une "pétaudière" par Édouard Michelin, l'un des principaux créanciers. Le Patron décide alors de lancer une voiture qui va renvoyer toute la concurrence au rang de char à bœufs. Ce sera une 7 CV, légère, économique et dotée d'une tenue de route exceptionnelle, un cahier des charges qui

Des coups de pub spectaculaires

impose des solutions novatrices: la monocoque, la traction avant, le moteur culbuté. L'ingénieur André Lefebvre, embauché pour ce projet, s'engage dans une véritable course contre la montre d'autant qu'André Citroën veut imposer une boîte automatique qui ne marche pas et coûte une fortune. Persuadé de sortir victorieux de ce énième combat, le Patron construit une nouvelle usine et organise, en octobre 1933, un banquet de 6 000 convives pour son inauguration! Présentée en avril 1934, la "7" fait forte impression. André Citroën est persuadé qu'au Salon, cette Traction Avant, qu'il a jouée comme un coup de poker, va effacer sa dette. Mais les ventes ne décollent pas aussi vite que prévu. Les créanciers aboient et, en décembre, l'entreprise est mise en liquidation. "M. Citroën, vous n'avez plus rien à faire ici", lui assène-t-on brutalement. Rongé par l'amertume autant que par la maladie – il est atteint d'un cancer de l'estomac –, André Citroën s'éteint le 3 juillet 1935 en léguant à la France une firme automobile qui, aujourd'hui centenaire, jouit toujours d'une formidable aura internationale. ■



1 André Citroën est un pionnier de la communication. En 1922, tous les Parisiens lèvent la tête pour lire son nom dans le ciel. 2 Monsieur Citroën (à droite sur la photo) et Madame fréquentent régulièrement Deauville. Bien que l'heure soit à la détente, leurs tenues restent d'une grande élégance. 3 L'industriel a tout misé sur la Traction pour sauver son entreprise. Mais cette fois, le destin va lui tourner le dos.



PHOTO 12/ARCHIVES SHARK/AFP



CITROËN COMMUNICATION



5 anecdotes que vous ignorez peut-être sur Citroën

Illumination de la tour Eiffel

C'est le 4 juillet 1925 que le nom d'André Citroën s'inscrit en lettres lumineuses sur la tour Eiffel, grâce à 250 000 ampoules, installées sans fillet par des acrobates et des gabiers. Cette publicité, visible à 40 km, sera "diffusée" jusqu'en 1935.

Généalogie

L'acteur français Vincent Lindon, né en 1959, est un descendant d'André Citroën. C'est l'arrière-petit-fils de Fernande Citroën, sœur d'André, née en 1874, qui a épousé Alfred Lindon, joaillier d'origine polonaise.

Bientôt 120 ans d'engrenages

La Société d'engrenages créée par Citroën en 1901 existe toujours ! En 1962, elle fusionne avec l'entreprise des réducteurs Messian (1920) puis, en 1977, Citroën-Messian rachète l'entreprise Durand (1922) et devient CMD, qui appartient

depuis 2005 au groupe CIF (mines, ciment, métallurgie, énergie, industrie sucrière...)

Le tréma

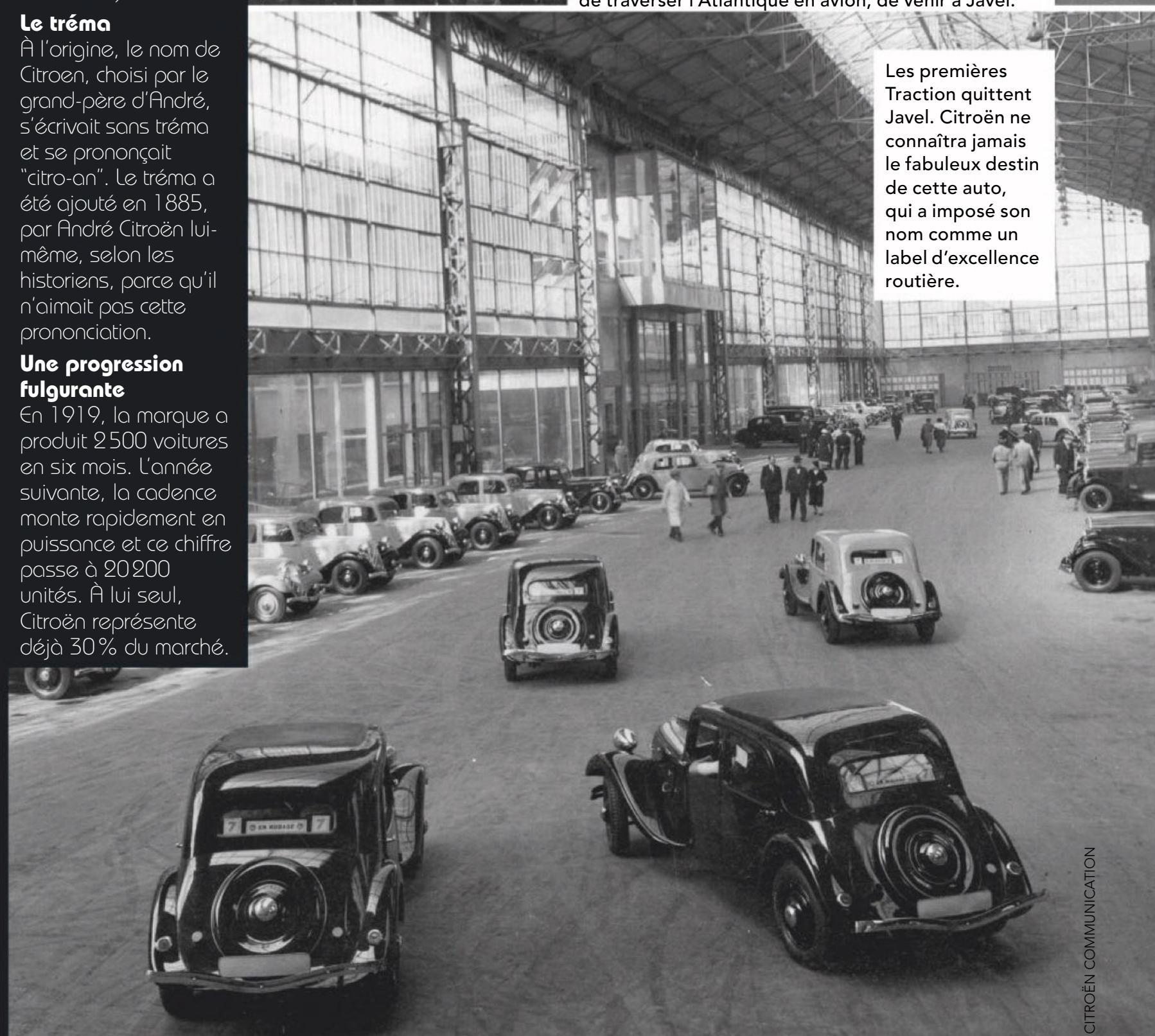
À l'origine, le nom de Citroën, choisi par le grand-père d'André, s'écrivait sans tréma et se prononçait "citro-an". Le tréma a été ajouté en 1885, par André Citroën lui-même, selon les historiens, parce qu'il n'aimait pas cette prononciation.

Une progression fulgurante

En 1919, la marque a produit 2 500 voitures en six mois. L'année suivante, la cadence monte rapidement en puissance et ce chiffre passe à 20 200 unités. À lui seul, Citroën représente déjà 30 % du marché.

Citroën adore accueillir les célébrités dans son usine. En 1927, il convainc Charles Lindbergh, qui vient de traverser l'Atlantique en avion, de venir à Javel.

Les premières Traction quittent Javel. Citroën ne connaîtra jamais le fabuleux destin de cette auto, qui a imposé son nom comme un label d'excellence routière.



NEUVILLE

En mots

Désormais équipiers chez Hyundai, le nonuple champion du monde et l'actuel leader du WRC se côtoient depuis 2012.

Amis ou adversaires ? Par François Dauré

Piloter pour la même équipe au plus haut niveau du sport automobile induit généralement des sentiments plus ou moins amènes. Évidemment, ici, la situation n'offre pas l'aspect dramatique d'un affrontement à la Prost-Senna, puisque Sébastien Loeb limite sa participation à six des quatorze manches du championnat. Néanmoins, son aura de "Jedi" pourrait faire de l'ombre à Thierry Neuville. Avant le Tour de Corse, leur troisième rallye de l'année en commun, nous les avons questionnés séparément sur leur relation. Pas simple, étant donné leurs naturels plutôt discrets. Détail amusant, le pilote belge a effectué sa première saison complète en WRC chez Citroën, en 2012. L'année du dernier sacre de l'Alsacien, avec Citroën. Quels souvenirs gardent-ils l'un de l'autre ? Apparemment, ils sont assez flous côté Loeb : "Euh... C'était ma dernière saison ? En fait, il courait pour le junior team et les deux structures étaient un peu séparées. On ne se voyait pas beaucoup..." L'écho est beaucoup plus clair chez Neuville : "Nos conversations étaient très limitées avant et pendant les courses. J'essayais de prendre quelques informations de temps en temps, en rapport avec son expérience du terrain. On a fait aussi quelques bonnes fêtes à la fin des rallyes. On buvait de la bière ! Avec ses copains qui le suivaient à chaque manche et avec mes supporters, on s'est bien régalaés ! Très sympa !" Tout au long de sa carrière, Sébastien Loeb a donné l'image d'une personnalité sympathique, abordable et ouverte. Pourtant, il a dû, souvent, forcer sa nature discrète et réservée. Ce qu'avait bien compris Thierry Neuville au fil de la saison 2012 : "Je le devinais un peu timide. Il avait toujours une bande d'amis autour de lui qui étaient ses seuls vrais interlocuteurs, ceux à

THIERRY NEUVILLE

- NÉ LE 16 JUIN 1988
- À SAINT-VITH (BELGIQUE GERMANOPHONE)
- 101 RALLYES WRC
- VICE-CHAMPION EN 2013, 2016, 2017 ET 2018
- 10 VICTOIRES
- 36 PODIUMS

Thierry Neuville et Nicolas Gilsoul ont décroché leur première victoire 2019 en Corse, mais la route est encore longue pour succéder à Loeb et Ogier au sommet du WRC.



ET LOEB

croisés

qui il se confiait. Je sentais aussi, à cette époque, que tout ce succès le gênait, que ça l'agaçait un peu. Ce que je comprends. Mais cela a changé depuis.” L'arrivée, en décembre dernier, de Sébastien dans l'équipe Hyundai – dont Thierry est le fer de lance depuis 2014 – a donc créé un rapprochement. Surtout depuis le rallye Monte-Carlo. Ils n'en sont pas encore à projeter de partir ensemble en vacances, mais le dialogue est ouvert, même si les rencontres restent dans le périmètre des rallyes : “*En fait, c'est comme avec tous mes équipiers précédents, on se voit seulement sur les courses, parce qu'on ne vit pas au même endroit. Mais on s'appelle pour se tenir au courant après les séances d'essais.*” Et encore, les trois jours de course laissent peu d'occasions de se poser, avec leur cortège de contraintes sportives, techniques et médiatiques, comme au Tour de Corse. Juste le temps de brefs échanges dans l'imposante structure Hyundai du parc assistance de Bastia.

Discret et caractère bien trempé ne sont pas leurs seuls points communs.

Les reconnaissances, même limitées à deux journées, permettent de se retrouver autour d'une table entre équipiers et de discuter. Et pas seulement des réglages de la i20 WRC. Sébastien Loeb a ainsi découvert un peu Thierry Neuville : “*Je le vois comme quelqu'un de déterminé, qui essaie d'aller au bout des choses, qui a envie de réussir. Mais il est aussi sympa et capable de parler d'autre chose que de rallye. Je ne le sens pas spécialement réservé. Il ne parle pas beaucoup, mais moi non plus. Ensuite, il est plutôt direct, il dit ce qu'il pense et il sait ce qu'il veut. Il est sûr de lui dans l'ensemble.*” En résumé, des traits de caractère partagés par les deux hommes et communs à d'autres grands pilotes. Le regard de Thierry sur le “nouveau” Loeb apporte aussi des précisions : “*Aujourd'hui, il me semble qu'il est là pour prendre son pied, avec la même envie de gagner, mais de manière plus relax. Il est beaucoup plus cool et c'est plus facile de discuter avec lui. On a aussi un point commun, je crois : on est restés un peu enfants, dans le sens où l'important c'est la famille, nos copains et nos jouets, aller s'amuser avec nos voitures... Je crois qu'il ne changera plus jamais et je suis dans le même cas.*”

Vainqueur du Tour de Corse, ce qui lui a donné les commandes du WRC 2019, le pilote belge laisse deviner une sincère admiration pour son aîné. Lequel répond avec franchise et humilité : “*Au niveau pilotage, je n'ai pas de conseils à lui donner. Depuis le début de l'année, il a été plus rapide que moi, donc je ne vais pas lui apprendre grand-chose!*” Fortes têtes et natures discrètes, ils se comprennent finalement bien, sans se connaître vraiment. Et au bout du compte, Loeb et Neuville forment une association de bienfaiteurs pour Hyundai. ■



SÉBASTIEN LOEB

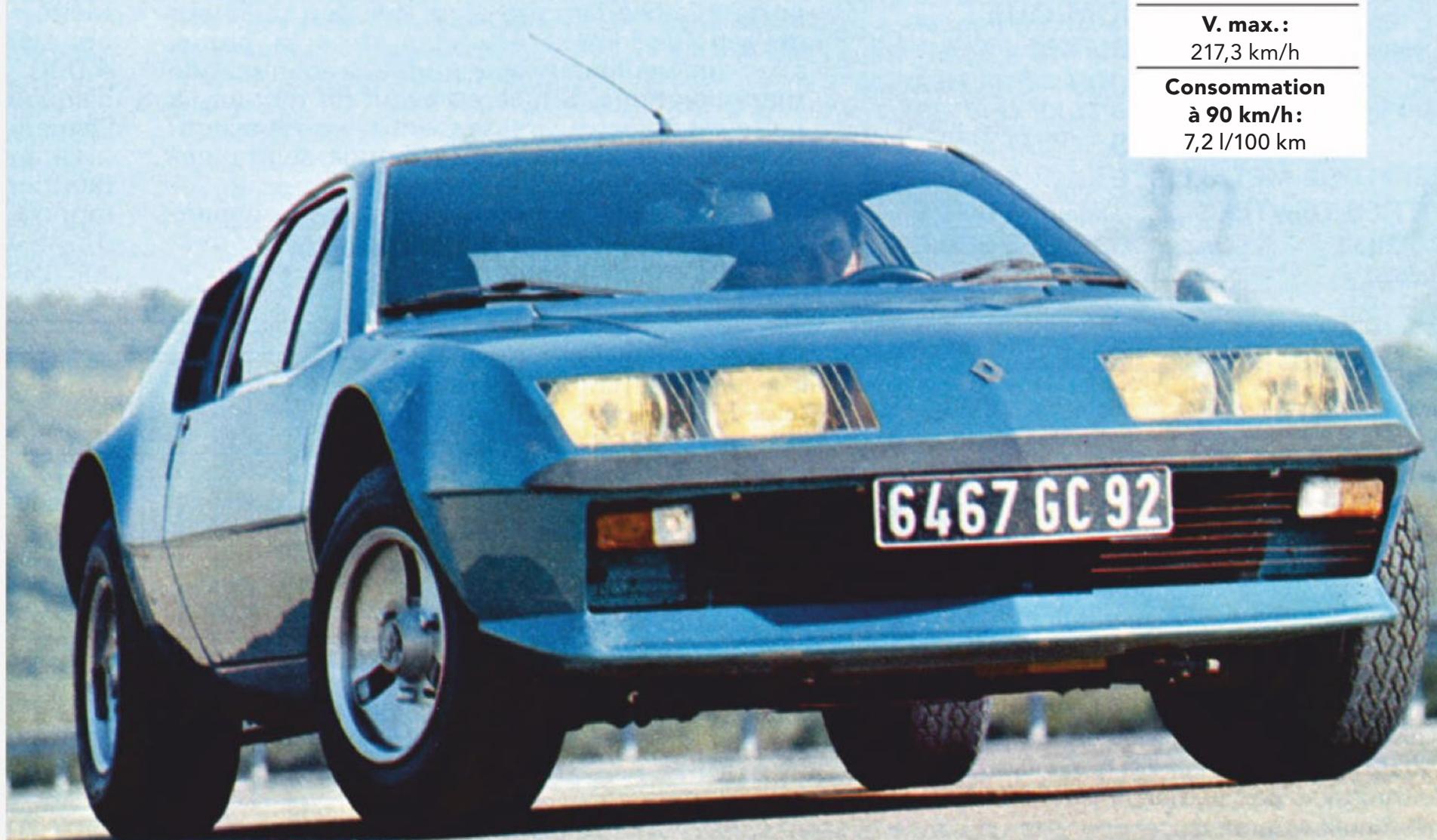
- NÉ LE 26 FÉVRIER 1974
- À HAGUENAU (BAS-RHIN)
- 175 RALLYES WRC
- CHAMPION DE 2004 À 2012
- 79 VICTOIRES
- 117 PODIUMS



Plombé par un ennui de suspension dès la première spéciale, le duo Loeb-Elena n'a pas pu se mêler à la bagarre en Corse.



*C'était en
novembre 1977
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES

L/I/h:
4,18 / 1,64 / 1,15 m

Poids: 1020 kg

Puissance:
150 ch à 6000 tr/mn

1000 m d.a.:
33,3 s

V. max.:
217,3 km/h

Consommation
à 90 km/h:
7,2 l/100 km

L'A310 témoigne de la volonté d'Alpine de monter en gamme pour concurrencer la Porsche 911. L'intention est louable, mais elle prête à sourire avec un simple V6 de 150 ch...

L'ALPINE A310 V6 À L'ESSAI

Au lieu de miser sur la légèreté et la simplicité tout en restant abordable pour le plus grand nombre, Alpine s'est entêté à chasser sur les terres de Porsche. Avoir des ambitions, c'est bien, mais faute de moyens à la hauteur, cette A310 V6 est restée loin derrière les GT allemandes...

Par André Costa (1977) / Thomas Riaud (2019)

Extraits...

- "L'Alpine A310 a la vie dure. Née en 1971, celle qui devait prendre le relais de la fameuse berline ne lui a jamais succédé. Elle a dû se contenter de survivre au sein des vicissitudes financières de la petite marque de Dieppe."
- "Comme Billancourt ne désirait pas rompre totalement avec la voiture de sport, on a décidé, à tout hasard, de loger le V6 PRV à l'arrière de ce joli coupé."
- "Le moteur est le V6 équipant par ailleurs la Renault 30 et la 604 Peugeot. La cylindrée de 2664 cm³, soit 15 CV fiscaux, n'a pas augmenté, mais la puissance disponible est passée de 125 ch DIN à 5 000 tr/mn à 150 ch à 6 000 tr/mn."

- "Il est extrêmement rare qu'une voiture très rapide puisse évoluer sur l'anneau de vitesse de Montlhéry aux approches de sa vitesse de pointe. Le mauvais état du circuit joint à la souplesse relative des suspensions modernes, et aussi la garde au sol modérée des voitures de sport, rendent l'entreprise fortement aléatoire."
- "J'ai réussi à amener la 310 très près de sa vitesse de pointe réelle en tournant sur l'anneau en 42,1 s, ce qui correspond à une vitesse de 217,3 km/h. À dire vrai, il me restait encore quelques kilomètres sous le pied et la force centrifuge tendait à freiner la voiture de manière appréciable."



Le tableau de bord de l'Alpine offre une finition correcte, et surtout une instrumentation orangée complète et très lisible.

“ Je dois reconnaître que la perspective de me retrouver au volant de l'Alpine V6 ne m'avait pourtant pas rempli d'un enthousiasme débordant. ”

↑ *Ses qualités*

BONNES PERFORMANCES

“La puissance et aussi le couple disponible sont obtenus avec une telle aisance que la voiture devient extrêmement agréable à conduire, non seulement sur autoroute mais aussi sur un itinéraire sinueux.”

MOTEUR SOUPLE

“L’Alpine V6 est extrêmement souple et se promène dans les embûches urbaines avec la plus parfaite nonchalance, sans jamais vibrer, ni hoqueter, ni chauffer.”

VOITURE TRÈS SILENCIEUSE

“Grâce à un bon filtrage, à une excellente isolation phonique et aussi à une carrosserie extrêmement fine, la 310 passe dans l’air avec beaucoup de discrétion.”

↓ *Ses défauts*

MAUVAISE ACCESSIBILITÉ

“L’accessibilité est vraiment mauvaise, surtout pour le conducteur dont les pieds doivent trouver place entre les pédales lorsqu’il veut s’asseoir.”

TENUE DE ROUTE DÉFICIENTE EN CONDUITE SPORTIVE

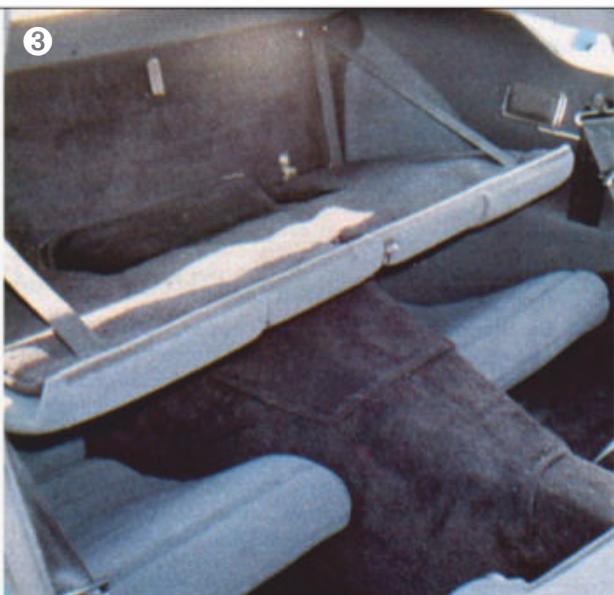
“Si le pilote adopte une cadence de conduite réellement vive et commence à mettre la voiture en appui, la situation se gâte. Insuffisamment “tenu”, le train arrière a tendance à céder sous les sollicitations qui l’assaillent. Ah ! nous sommes loin du train arrière à pincement constant de la 928.”

FREINAGE DISCUSABLE EN USAGE INTENSIF

“Le freinage à froid est excellent et bien équilibré, mais les distances d’arrêt augmentent dans d’alarmantes proportions en cas d’usage intensif.”



❶ Si l’A310 s’est incontestablement embourgeoisée par rapport à l’A110, c’est parce qu’elle propose deux places de plus à l’arrière... comme une certaine 911. ❷ Le coffre à bagages, situé à l’avant, ne peut engloutir que 43,3 dm³. Autant dire pas grand-chose. ❸ Alpine présente son A310 comme une 2 places et non comme une 2+2, tant l’espace à l’arrière est réduit. ❹ Les sièges “pétales” issus de la R17 TS sont bien dessinés, mais l’accès aux commandes est quelque peu contrarié par la position du volant.



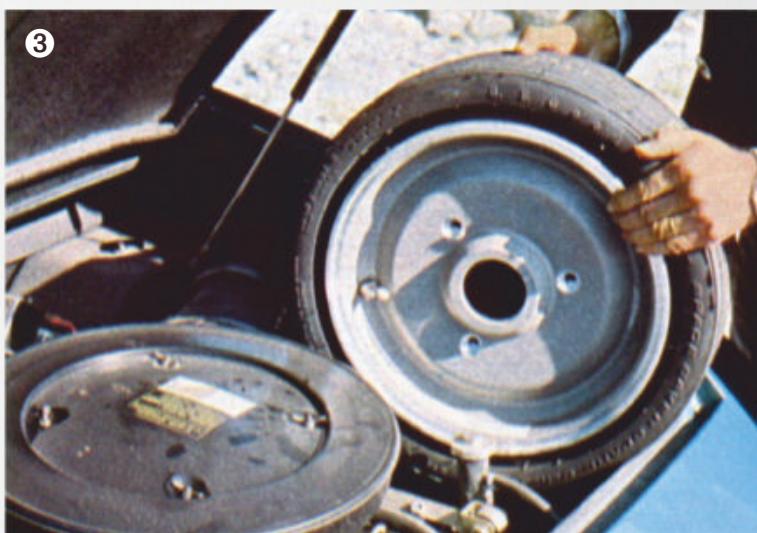
“ Il appartient à la direction générale de prendre la décision d’offrir à la clientèle une sportive digne du plus grand constructeur français. ”



1



2



3



4

1 Née avec un modeste 4 cylindres, l'A310 originelle possédait en revanche une proue plus originale, avec une verrière de phares parcourant toute la largeur. 2 Les marques "Alpine" et "Renault" se partagent la vedette sur l'imposant aileron arrière. 3 Au côté du moteur prend place la roue de secours, dégonflée pour gagner de l'espace. Un compresseur est livré de série. 4 Cette A310 hérite du fameux V6 PRV, déjà monté sur les "grosses" R30 et Peugeot 604. Un "prestige à la française" qui plafonne à 150 malheureux chevaux...

Extraits...

- "Réglez la puissance de votre récepteur radio à 50 à l'heure, montez à 200 – vous pouvez le faire sans changer de vitesse d'ailleurs – et vos conditions d'audition ne changeront pas. Par rapport à ces voitures aussi brillantes que bruyantes, à bord desquelles le pilote est continuellement en train de tripoter le potentiomètre de son récepteur en fonction de sa vitesse, quel progrès!"
- "En fonction des goûts du pilote, la consommation peut osciller pratiquement du simple au double, mais l'A310 V6 est, dans son genre, une voiture sobre et économique, bien que l'on puisse regretter son penchant exclusif pour le super."
- "Facile à contrôler en ligne droite jusqu'à plus de 220 km/h, l'A310 V6 devient beaucoup moins satisfaisante en virage."
- "Le petit volant est agréable, implanté très bas par rapport au siège, mais il gêne au point de vue accessibilité, surtout pour les hommes de forte stature."
- "L'Alpine A310 me fait penser à certaines chaussures de bon faiseur : on est très bien dedans, mais pour y pénétrer, le chausse-pied est obligatoire."
- "L'A310 offre un rapport prix/prestations très favorable, bien qu'elle présente l'inconvénient – rédhibitoire pour certains, il est vrai – de s'appeler Renault, tout comme une 4L."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Alpine est enfin de retour, et nous ne pouvons que nous en réjouir. Mais pour effectuer ce come-back, elle s'inspire ouvertement, non pas de l'A310, mais plutôt de l'iconique A110, au point de reprendre son nom. Reste que la gamme du constructeur dieppois est un peu courte pour réellement faire de l'ombre à Porsche. Ainsi, à défaut de proposer une GT polyvalente comme la légendaire 911, la prochaine Alpine sera probablement un SUV à tendance sportive...

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 VOLKSWAGEN

“Depuis mon achat, en mai 2014, d'une Golf 7 1.2 TSI 105, ce n'est que du bonheur. 255 000 km au compteur et aucune déception à part un rappel pour la chaîne de distribution dès les 1 500 premiers kilomètres, et un changement, pris en charge à 100 %, du système Mecatronic de la DSG à ma demande suite à des bruits métalliques. Le chef d'atelier m'a expliqué que cela n'avait aucune incidence sur sa fiabilité et il avait raison puisque les bruits ont repris après quelques milliers de kilomètres, sans conséquence. Merci au concessionnaire Volkswagen de Montceau-les-Mines (71). Je change habituellement de voiture tous les deux ans, mais je n'arrive pas à me séparer de celle-ci tant elle me surprend avec ses 6,9 l/100 km. Comme je le dis, Je ne risque rien, j'ai une Volkswagen !”

Frédéric Wagener

Pierre Randuineau nous parle de sa Peugeot 208 GTi by Peugeot Sport

ACHETÉE NEUVE EN AOÛT 2016
40000 km PARCOURUS.



“Cette 208 n'a rencontré aucun pépin, hormis un grêlage. La conso est d'environ 9,5 l/100, j'ai remplacé les plaquettes et disques AV à 30 000 km (727 €), et les pneus AV sont changés tous les 15 000 km (425 € tout compris)... en utilisation intensive ! Et j'ai toujours la banane à bord. La réparation de la carrosserie après ce fameux grêlage a nécessité deux mois d'immobilisation, le temps pour le chef d'atelier de trouver les deux peintures, et leur mode d'emploi pour l'effet mat grainé et piqueté de métal. Je n'ai eu que la franchise à régler: 400 €, ça fait cher l'orage !”

Laurent Lamatière nous parle de sa **BMW 530d M Sport**

“Je reste agréablement surpris par la faible consommation pour une voiture de cette puissance et l'autonomie qui en découle : plus de 1 100 km avec un plein.”



“La même en mieux ! Après avoir été plus que satisfait de ma 520d, j'ai renouvelé ma confiance à mes amis de BMW 6^e avenue, à Lyon, pour son remplacement et dont l'accueil reste exemplaire ! J'avoue avoir hésité avec une Audi A7 mais après l'avoir essayée, j'ai été refroidi par le tout tactile des dernières Audi (magnifique à l'arrêt mais beaucoup moins en roulant, voire dangereux) et surtout par le peu de sensations du V6... J'avais toujours regretté sur la 520d de n'avoir qu'un 4 cylindres et c'est donc avec bonheur que j'ai retrouvé le 6 cylindres BMW qui reste (même en diesel) un des meilleurs au monde ! Cette voiture est plus que parfaite pour mon

usage et une fois la mode des SUV passés, on se rendra compte qu'une berline de cette qualité reste le meilleur moyen de voyager loin, longtemps et dans un confort remarquable. Je n'ai aucun grief à lui faire et tout est à sa place : le système iDrive qui est à la fois tactile, gestuel, vocal est un excellent compromis et la combinaison avec Apple Carplay apporte aussi beaucoup. La finition est au sommet et les sensations de conduite un vrai plaisir. Un reproche ? La fiabilité toute relative des nouvelles aides à la conduite qui tendent à déresponsabiliser le conducteur... mais ce n'est pas vraiment lié à ce modèle ou à cette marque !”

ACHETÉE NEUVE EN JUIN 2018, 16000 km PARCOURUS, CONSO. MOYENNE : 6,5 l/100 km. ACCESSOIRES ACHEMÉS : ROUES HIVER EN OCTOBRE 2018 (1850 €).



aj L'avis de Brice Perrin

Excellent motoriste, BMW propose des diesels avec un fantastique rapport performances/agrément/consommation. J'apprécie beaucoup cette génération de Série 5 et, comme Laurent, je trouve les aides à la conduite perfectibles, en particulier l'aide au maintien dans la voie. D'autres font bien mieux !

Vos autos nous intéressent

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



CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur

lautojournal.fr

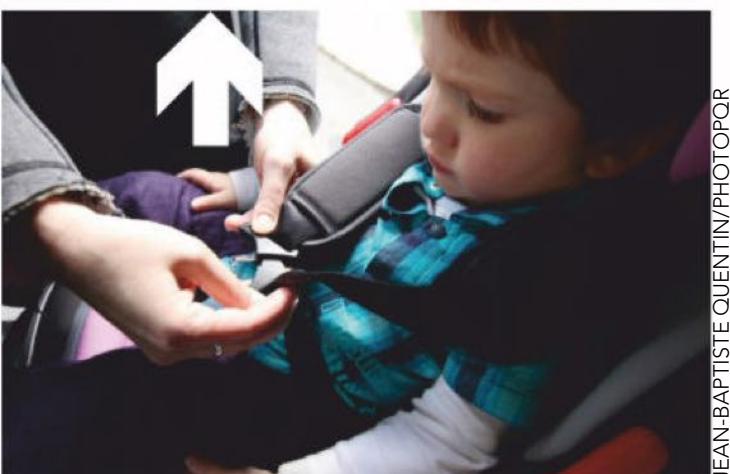
Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Quel siège enfant dans un utilitaire ?

Dans le cadre de mon travail, j'utilise un véhicule utilitaire (2 places). Le matin, je dépose ma fille de 19 mois à la crèche. Celle-ci est installée dans un siège "coquille" dos à la route. Elle commence à être à l'étroit dans ce dernier. J'envisage donc d'acheter un nouveau siège de type baquet. Je m'y perds un peu dans la réglementation entre ce qui est permis et toléré. Puis-je installer ce siège face à la route dans mon véhicule de fonction car si je l'installe dos à la route, je n'ai plus le rétroviseur droit dans mon champ de vision. Pourriez-vous m'orienter ? J.B.

Dans l'idéal, deux conditions de sécurité devraient être réunies. Primo que le véhicule soit équipé de fixations Isofix à l'avant et que le siège enfant soit adapté pour y être fixé. Secundo que l'airbag passager soit déconnectable. Même sans cela, la législation vous autorise à installer un enfant à l'avant d'une voiture si vous ne pouvez pas utiliser les places arrière (pas de places, défaut de ceinture...).



JEAN-BAPTISTE QUENTIN/PHOTOPQR



FLORIAN GROUT

DS 7 Crossback et Q3

DS 7, champion du demi-tour ?

Comment expliquez-vous que deux véhicules ayant chacun une transmission aux roues avant, le Q3 et le DS 7 Crossback, aient des diamètres de braquage aussi différents ; soit 11,8 m pour le premier et 10,5 m pour le second ? Ceci bien que les dimensions du DS 7 soient très supérieures à celles du Q3. G.P. La différence est en effet marquée. Elle s'explique par la bonne aisance dans cet exercice de l'ensemble des modèles du groupe PSA élaborés sur la plate-forme EMP2 et par le pire résultat du nouveau Q3. Rappelons que nous mesurons le diamètre de braquage entre murs et que la taille du porte-à-faux avant et celle des roues influent considérablement sur le résultat. Qu'importe, il faut retenir que le SUV français reste un des meilleurs élèves de sa classe.

Panda 4x4



YANN LEFEBVRE

Quoi pour remplacer la Panda 4x4 diesel ?

Quelle alternative conseillez-vous à la Fiat Panda 4x4 diesel, modèle qui ne se ferait plus désormais qu'en version essence ? J'ai essayé le Jimny et le Duster mais je ne les trouve pas assez tenus. Je roule beaucoup sur autoroute mais effectue aussi du franchissement et il m'arrive de tracter une remorque chargée sur des chemins caillouteux. On m'a parlé du Suzuki Vitara, qu'en pensez-vous ? M.G.

Vous avez besoin d'un véritable 4x4, doté d'une bonne garde au sol, de suspensions amples mais suffisamment tenues pour prendre plaisir à rouler sur route. Pas simple à trouver. Le Vitara, le Jeep Compass sont des alternatives. Il s'agit de SUV qui ont gardé une réelle capacité de franchissement mais qui restent agréables à conduire sur route.

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

DACIA DUSTER

En adoptant toute une gamme de nouveaux moteurs, le Duster devient plus séduisant que jamais. Et si vous vous laissiez tenter ? Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Apparue fin 2017, la deuxième génération de Duster ne manque pas de talent avec, à la clé, un joli succès commercial. Ainsi, pour l'anecdote, sachez qu'en 2018, il s'est vendu en France presque deux fois plus de Duster que de Renault Kadjar. Bien décidé à ne pas s'arrêter en si bon chemin, le SUV de Dacia vient de totalement refondre sa gamme de moteurs.

Ainsi, pour répondre aux nouvelles normes d'homologation, les diesels dCi deviennent Blue dCi et gagnent au passage 5 chevaux. Côté essence, les changements sont encore plus marquants puisque si l'antique 1.6 de 115 ch reste fidèle au poste, le 1.2 TCe 125 ch, lui, prend la porte. Il est remplacé par le tout nouveau 1.3 TCe mis au point conjointement par Renault et Mercedes et dis-

ponible sur le Duster en versions 130 et 150 ch, en attendant un TCe 100 ch pour la fin de l'année.

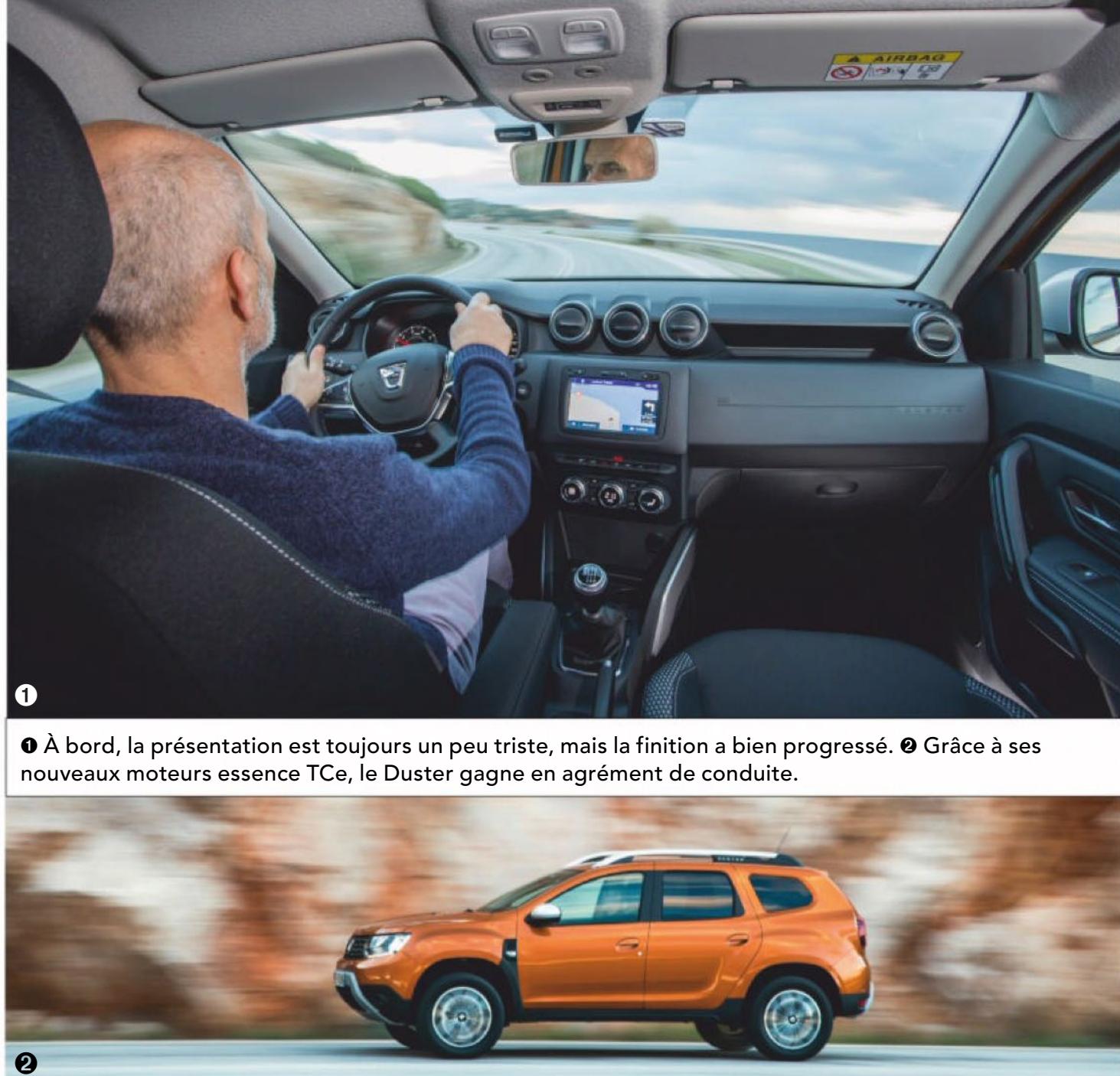
Sachant que l'arrivée de ces blocs à la fois modernes et plaisants à l'usage ne détourne pas le Duster de sa rigueur budgétaire, il est plus qu'urgent de procéder à une nouvelle revue de détails de la gamme, histoire de savoir quelle version domine désormais les débats.

Le Duster reçoit des diesels plus vertueux sur le plan écologique et, surtout, des blocs essence dernier cri. Question : que reste-t-il aux riches ?



LA GAMME

Moteurs/Prix	Duster	Essentiel	Confort	Prestige	Malus
Diesel	Blue dCi 95 ch 4x2	14 650 €	16 500 €	–	–
	Blue dCi 115 ch 4x2	–	17 100 €	18 200 €	19 300 €
	Blue dCi 115 ch 4x4	–	19 100 €	20 200 €	21 300 €
Essence	SCe 115 ch 4x2	11 990 €	13 850 €	–	–
	ECO-G 115 ch 4x2	13 090 €	14 950 €	16 050 €	17 150 €
	TCe 130 ch 4x2	–	16 250 €	17 350 €	18 450 €
	TCe 150 ch 4x2	–	–	17 850 €	18 950 €
0 €					
0 €					
65 €					
1 490 €					
773 €					
540 €					
540 €					



1

À bord, la présentation est toujours un peu triste, mais la finition a bien progressé. 2 Grâce à ses nouveaux moteurs essence TCe, le Duster gagne en agrément de conduite.

2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Les modèles essence/GPL 115 ch sont dotés d'une boîte à 5 rapports ; toutes les autres versions ont droit à une sixième vitesse. La commande n'est pas désagréable.

AUTOMATIQUE

Disparue de la gamme depuis quelques mois, la boîte EDC qui équipait en option (1 300 €) la version dCi 110 ch – devenue aujourd'hui

Blue dCi 115 ch – tarde à faire son retour. C'est dommage, d'autant que cette transmission fait bon ménage avec le 1.3 TCe.

INTÉGRALE

Enclicable depuis l'habitacle (*voir page suivante, légende 5*), la transmission intégrale s'accompagne d'une boîte de vitesses dotée d'un premier rapport plus court qui peut aider en tout-chemin. Le mode 4x4 n'est possible que jusqu'à 80 km/h. En option, 2 000 €, sur Blue dCi 115 ch uniquement.

L/I/h/empattement: 4,34 / 1,80 / 1,69 / 2,67 m

MOTEURS DIESEL

	Blue dCi 95 ch*	Blue dCi 115 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 3 750	115 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 750	260 à 2 000
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	169	168
Accélération 0-100 km/h (s)	12,6	11,6
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	12,4
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	4,2	6,1

MOTEURS ESSENCE

	SCe 115 ch	ECO-G 115 ch GPL	TCe 130 ch*	TCe 150 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5 500	115 à 5 500	130 à 5 000	150 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	156 à 4 000	144 à 4 000	240 à 1 600	250 à 1 700
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	158	169*	191	200*
Accélération 0-100 km/h (s)	13,2	14,5	11,1	10,6
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	16,8	20,2	NC	8,6
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	7,9	9,9	6	7,1

*Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

Blue dCi 95 ch

Ce ne sont pas les 5 chevaux qu'il a gagnés qui transforment ce bloc en bête de course, mais les 40 Nm supplémentaires sont toujours bons à prendre ! À l'usage, ce diesel est plus à l'aise sur les petits parcours que lors des longues étapes autoroutières.

Blue dCi 115 ch

Là encore, les 5 chevaux qui arrivent en renfort ne changent pas grand-chose en performances, mais en revanche, on note un petit gain côté consommation avec une baisse de 0,3 l/100 km en moyenne. À l'usage, ce bloc affiche une bonne polyvalence d'utilisation même si la discréption n'est pas son fort...

ESSENCE

SCe 115 ch / ECO-G

115 ch

Ce moteur n'existe que pour deux raisons. La première – sous l'appellation SCe 115 ch –, c'est de permettre à Dacia d'afficher un prix d'entrée de gamme très attractif (11 990 €), mais auquel il convient d'ajouter un malus écologique décourageant (1 490 €). La seconde, c'est de pouvoir faire carburer le Duster au GPL (ECO-G 115 ch). Si le prix moyen de ce carburant est intéressant (0,87 €/l) l'agrément de conduite, la consommation (10 l/100 km en moyenne) et le malus écologique (773 €) refroidissent légèrement.

TCe 130 ch

L'arrivée de ce 1 300 cm³ sous le capot du Duster constitue un avantage indéniable en matière d'agrément de conduite. Plus performant et plus sobre que l'ancien 1.2 TCe, ce bloc impose un malus écologique de 540 €.

TCe 150 ch

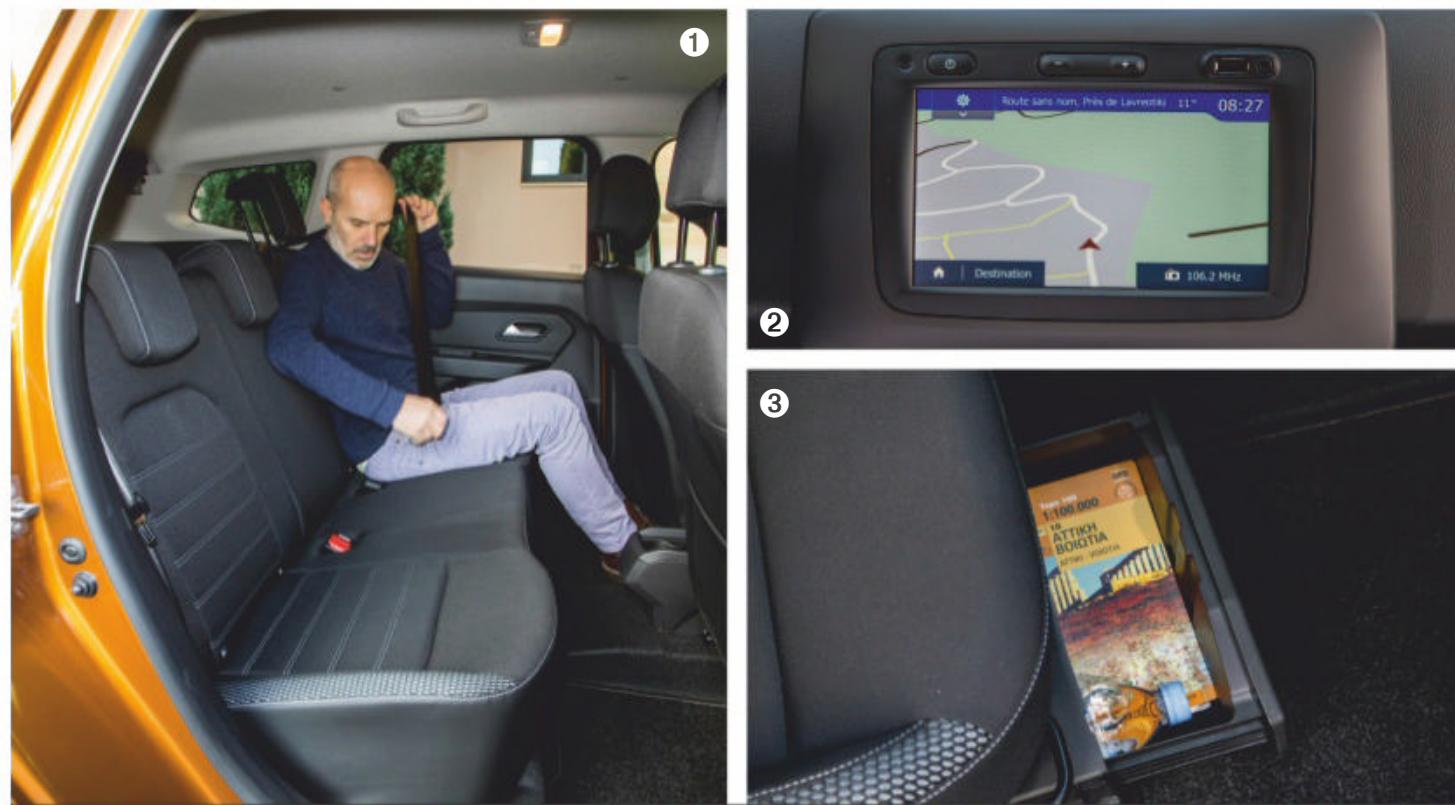
Plus de puissance et un agrément de conduite revu à la hausse, ça commence bien ! Financièrement, l'augmentation est raisonnable par rapport au TCe 130 ch (+ 500 €) et le malus écologique reste stable.

EQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, 3 appuie-tête arrière, aide au démarrage en côte, allumage automatique des phares, banquette arrière rabattable d'un seul tenant, condamnation centralisée avec télécommande, limiteur de vitesse, ordinateur de bord, pré-équipement radio, rétroviseurs réglables manuellement depuis l'intérieur, vitres avant à commande électrique.

EQUIPEMENTS/OPTIONS

	Duster	Essentiel	Confort	Prestige
Banquette arrière fractionnable	–	série	série	série
Barres de toit	❤ 90 €	série	série	série
Climatisation	–	série	série	série
Ensemble audio avec prise USB et connexion Bluetooth	–	série	série	série
Miroir de courtoisie côté passager	–	–	série	série
Projecteurs antibrouillard	–	–	série	série
Radar de stationnement	–	–	série	série
Régulateur de vitesse	–	–	série	série
Rétroviseurs électriques/dégivrants	–	–	série	série
Sellerie cuir	–	–	500 €	500 €



❶ À l'arrière, les passagers disposent d'un espace de 23 cm au niveau des jambes, une valeur honorable pour un SUV de cette taille. ❷ L'ensemble multimédia Media Nav Evolution n'est pas un monstre de réactivité, son graphisme est simpliste, mais son fonctionnement s'avère très intuitif. ❸ Le Duster n'oublie pas les aspects pratiques, comme le prouve ce tiroir de rangement situé sous le siège passager (finition Prestige). ❹ Le volume du coffre (478 dm³) est assez généreux. Le seuil de chargement, même pour un SUV, est un peu haut (78 cm). Enfin, la banquette arrière fractionnable est fournie de série à partir de la finition Essentiel. ❺ Sur les versions 4x4, les roues arrière s'enclenchent via cette molette située sur la console centrale. ❻ À partir de la finition Essentiel, les ailes avant reçoivent des protections.

LES FINITIONS**DUSTER**

Dans sa plus simple expression, le Duster va droit au but et ne s'encombre d'aucune fioriture. S'il ne s'affichait pas à un tarif aussi compétitif, il serait qualifié de pingre. Mais là, une telle sagesse budgétaire donne envie d'applaudir ! Cette exécution est livrable avec les moteurs SCe, ECO-G et diesel 95 ch.

ESSENTIEL

On monte en gamme ! À partir de cette finition, le Dacia fait quelques efforts en matière de présentation (cerclage des aérateurs en chrome satiné, enjoliveurs d'ailes avant, jantes acier stylisées...), mais aussi d'équipement avec, en plus des points mentionnés dans notre tableau, l'arrivée d'un miroir de courtoisie occultant côté conducteur, d'un volant ajustable dans les deux plans, d'un système de contrôle en descente (sur les versions 4x4 uniquement) et d'un siège conducteur réglable en hauteur.

❤ CONFORTE

Pour justifier son appellation, cette finition soigne encore un peu plus la présentation avec des poignées de porte couleur carrosserie, des inserts en chrome satiné sur les commandes intérieures d'ouverture des portes, un volant et un pommeau de levier de vitesses plus doux au toucher (Soft Feel), etc. L'équipement gagne un radar de recul, un régulateur de vitesse, des vitres arrière électriques, deux plafonniers centraux... Toutes ces attentions font grimper la note de 1 100 €.

❤ PRESTIGE

À partir de cette finition, le Duster ne fait plus de complexes et propose une dotation d'équipement très complète (*voir tableau ci-contre*) qu'il associe à une présentation soignée. Les aspects pratiques ne sont pas oubliés avec un tiroir sous le siège passager avant et un ensemble multimédia très complet. Là encore, l'effort financier à consentir est de 1 100 €.



La transmission intégrale arrivera sur les versions TCe 130 et TCe 150 ch à l'automne prochain.

LES PRINCIPALES OPTIONS

❤ PACK CITY (DE 400 À 900 €)

Dans sa définition la plus simple, le pack City s'adresse uniquement à la finition Confort. Il comprend alors le système de navigation et la caméra de recul. Dans ce cas, il est facturé 500 €. Plus complet, le pack City Plus concerne les finitions Confort et Prestige. Il comprend l'ensemble Media Nav (de série sur Prestige), la caméra multivues pour le stationnement et l'avertisseur d'angles morts. Ce pack est facturé 900 € sur Confort et 400 € sur Prestige.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (dans tous les cas)

❤ PACK NAVIGATION

(DE 300 À 550 €)

Sur la finition Essentiel, ce pack comprend le système Media Nav Evolution, le régulateur/limiteur de vitesse et le volant Soft Feel au toucher plus doux que celui d'origine. Dans cette configuration, il est facturé 550 €. Sur l'exécution Confort, qui possède déjà de série le régulateur/limiteur de vitesse et le volant Soft Feel, l'ajout du Média Nav Evolution est facturé 300 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK LOOK EXTÉRIEUR (300 €)

Comme tous les SUV, le Duster fait grand cas de son apparence et, pour cela, il propose ce pack destiné à lui donner un look à la fois plus baroudeur et plus cossu.

Ce dernier comprend des skis de protection avant et arrière, des barres de toit, des coques de rétroviseurs Dark Metal et des vitres arrière surteintées. Ce pack est disponible avec la finition Confort (de série sur Prestige).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK OFFROAD (795 €)

Si vous avez l'âme d'un baroudeur ou que vous souhaitez une meilleure protection de la carrosserie de votre Duster, le pack Offroad devrait vous séduire. Ce dernier comprend en effet de larges protections latérales et des extensions d'ailes en plastique. L'ensemble s'intègre bien à la silhouette du SUV. À noter que ce pack fait partie de la liste des accessoires disponibles sur le Duster. Le prix que nous indiquons inclut le montage.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

EN VRAC (200 €)

Malgré la sagesse dont il fait preuve sur le plan financier, le Duster s'autorise quelques touches de "luxe". Ainsi, en option, existe un avertisseur d'angle mort (également présent dans le pack City Plus) facturé 200 €. La carte permettant l'accès à bord et le démarrage sans clé est également au programme, sur Prestige (200 €). Enfin, les sièges avant chauffants sont proposés au prix de 200 € sur les exécutions Confort et Prestige.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX
TCe 150 ch Prestige
18 950 € hors options – Malus écologique : 540 €

Cette deuxième génération de Duster avait déjà fait de nombreux progrès au niveau de la présentation. Désormais, grâce à l'apport de ses nouveaux moteurs, c'est l'agrément de conduite qui fait un bond en avant substantiel. Sur ce plan, le faible écart existant entre les versions TCe 130 et 150 ch (500 €) nous conduit à préférer la plus puissante. Côté finitions, la sagesse pécuniaire du Duster nous conduit à choisir l'exécution la plus chic!

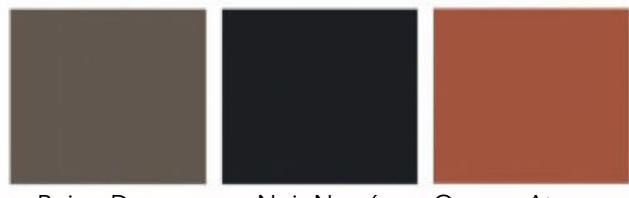
LES TEINTES

Peintures opaques (gratuites)



Blanc Glacier Bleu Navy

Peintures métallisées (500 €)



Beige Dune Noir Nacré Orange Atacama



Gris Comète Bleu Cosmos Brun Vision



Gris Platine

LES JANTES



Roues acier de série sur Duster.



Roues acier de série sur Essentiel.



Jantes alliage de série sur Confort.



Jantes alliage de série sur Prestige.

PEUGEOT 208

La citadine de Peugeot offre un panel de versions assez fourni au sein duquel chacun pourra trouver son bonheur. Très présente en occasion, elle permet de réaliser de bonnes affaires. Par Pascal Serres

Deuxième modèle le plus vendu en France, la Peugeot 208, dont la deuxième génération arrivera sur le marché cet automne, affiche un niveau de qualité moyen. C'est surtout l'intérieur qui pâtit d'une finition perfectible laissant apparaître, surtout pour les premiers modèles, des vibrations et bruits. Cela s'arrange cependant pour les modèles restylés, depuis 2015. La citadine du Lion convainc sur route grâce à un comportement serein et un confort appréciable. Elle peut recevoir moult mécaniques, globalement performantes et agréables sur tous les types de parcours. Seules les plus faibles puissances sont critiquables hors des villes. Les diesels pour leur part se démarquent par leur consommation très souvent en deçà de la moyenne. C'est encore plus vrai pour les blocs apparus au moment du restylage, et notamment le 1.6 de 75 ch.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
1.0 VTi - PureTech	68	5	Un petit bloc juste agréable en ville, mais anémique sur route. Peu intéressant.
1.2 PureTech	68	5	
1.2 VTi - PureTech	82	5	
1.2 PureTech	110	6,3	
1.6 VTi	120	6,5	
1.6 THP	155/165	8	
1.6 THP GTi	200/208	8,5	
1.4 HDi - e-HDi	68	5	Le surcroît de cylindrée ne suffit pas à combler le manque d'agrément de ce moteur sur route.
1.6 BlueHDi	75	4,3	
1.6 e-HDi	92	6	
1.5 BlueHDi	100	5	
1.6 e-HDi - BlueHDi	100/115/120	5,3	

Essence

Diesel

Avec lui, la 208 devient plus polyvalente et peut affronter tous les types de parcours.

Doux et vif à bas régime, ce moteur se montre un peu trop bruyant lorsque le rythme s'accélère.

Ce bloc puissant et agréable transforme la citadine en petite bombe, mais a du mal à contrôler son appétit.

Une version vive et amusante qui ravira les nostalgiques des trois initiales magiques: GTi.

Un bloc qui ne présente pas d'intérêt majeur, excepté pour son appétit des plus modérés.

Ce diesel à la consommation exemplaire est plus convaincant dans la réalité que sur le papier.

Bien que légèrement bruyant, ce diesel offre un très bon rapport prix/agrément. Il sait aussi rester sobre.

Arrivé récemment, ce moteur de nouvelle génération quasi inexistant en occasion est aussi efficace que sobre.

On appréciera la rondeur de fonctionnement et la polyvalence de ce diesel.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 6 500 €

Diesel : à partir de 3 800 €

Génération : actuelle (1^{re})

Commercialisation : depuis 2012

Restylage : 2015

Carrosserie : berline

Modèles en circulation : 600 200



NOTRE CHOIX
1.2 PURETECH 110 ch
ALLURE
de 2015

1^{er} prix prospecté: **11 250 €**
28 700 km


MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	110 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 199 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	185/65 R 15

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,97 / 1,74 / 1,46 / 2,54 m
Poids/tractable freiné	1 060 / 960 kg

Performances

1 000 m d. a.	32,1 s
0 à 100 km	10,2 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e	10,5 / 14 s
Vitesse maxi	183 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	33 / 67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	23 cm
Largeur aux coudes AV / AR	140 / 139 cm
Volume de coffre	332 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 750 €	Carte grise**: 166,50 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,5 / 6 / 6,3 l/100 km
Autonomie / Réservoir	794 km / 50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	200 €	Kit de distribution	180 €
Amortisseurs AR	180 €	Embrayage	280 €
Disques AV	270 €	FAP	490 €
Disques AR	400 €	Pneus (1 paire)	200 €
Plaquettes AV	150 €	Feu AV	500 €
Plaquettes AR	90 €	Feu AR	135 €
Filtre à air	33 €	Bouclier AV	400 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	350 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

Malgré son ancienneté, l'outil de production de la 208 ne semble pas vraiment à maturité. En effet, il faut regretter des rappels dus à des défauts en usine, ce qui est plutôt surprenant au bout de sept ans de carrière. Les organes mécaniques sont, eux, à l'abri des gros soucis.

LES PANNEES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

Bruit de distribution sur les 1.6 THP du à l'allongement de la chaîne (défaut du tendeur hydraulique) jusqu'en 2014. Consommation d'huile à surveiller sur les premiers blocs 3 cylindres 1.0 VTi 68 ch, 1.2 VTi 82 ch puis 1.2 PureTech turbo. Jusqu'à mi-2017, risque de

rupture de la courroie de distribution, sur les 1.2 PureTech turbo.

MOTEURS DIESEL

De nombreux cas d'encrassement de la vanne EGR, du FAP ou même des injecteurs, surtout sur les modèles ne circulant qu'en ville.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR DIESEL

Défauts de fonctionnement du 1.6 e-HDi 92 ch (à-coups, perte de puissance) pouvant nécessiter soit une reprogrammation du boîtier électronique, soit le remplacement des injecteurs.

HABITACLE

Assemblage perfectible et apparition de nombreuses vibrations du tableau de bord ou de bruit au niveau de la banquette arrière. Message d'erreur de l'écran tactile (à remplacer).

LES RAPPELS

MAJEURS

DIRECTION (AVRIL 2018)

Risque de mauvais serrage des bielles de direction sur les pivots avant (véhicules produits le 22 juin 2017).

ALTERNATEUR (FÉVRIER 2018)

Mauvais serrage des vis de fixation de l'alternateur et du compresseur de climatisation (208 fabriquées entre les 27 et 29 novembre 2017).

TRAIN ARRIÈRE (JANVIER 2018)

Sur les Peugeot 208 fabriquées les 8 et 9 juin 2017, les vis de fixation des moyeux de roues sur la traverse arrière risquent d'avoir été mal serrées.

BOÎTE DE VITESSES AUTO

EAT6 (MARS 2018)

Sur les 208 fabriquées du 13 mai au 22 juin 2016 (VIN VR3CUBHYMGY082769 à VF3CUBHYMGY107837), impossibilité de passage des rapports ou engagement d'un mauvais rapport (kit actionneur non conforme).

TRAIN AVANT (NOVEMBRE 2017)

Mauvais serrage de plusieurs pièces du train AV pouvant entraîner du bruit et un manque de précision dans la direction (1 751 voitures fabriquées du 21 juillet au 21 septembre 2017).

DÉMARREUR (AVRIL 2017)

Sur les 208 fabriquées du 11 juillet au 11 octobre 2016 (VIN VF3CAHMX6GT153475 à VF3CCHMZ6HW000205), impossibilité d'actionner le démarreur ou fonctionnement en continu de ce dernier (relais électrique défectueux).

CARROSSERIE (MARS 2017)

Mauvais collage du becquet arrière sur les 208 construites du 5 au 25 janvier 2017 (VIN VF3CCHMZ6GT237700 à VF3CCHMZ6HW016618).

ÉLECTRONIQUE

Bugs récurrents de l'écran tactile, GPS inopérant, défaillances de la connectivité du téléphone ou de la jauge à carburant... Tous ces problèmes imposent des mises à jour.

CARROSSERIE

Sur quelques premiers modèles, vibrations du capot dont le crochet de fermeture n'est pas correctement monté. Fragilité de certaines peintures (sensibilité aux gravillons avec apparition d'éclats).

MOTEUR (OCTOBRE 2016)

Sur les 208 1.2 PureTech 110 et 130 ch produites du 7 janvier au 23 février 2016, risque de fuite d'huile au niveau du turbocompresseur (raccord d'alimentation mal serré) pouvant causer un incendie.

BERCEAU MOTEUR (AOÛT 2014)

L'emboutissage d'une pièce du berceau moteur pourrait être non conforme et altérer sa résistance mécanique (208 fabriquées entre le 4 et le 23 juin 2014). Les véhicules concernés doivent être contrôlés et, si nécessaire, le berceau doit être changé.

SUSPENSION (JUIN 2014)

Sur les Peugeot 208 produites du 24 septembre au 26 novembre 2013, les vis de fixation des triangles de suspension avant peuvent être non conformes et se rompre. Elles doivent être remplacées.

ALIMENTATION EN CARBURANT

(AVRIL 2014)

Sur les 208 1.6 e-HDi, risque de fuite de carburant (mauvais serrage des tuyaux de la rampe haute pression de carburant).

MOTEUR (AVRIL 2014)

Rappel des 208 1.2 VTi 82 ch pour contrôle du jeu au vilebrequin et remplacement du bloc moteur si nécessaire.

BERCEAU MOTEUR

(OCTOBRE 2013)

Remplacement du berceau moteur sur les 208 fabriquées entre le 21 août et le 3 septembre 2013 (points de soudure mal réalisés).

ABS/ESP (JANVIER 2013)

Risque de dysfonctionnement de l'ABS ou de l'ESP, à cause d'une mauvaise régulation de la pression hydraulique (208 produites du 16 décembre 2011 au 13 janvier 2012).



LES ATOUTS DE VOS CROISIÈRES

4 itinéraires incontournables et des départs à la meilleure des saisons !

- **D'avril à octobre 2019** Certains des plus célèbres vignobles français et le **MAGNIFIQUE TERROIR DU SUD-OUEST** au fil de la **GIRONDE** : **Médoc, Pauillac, Saint-Emilion...**
- **Du 17 au 24 juin 2019** Les **PAYSAGES ÉPOUSTOUFLANTS** de la steppe hongroise et des petites Carpates, sans oublier les sites classés par l'UNESCO et les **PLUS BELLES VILLES d'Europe de l'Est**, en naviguant sur le **DANUBE (vols inclus)**.
- **Du 23 au 28 octobre 2019** **LA SEINE** sur les pas des peintres impressionnistes **ET SES PLUS BELLES ESCALES** : Honfleur, Etretat, Giverny...
- **Du 29 octobre au 1^{er} novembre 2019** Profitez d'une **croisière gastronomique sur le RHIN**, avec un dîner surprise de **Marc HAEBERLIN, chef 2 étoiles*** à l'**auberge de l'III**, et d'une dégustation de vins commentée par **Serge DUBS***, grand sommelier de France.

Informations & réservations au **01 41 33 59 00**

du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h, en précisant le **code Auto journal**

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

ou demandez vos brochures en renvoyant le coupon ci-dessous 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 :

Saveurs & grands crus **CE19GIRP**

Danube **CE19DANP**

Impressionnistes Seine **CE19IMP**

Gastronomie Rhin **CE19GASTP**

Nom: Prénom:

Adresse:

Code postal: Ville:

Tél.: Email:

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

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	4		0	19 390

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
2.0 JTdm 170 ch Executive TCT	6	M	75	34 450
Surcoût Super : "base" + 2 150 €				
Surcoût Executive : Super + 3 250 €				
Surcoût Sport Edition : Executive + 0 €				
Surcoût Veloce : 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

Surcoût Super : "base" + 4 800 €
Surcoût Sport Edition : Super + 5 000 €
Surcoût Executive : Sport Edition + 0 €
Surcoût Lusso : Executive + 4 800 €
Surcoût Veloce TI : Veloce + 8 100
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 40 700 €

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

Surcoût Edizione Speciale : Standard Edition + 4 300 €

Surcoût Competizione : Standard Edition + 9 300 €

4C SPYDER

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

ALPINE

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE A110

Pure	15	M	540	54 700
Surcoût Légende: Pure + 3 800 €				

ASTON MARTIN

TYPE CV B/M* PRIX

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

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE A1

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

Q2

3.0 TFSI 116 ch	6	M	45	26 380
3.5 TFSI COD 150 ch	8	M	80	28 460
4.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11	M	613	35 030
SQ2 Quattro S tronic	19	M	2 300	50 900
30 TDI 116 ch	6	M	55	27 770

A3 BERLINE (4 PORTES)

3.0 TFSI	6		0	27 420
3.5 TFSI COD	8	M	45	29 490
4.0 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

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

Berline - 550 € à - 1 400 €

1.4 TFSI 115 ch	6	M	50	31 920
1.5 TFSI 150 ch	7	M	40	33 960
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	10	M	173	38 150
S3 S tronic	20	M	2 010	60 760
1.6 TDI 116 ch	5		0	33 450

TT

1.8 TFSI 180 ch	10	M	300	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	M	473	41 830
S Quattro S tronic	20	M	2 300	59 560
RS Quattro S tronic	28	M	10 500	74 800
2.0 TDI 184 ch	9	M	60	41 220

TT ROADSTER

Surcoût : coupé + 3 000 €

35 TFSI	8	M	473	33 670
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	M	3 473	44 000
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	3 756	46 700
35 TDI S tronic	8	M	50	38 300
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	253	46 200

100 [LE PRIX DU NEUF]

320d Lounge 10 M 210 43 250
330d Lounge xDrive Auto. 15 M 2 453 54 850

Surcoût Sport Ultimate : Lounge + 4 950 €

Surcoût Luxury Ultimate : Sport Ultimate + 4 650 €

Surcoût M Sport Ultimate : Sport Ultimate + 3 650 €

SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge 10 M 1 490 42 500
440i Lounge Auto. 21 M 4 253 56 400
M4 32 M 10 500 87 900
M4 Pack Competition 34 M 10 500 94 700
420d Lounge 10 M 45 44 500
430d Lounge xDrive Auto. 15 M 1 490 56 350

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 11 M 613 48 650
sDrive30i 15 M 613 54 700
M40i 23 M 4 460 67 650

Surcoût Sport : "base" + 4 550 €

Surcoût M Sport : Sport + 2 100 €

X3

xDrive20i Lounge Auto. 11 M 3 660 48 250
xDrive30i Lounge Auto. 15 M 3 753 53 950
M40i Auto. 25 M 10 500 75 800
M 38 NC 99 200
M Competition 41 NC 107 750
sDrive18d Première Auto. 7 M 173 44 750
xDrive20d Lounge Auto. 10 M 690 52 450
xDrive25d xLine Auto. 13 M 1 101 56 100
xDrive30d Lounge Auto. 16 M 2 353 58 950
M40d Auto. 21 M 4 673 74 800

Surcoût Lounge : Première + 2 750 €

Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €

Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €

Surcoût M Sport : xLine + 2 400 €

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
M 38 NC 101 700
M Competition 41 NC 110 250
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 49 450
530i Lounge xDrive Auto. 15 M 860 59 400
540i Lounge xDrive Auto. 23 M 5 810 66 200
M5 Auto. 52 M 10 500 127 550
M5 Competition Auto. 55 M 10 500 136 500
530e iPerformance Lounge 13 0 58 000
518d Lounge Auto. 8 0 46 450
520d Lounge Auto. 10 M 35 50 450
530d Lounge Auto. 15 M 173 61 000
540d Lounge xDrive Auto. 20 M 1 490 68 650
M550d xDrive Auto. 28 M 5 113 91 250

Surcoût Sport : Lounge + 4 700 € à + 5 000 €

Surcoût Luxury : Sport + 250 € à + 2 550 €

Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 € à + 2 550 €

SÉRIE 5 TOURING

Surcoût : berline + 1 600 € à + 2 650 €

SÉRIE 6 GRAN TURISMO

640i Lounge xDrive Auto. 23 M 8 460 74 850
620d Lounge Auto. 10 M 85 61 150
630d Lounge Auto. 16 M 1 153 69 400
640d Lounge xDrive Auto. 20 M 2 300 77 400

Surcoût Sport : Lounge + 4 700 €

Surcoût Luxury : Sport + 650 €

Surcoût M Sport : Luxury + 4 350 €

NOUVELLE SÉRIE 8 COUPÉ

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 €

NOUVELLE SÉRIE 8 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 8 000 €

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 €

NOUVELLE SÉRIE 7

740 Li xDrive NC M 5 810 106 650
750i xDrive NC M 10 500 116 950
M760Li xDrive NC M 10 500 183 650
745e NC 0 104 450
730d xDrive NC M 953 97 750
740d xDrive NC M 1 373 104 750
750d xDrive NC M 1 873 116 150

Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €

Surcoût Exclusive : M Sport + 4 750 €

NOUVEAU X7

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 €

i8

Hybride rechargeable 11 0 142 050

i8 ROADSTER

Hybride rechargeable 11 0 157 050

CITROËN

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

Jusqu'à -40%

03 81 36 30 30 | www.autojm.fr

TYPE CV B/M* PRIX

C-ZERO

Confort 1 B 6 000 26 900

C1 (3 PORTES)

1.0 VTi 72 ch Live 4 0 10 550

Surcoût Feel : Live + 1 800 €

Surcoût Shine : Feel + 1 400 €

C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

C3

1.2 PureTech 82 ch Live 4 0 13 200

1.2 PureTech 82 ch Feel 4 0 15 650

1.2 PureTech 110 ch Feel 5 0 17 300

1.5 BlueHDI 100 Feel 5 0 18 550

Surcoût Feel : Live + 1 550 €

Surcoût Shine : Feel + 1 850 €

Surcoût Origins : Shine + 1 500 €

C3 AIRCROSS

1.2 PureTech 82 ch Live 4 0 16 200

1.2 PureTech 110 ch Feel 6 0 19 650

1.2 PureTech 130 ch Shine 7 0 22 950

1.5 BlueHDI 100 ch Live 5 0 19 300

1.5 BlueHDI 120 Feel Auto. 6 0 23 600

Surcoût Feel : Live + 1 800 €

Surcoût Origins : Feel + 1 900 €

Surcoût Shine : Feel + 2 300 €

NOUVELLE C4 CACTUS

1.2 PureTech 110 ch Live 5 0 18 650

1.2 PureTech 130 ch Feel 7 0 21 200

1.5 BlueHDI 100 Live 5 0 20 800

1.5 BlueHDI 120 Feel Auto. 6 0 25 000

Surcoût Feel : Live + 1 600 €

Surcoût Origins : Feel + 1 600 €

Surcoût Shine : Feel + 2 300 €

G4 SPACETOURER

1.2 PureTech 130 ch Live 7 0 26 300

1.5 BlueHDI 130 ch Live 6 0 28 500

2.0 BlueHDI 160 Feel Auto. 9 M 70 34 150

Surcoût Origins : Live + 1 900 €

Surcoût Feel : Live + 2 150 €

Surcoût Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €

GRAND C4 SPACETOURER

Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €

1.6 PureTech 180 ch Feel Auto. 10 M 90 33 350

NOUVEAU C5 AIRCROSS

1.2 PureTech 130 ch Start 7 M 40 24 700

1.6 PureTech 180 ch Feel Auto. 10 M 90 33 150

1.5 BlueHDI 130 ch Live 6 0 28 900

2.0 BlueHDI 180 ch Feel Auto. 9 M 70 36 050

Surcoût Live : Start + 1 800 €

Surcoût Feel : Live + 2 650 €

Surcoût Shine : Feel + 3 100 €

NOUVEAU BERLINGO TAILLE M

1.2 PureTech 110 ch Live 6 M 45 21 950

1.5 BlueHDI 75 ch Live 4 0 21 850

1.5 BlueHDI 100 ch Live 5 0 23 100

1.5 BlueHDI 130 ch Feel 7 0 26 450

Surcoût Feel : Live + 1 600 €

Surcoût Shine

QUBO			
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	M	140
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	M	140
DOBLO			
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	M	1 050
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	1 050
Surcouf Trekking: Lounge + 1 300 €			
DOBLO MAXI			
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	1 050
FORD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE KA+			
1.2 70 ch Essential	4	M	35
1.2 85 ch Ultimate	5		0
1.5 TDCi 95 ch Ultimate	5		0
Surcouf White Edition/Black Edition: Ultimate + 600 €			
NOUVELLE KA+ ACTIVE			
1.2 85 ch	5	M	113
1.5 TDCi 95 ch	5		0
FIESTA (3 PORTES)			
1.1 70 ch Essential	5		0
1.1 85 ch Essential	5		0
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line	6		0
ST Pack	11	M	410
1.5 TDCi 85 ch Essential	4		0
1.5 TDCi 120 ch ST-Line	6		0
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
1.0 EcoBoost 100 ch Pack	6		0
1.0 EcoBoost 125 ch Pack	6		0
1.0 EcoBoost 140 ch Plus	7		0
1.5 TDCi 85 ch	4		0
1.5 TDCi 120 ch Pack	6		0
Surcouf Pack: "base" + 1 200 €			
Surcouf Plus: Pack + 1 500 €			
NOUVEL ECOSPORT			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	7	M	55
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	M	50
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	M	50
1.5 EcoBlue 100 ch Trend	5		0
1.5 EcoBlue 125 ch Titanium	7		0
Surcouf Titanium: Trend + 3 050 €			
Surcouf ST-Line: Titanium + 1 300 €			
NOUVELLE FOCUS			
1.0 EcoBoost 85 ch Trend	4		0
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	40
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10	M	45
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	4		0
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6		0
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	NC		NC
Surcouf ST-Line: Titanium + 750 €			
Surcouf Vignale: ST-Line + 2 150 €			
NOUVELLE FOCUS ACTIVE			
1.0 EcoBoost 125 ch	NC		0
1.5 EcoBoost 150 ch	NC	M	40
1.5 EcoBlue 120 ch	NC		0
2.0 EcoBlue 150 ch	NC		0
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
1.0 EcoBoost 125 ch Sport	6	M	113
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	M	75
1.5 TDCi 120 ch Sport	6	M	75
2.0 TDCi 150 ch Sport PowerShift	8	M	540
Surcouf Titanium: Sport + 400 €			
GRAND C-MAX			
Surcouf: C-MAX + 600 €			
KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	2 453
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	2 453
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	M	410
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	M	2 153
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 €			
NOUVELLE MONDEO			
Hybrid 187 ch Titanium	9		0
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	M	40
Surcouf: berline + 1 000 €			
NOUVELLE MONDEO SW			
Surcouf: berline + 1 000 €			
S-MAX			
1.5 EcoBoost 165 ch Titanium	NC		NC
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	M	210
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	M	210
2.0 EcoBlue 240 ch ST-Line Auto.	14	M	2 153
Surcouf ST-Line: Titanium + 1 600 €			
Surcouf Vignale: ST-Line + 5 100 €			
GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9		NC
2.0 EcoBlue 120 ch Trend	6	M	353
2.0 EcoBlue 150 ch Trend	8	M	253
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	M	253
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14	M	2 773
Surcouf Titanium: Trend + 2 200 €			
NOUVEAU EDGE			
2.0 EcoBlue 238 ch ST-Line Auto. AWD	15	M	7 340
Surcouf Vignale: ST-Line + 3 400 €			
NOUVELLE MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost	19	M	10 500
GT	36	M	10 500
Bullitt	37	M	10 500
NOUVELLE MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcouf: Fastback + 4 000 €			
TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M	173
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4		0
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		0
Surcouf Trend: Ambiente + 750 €			
Surcouf Sport: Trend + 1 740 €			
Surcouf Titanium: Sport + 0 €			
NOUVEAU TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6		NC
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		NC
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		NC
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
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	M	300
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
1.5 i-VTEC Sport	10	M	75
Type-R GT	21	M	6 810
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0
Surcouf Executive: Elegance + 2 000 €			
Surcouf Exclusive: Executive + 2 600 €			
Surcouf Premium: Exclusive + 1 000 €			
NOUVELLE CIVIC (4 PORTES)			
1.5 i-VTEC Elegance	10	M	75
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0
Surcouf Exclusive: Elegance + 4 300 €			
NOUVEAU HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	173
Surcouf Executive: Elegance + 2 630 €			
Surcouf Exclusive: Executive + 1 700 €			
Surcouf First Edition: Exclusive + 600 €			
NOUVEAU CR-V			
1.5 i-VTEC 173 ch Comfort	10	M	773
1.5 i-VTEC 193 ch Executive 4WD CVT	11	M	2 773
Hybrid Comfort	NC		NC
Surcouf Elegance: Comfort + 2 600 € à + 2 750 €			
Surcouf Executive: Elegance + 3 120 € à + 5 430 €			
Surcouf Exclusive: Executive + 3 500 € à + 5 500 €			
Surcouf Origin Edition: Exclusive + 2 200 € à + 2 250 €			
NSX			
3.5		M	10 500
			197 500

HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 66 ch Initia	4	M	35
1.2 87 ch Intuitive	5	M	75
NOUVELLE i20			

COMPASS			
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

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 €			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 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 148 ch 4x4 GT Line Auto.	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 €			

||
||
||

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 €				

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 d 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

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

GLE COUPE				
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

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
560 e Limousine	22		0	118 650
350 d Executive Auto.	17	M	2 453	93 250
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	3 473	100 450

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 €				
Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €				
Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €				

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.				

</tbl_r

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	253	35 050
GTi by Peugeot Sport	16	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	40	27 000
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	90	36 250
1.5 BlueHdi 130 ch Active		0	31 600
2.0 BlueHdi 180 ch GT Line Auto.	10	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	40	27 800
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	90	38 250
1.5 BlueHdi 130 ch Active	6	0	34 300
2.0 BlueHdi 180 ch GT Line Auto.	10	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	65	34 600
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	140	46 000
1.5 BlueHdi 130 ch Active	6	0	32 300
2.0 BlueHdi 160 Allure Auto.	9	40	38 800
2.0 BlueHdi 180 ch GT Line Auto.	9	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	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	4 460	55 040
S	24	8 460	67 790
GTS	25	10 500	78 830
718 BOXSTER			
2.0	19	4 460	57 080
S	24	8 460	69 830
GTS	25	10 500	80 870
NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 992)			
Carrera S	NC	NC	122 255
PANAMERA			
3.0	22	5 113	93 407
4S	33	10 500	118 007
Turbo	46	10 500	159 047
4 E-Hybrid	31	0	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	0	189 062
NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 2 880 € à + 5 040 €			
MACAN			
2.0	15	5 340	58 835
S	23	10 500	64 355
GTS	25	10 500	77 555
Turbo	29	10 500	87 350
Turbo Pack Performance	33	10 500	94 790
NOUVEAU CAYENNE			
3.0	24	10 500	77 184
S	34	10 500	94 464
Turbo	47	10 500	141 744
E-Hybrid	21	NC	92 304
TALISMAN			
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	90	33 900
1.8 TCe 225 ch Intens EDC	13	3 660	38 000
1.7 Blue dCi 150 ch Zen	8	60	32 500
2.0 Blue dCi 160 ch Limited EDC	8	80	35 900
2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	11	140	40 800
Surcoût Limited : Zen + 400 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €			
Surcoût S-Edition : Intens + 4 000 €			
Surcoût Initiale Paris : S-Edition + 1 300 €			
TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			

RENAULT					
RRG Paris		Ventes de véhicules Neufs et Occasions			
Tel : 01 86 65 49 45					
www.renaultparis.fr					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
NOUVELLE TWINGO					
1.0 SCe 65 ch Life	NC	NC	11 400		
1.0 SCe 75 ch Zen	NC	NC	13 500		
0.9 TCe 95 ch Zen	NC	NC	14 300		
Surcoût Intens : Zen + 1 200 €					
Surcoût Le Coq Sportif : 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 Red Edition : Intens + 700 €					
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	2 300	38 100		
R.S. Trophy	19	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		
1.7 Blue dCi 150 ch GT-Line	NC	NC	34 600		
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 Zen : Life + 2 100 €					
Surcoût Limited : Zen + 600 €					
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €					
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 300 €					
GRAND SCÉNIC					
Surcoût : Scénic + 600 €					
NOUVEAU KADJAR					
1.3 TCe 140 ch Life	8	M 353	26 200		
1.3 TCe 160 ch Intens	9	M 353	32 600		
1.5 Blue dCi 115 ch Life	6	0	28 400		
1.7 Blue dCi 150 ch Intens 4x4	8	M 410	37 700		
Surcoût Wave : Life + 2 800 €					
Surcoût Intens : Life + 4 900 €					
Surcoût Black Edition : Intens + 1 800 €					
Surcoût ESF : Intens + 1 900 €					
TALISMAN					
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M 90	33 900		
1.8 TCe 225 ch Intens EDC	13	M 3 660</			

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	
CÉLÉRIOS				
1.0 VVT 68 ch Avantage	3		0	9 790
Surcoût Privilège : Avantage +1600 €				
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	
NOUVELLE MODEL 3				
Batterie Grande Autonomie	NC	B	6 000	53 500
Performance	NC	B	6 000	64 300
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 VVT-i 72 ch x	4		0	11 190
Surcoût x-play : x + 1 850 €				
Surcoût x-cite : x-play + 1 000 €				
AYGO (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 400 €				
Surcoût x-trend : x-cite + 0 €				

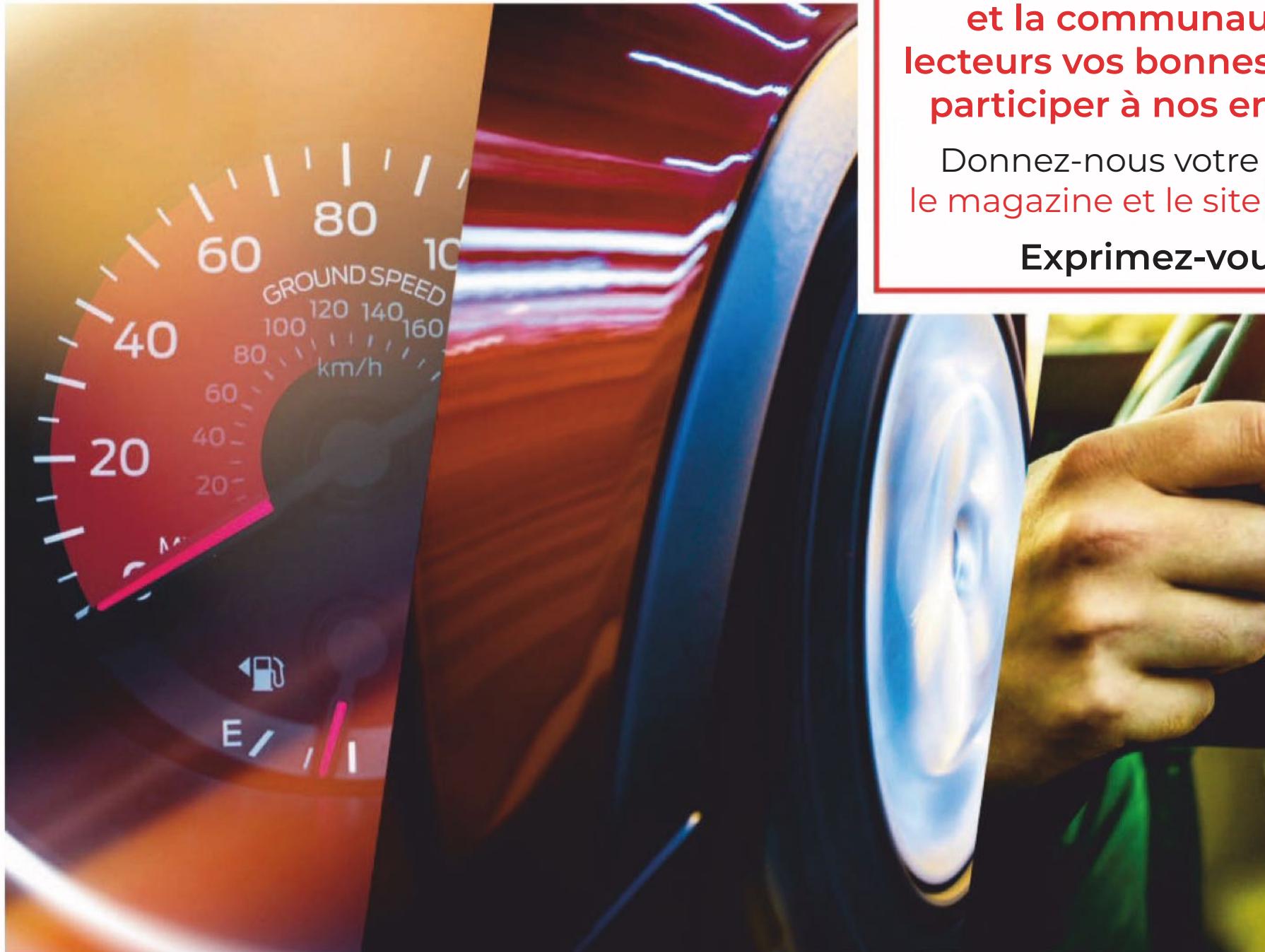
YARIS (3 PORTES)				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
1.0 VVT-i 70 ch Active	4		0	14 350
1.5 VVT-i 110 ch France	6		0	16 400
Surcoût France : Active + 900 €				
YARIS (5 PORTES)				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
100h France	5		0	19 650
Surcoût : 3 portes + 600 €				
Surcoût Design Y20 : France + 1 400 €				
Surcoût 20ème anniversaire : Design Y20 +1 200 €				
Surcoût Dynamic : France + 800 €				
Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €				
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €				
C-HR				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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 €				
NOUVELLE COROLLA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
122h Active	4		0	26 950
180h Design	7		0	30 950
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Collection : Design + 2 500 €				
PRIUS				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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 €				
PRIUS +				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
136h Active	4		0	33 000
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €				
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €				
NOUVEAU RAV4				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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)				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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)				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €				
GT86				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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	10 950
1.0 75 ch Move up!	4		0	13 840
1.0 TSI 90 Move up!	5		0	14 480
GTI	6		0	17 110
Surcoût Move up! : Take up! + 2 500 €				
Surcoût High up! : Move up! + 1 930 €				
UP! (5 PORTES)				
e-Up!	2	B	6 000	28 000
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût IQ Drive : Move Up! + 900 €				
CROSS UP!				
1.0 TSI 90	5		0	16 900
POLO				
1.0 65 ch Trendline	4		0	14 810
1.0 80 ch Trendline	4			

Le café des lecteurs

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

VOTRE AVIS COMPTE POUR NOUS



Venez partager avec nous et la communauté de lecteurs vos bonnes idées et participer à nos enquêtes

Donnez-nous votre avis sur le magazine et le site **l'auto-journal**.

Exprimez-vous !

Donnez-nous votre avis... **l'auto-journal** vous récompense !

En nous rejoignant, vous gagnerez des cadeaux sélectionnés par l'Auto-Journal et participerez à notre tirage au sort exceptionnel lors de votre inscription :

500€ de chèques-cadeaux à gagner ! *

À tout de suite sur
www.lecafedeslecteurs.com



Scannez-moi
avec l'appareil photo
de votre smartphone
ou une application
de QR Code

*Jeu gratuit organisé par Mondadori Magazines France, 8 rue François Ory – 92543 MONTROUGE Cedex, avec tirage au sort, réservé à toute personne majeure résidant en France Métropolitaine du 23/03/19 au 23/06/19 inclus. Pour participer au tirage au sort, il suffit de se rendre à l'adresse www.lecafedeslecteurs.com et suivre les instructions. Un tirage au sort sera effectué parmi l'ensemble des participations valides. À gagner : 5 chèques-cadeaux Kadeos Infini de 100€ à utiliser chez les enseignes partenaires.

Le règlement complet est accessible sur www.lecafedeslecteurs.com et peut être obtenu gratuitement en écrivant à Mondadori France (timbre de participation et/ou de demande de règlement remboursé au tarif lent sur demande conjointe à l'envoi initial, accompagnée d'un RIB).

Les informations recueillies à partir de ce jeu sont destinées au service Marketing de MondadoriMediaconnect, pour vous permettre de participer au panel et ainsi au Jeu. Conformément à la réglementation applicable en matière de protection des données personnelles, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression des données vous concernant. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour exercer vos droits, veuillez-vous adresser soit par courrier à l'adresse suivante : Mondadori France Délégué à la protection des données c/o service Juridique 8, rue François Ory – 92543 Montrouge cedex, – soit par email : dpd@mondadori.fr.

Référent sur le marché de l'automobile premium

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

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

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification N° FR020282-1

BUREAU VERITAS 1828

★★★★★ 4.5/5 AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY ekomi

G. LOPEZ

Ancien Moderne

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

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Quattro : Société de Courtage en Assurances - Déjagé : Société 120, rue de la Doutre - Espace Dujol - 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 059 645 - N° ORIAS : 070017052 - www.orias.fr

Nouvelle Audi Q3.

La vie n'attend pas.



A partir de :
390€
 par mois⁽¹⁾
 1^{er} loyer de 1 100€



Location longue durée sur 36 mois et 45 000 km avec Garantie⁽²⁾, Entretien plus⁽³⁾ et Assistance inclus. 1^{er} loyer de 1 100€ et 35 loyers de 390€. Offre valable du 1^{er} janvier au 30 avril 2019.

(1) Exemple pour une Audi Q3 35 TFSI BVM 6 avec option incluse dans les loyers : 1 an de garantie additionnelle. Modèle présenté : Audi Q3 35 TFSI BVM 6 S line avec options incluses dans les loyers : peinture métallisée, pack esthétique noir et rails de toit noir, phares Matrix LED, jantes Audi Sport 5 branches en V en étoiles 20", vitrage privacy, pack éclairage d'ambiance, pare-chocs S line dans une

570€

peinture contrastée et 1 an de garantie additionnelle, 1^{er} loyer de 4 900€ et 35 loyers de 570€ en location longue durée sur 36 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 01/01 au 30/04/2019 livrée avant le 30/04/2019, 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 Derni-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 Bourronne Villers-Cotterêts - RCS Soissons

832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Gamme Audi Q3 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,7 - 7,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 123 - 173. « Tarif » au 29/11/2018. 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.

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

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

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

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

MOTEUR ENCRASSÉ, PEUR D'ÊTRE RECALÉS ?!

1^{er} JUILLET 2019
NOUVELLES NORMES
ANTI POLLUTION



ESTIMATION :

➤ **14 FOIS PLUS DE RECALÉS**
 AU CONTRÔLE TECHNIQUE !

LA SOLUTION !

**NOTRE RÉSEAU
 EXPERT
 EN DÉCALAMINAGE**

Notre réseau DÉCATECH, créé par 4 experts du décalaminage, vous apporte une solution complète permettant de décalaminer votre véhicule diesel ou essence à l'oxy-hydrogène, de l'admission à l'échappement. De plus, notre réseau DÉCATECH garantit les prestations durant 12 mois !

Notre prestation Décatech comporte :

**1 VALISE
 DE DIAGNOSTIC**
 Conforme
 aux nouvelles
 normes



**1 MACHINE DE
 DÉCALAMINAGE**
 France
 Décalamine



**1 BIDON
 DE SWEEP FAP**
 En cas d'obstruction
 du FAP supérieure
 à 70%



**6 BIDONS
 DE SWEEPER**
 pour parfaire
 le décalaminage
 hydrogène



**UN CARNET
 DE 10 CHÈQUES
 D'EXTENSION
 DE GARANTIE**
 1 an renouvelable

0805 38 38 09 ➤ Service & appel gratuits

www.decatech.fr

contact@decatech.fr



Partenaire
saci
 DOM TOM



Sport auto
HORS-SÉRIE

Bernard Assel - Arnaud Briand

MAGIC SENNA 25 ans déjà...

MAGIC SENNA
25 ans déjà...

Rothmans

McLaren

Un mythe, une légende, un pilote partit en pleine gloire... Plus de 200 pages pour revivre son histoire à travers de très belles photos. Magique, Ayrton le restera à jamais.

EN VENTE ACTUELLEMENT

Bernard Assel - Arnaud Briand

Un mythe, une légende, un pilote partit en pleine gloire... Plus de 200 pages pour revivre son histoire à travers de très belles photos. Magique, Ayrton le restera à jamais.

EN VENTE ACTUELLEMENT

SUBARU XV

GAMME À PARTIR DE

362 €/MOIS⁽¹⁾

LLD SUR 49 MOIS ET 15 000 KM⁽²⁾
AVEC UN 1^{ER} LOYER MAJORE DE 3 000 €

N O U V E A U
G A R A N T I E 5 A N S

K I L O M E T R A G E I L L I M I T E



SUBARU XV EyeSight
Driver Assist Technology



SUBARU XV désignée voiture
la plus sûre de sa catégorie



SUBARU

Confidence in Motion

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

**RÉSERVEZ VOTRE ESSAI
CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE**

Avec son élégance naturelle et sa puissance maîtrisée, redonnez vie à vos envies. Le moteur boxer de la Subaru XV associé à ses 4 roues motrices de série apprivoise toutes les routes ; elle offre ainsi une sérénité de conduite dans un confort permanent pour toute la famille.

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

SUBARU.FR

SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK | YOUTUBE | LINKEDIN @SUBARUFRANCE



***La Confiance en Mouvement.** (1) Exemple de Location Longue Durée (LLD)⁽²⁾ de 49 mois et 15 000 km/an pour le financement d'un SUBARU XV 1.6 114 ch Premium GPS EyeSight (modèle présenté) : 1^{er} loyer majoré de 3 000 € TTC, suivi de 48 loyers mensuels de 362 € TTC. (2) Offre réservée aux particuliers, valable pour l'achat d'un SUBARU XV 1.6i-114 ch Premium GPS neuf commandé entre le 15/03/2019 et le 30/06/2019 chez tous les distributeurs participants (voir conditions de l'offre en concession). Sous réserve d'acceptation par PRIORIS, SAS au capital de 15 500 000 €, 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Baroeul, SIREN 489 581 769 - RCS Lille Métropole. Tarifs TTC publics au 15 mars 2019. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 1 215 000 €. RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Ouen-l'Aumône - 95005 Cergy-Pontoise Cedex. Consommation et émission de CO₂ (sur parcours mixte) NEDC corrigé : 6,9 l/100 km - 157 g/km.

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU



IMPREZA



SUBARU XV



LEVORG



FORESTER



OUTBACK



SUBARU BRZ

SOCADIA

A. R. SPORT

SA LE MOIGNE

GARAGE LANGLOIS

VILLANUEVA SPORT AUTO

NAVARRE AUTO

PWA

Boulevard de Suffolk
14112 BIEVILLE-BEUVILLE
Tél : 02.31.43.00.00

5 rue Pythagore
17440 AYTRE
Tél : 05.46.41.19.11

381 route de Vannes
44800 SAINT HERBLAIN
Tél : 02.51.77.85.85

10 avenue des Peupliers
35510 CESSON SEVIGNE
Tél : 02.99.83.51.00

ZA St Frédéric
1 bis rue Chalibardon
64100 BAYONNE
Tél : 05.59.55.16.26

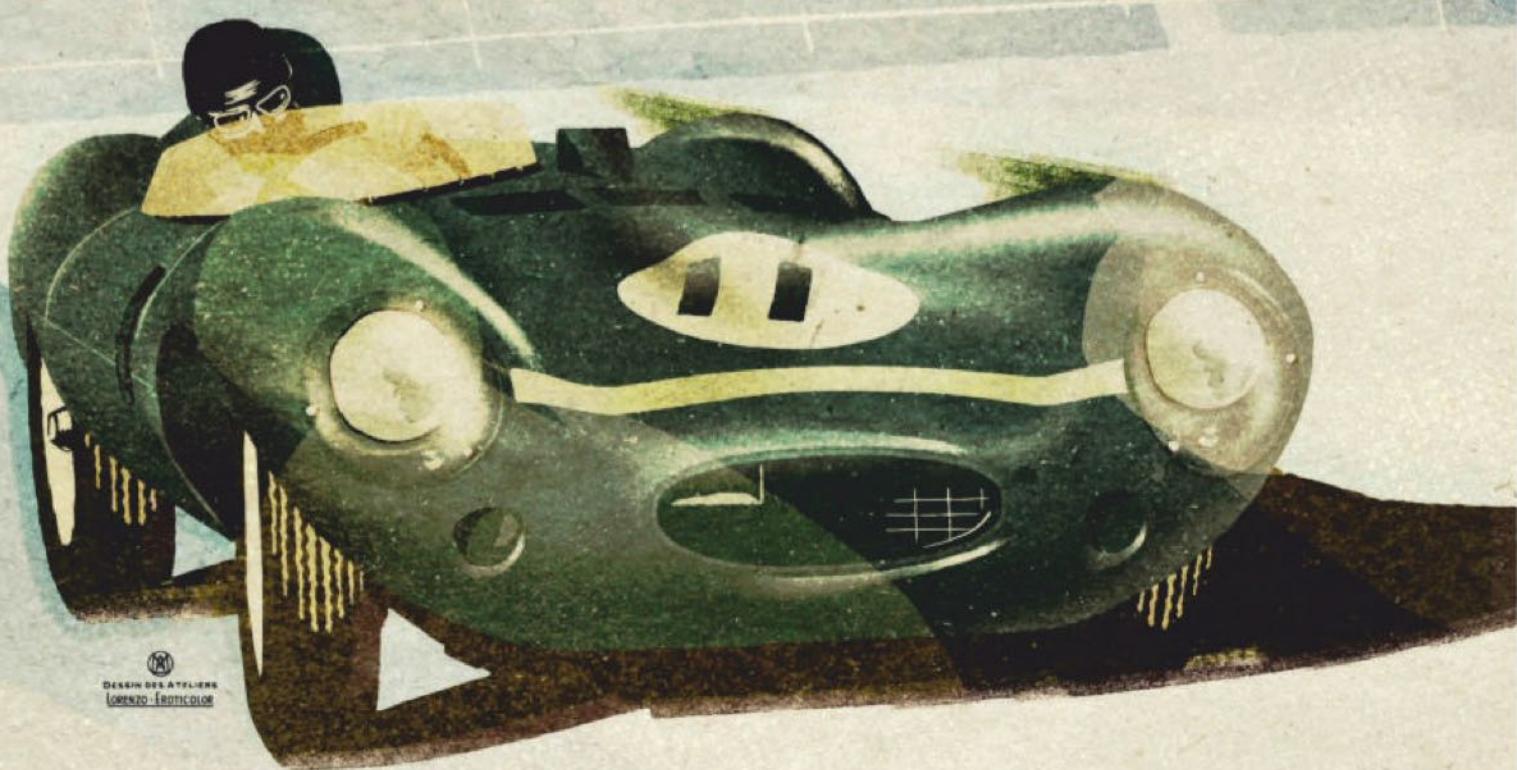
Rue Jean Jaurès
64230 LESCAR
Tél : 05.59.81.06.28

16 rue Léna Bernstein
Cité de l'automobile
51100 REIMS
Tél : 03.26.83.82.82

GRAND PRIX DE L'ÂGE D'OR

7-8-9 JUIN 2019

CIRCUIT DIJON-PRENOIS FRANCE



WWW.GRANDPRIXDELAGEDOR.COM

ZENITH
THE FUTURE OF SWISS WATCHMAKING SINCE 1865



SIXTIES'
ENDURANCE



HERITAGE
TOURING
CUP

VICOMTE A.
PARIS

EOLICUP



GLOBAL
ENDURANCE
LEGENDS

NOSTALGIE

IMPORT EUROP AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut

- VÉHICULES 0 KM EN STOCK ET SUR COMMANDE !!!
- FINANCEMENT POSSIBLE (LOA-LLD)
- REPRISE POSSIBLE.

JUSQU'À
-17%

DS7



À PARTIR DE
32 200 €TTC

JUSQU'À
-22%

RENAULT TALISMAN



À PARTIR DE
20 990 €TTC

JUSQU'À
-21%

PEUGEOT 508



À PARTIR DE
26 880 €TTC

JUSQU'À
-31%

VOLKSWAGEN ARTEON



À PARTIR DE
31 990 €TTC

JUSQU'À
-21%

C5 AIRCROSS



À PARTIR DE
21 500 €TTC

JUSQU'À
-19%

NOUVEAU RAV4 HYBRIDE



À PARTIR DE
31 200 €TTC

JUSQU'À
24%

PEUGEOT 5008



À PARTIR DE
24 990 €TTC

JUSQU'À
-33%

NISSAN QASHQAI



À PARTIR DE
19 700 €TTC



Photos non contractuelles - Tarifs au 04/04/2019

www.ie-auto.fr

Agence de la Somme
41 rue Anatole France
80300 ALBERT 03 22 75 04 29

Agence de l'Oise
30 avenue des Censives
60000 BEAUVAIIS TILLÉ 03 44 45 60 47

À découvrir dans notre prochain numéro

N°
1032

du 25 avril 2019

DAIMLER



Mercedes CLA

Le premier a grandement contribué à dépoissier l'image de Mercedes et à rajeunir la clientèle. Tâche au nouveau de reprendre le flambeau. Pour cela, nul doute qu'il va chercher à nous en mettre plein la vue en reprenant les technologies embarquées des Classe A et B. Première prise en main à domicile, sur les routes allemandes.

SKODA



Skoda Scala

La Rapid n'ayant pas trouvé sa clientèle, Skoda repart d'une page blanche pour essayer de percer sur le segment des compactes. Nos 308 et Mégane doivent-elles trembler ?



Dossier voitures électriques et hybrides

Place à la pratique ! Pour ceux qui ne veulent pas attendre les DS E-Tense et autres e-2008 de ce numéro, que valent les dernières nouveautés électriques ? Toyota est-il toujours le roi de l'hybride ? Notre dossier fait le point.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

L'Auto-Journal Évasion & 4x4 n° 88

162 pages

À découvrir dans ce numéro, les 10 SUV chics qui vont marquer 2019 : Audi Q4 e-tron et Q8, BMW X3 et X4 M, DS 3 Crossback, Jaguar I-Pace, Mercedes GLE, Range Rover Evoque, Skoda Kamiq et Cupra Formentor. Ça bouge aussi du côté des français, avec notre face-à-face entre le nouveau Citroën C5 Aircross et le Peugeot 3008.

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)

Rédactrice 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)

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: avril 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 (Édigroup Belgique Sprl, tél. :
070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros).
Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) :
139 CHF (1 an, 25 numéros).



VOLVO XC40

IMAGINÉ SELON VOUS

À PARTIR DE
310 € / MOIS

en LLD 36 mois⁽¹⁾
1^{er} loyer de 3 700 €

ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽²⁾



VOLVOCARS.FR

(1) Exemple de Location Longue Durée pour un XC40 T3 BM6 pour 30 000km, 1^{er} loyer de 3 700 € puis 35 loyers de 310 €. (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 30/06/2019, sous réserve d'acceptation par Cetelem Renting, RCS Paris 414 707 141. N° ORIAS : 07 026 602 (www.orias.fr). Détails sur www.volvolcars.fr. Modèle présenté : VOLVO XC40 R-Design T3 BM6 163ch avec options, 1^{er} loyer de 3 700 €, suivi de 35 loyers de 437 €.

Volvo XC40 : Consommation Euromix (L/100 km) : 4.8-7.1 - CO₂ rejeté (g/km) : 127-164.

ABVV AUTOMOBILES

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

GROUPE DUFFORT

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

S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

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