



LES FUTURES BERLINES
PLUS SÉDUISANTES
QUE JAMAIS !

Faudra-t-il encore acheter un **SUV** demain ?



COMPARATIF DS 3 CROSSBACK / MINI COUNTRYMAN COOPER / AUDI Q2

LE NOUVEAU SUV DS PEUT-IL BATTRE LES VALEURS SÛRES ?



LES EXPERTS

TOYOTA RAV4

Plus gros, plus puissant, plus convaincant ?



PRACTIQUE

DOSSIER DEUX-ROUES

Une touche de rétro pour tous les jours !

ENQUÊTE

GRAND DÉBAT



Ce que les citoyens disent de l'automobile



COMPARATIF CITROËN C5 AIRCROSS / DS 7 CROSSBACK / PEUGEOT 3008 / OPEL GRANDLAND X

QUEL EST LE MEILLEUR SUV COMPACT DE PSA ?

Un même moteur, une même plate-forme, mais quatre philosophies bien différentes



DS 7 CROSSBACK / ESP : 4x4 / GR : 4x4
DS 7 CROSSBACK / GR : 4x4 / GR : 4x4
DS 7 CROSSBACK / LUX : 4x4
PORT COINT : 4x4
CITROËN C5 AIRCROSS / 1.5 BlueHDi-130 CH
TOM : 4x4 / 1000 CHP
PEUGEOT 3008 / 1.5 BlueHDi-130 CH
TOM : 4x4 / 1000 CHP

Nouveau CLA Coupé. Jouez selon vos règles.



Radical, sportif et ultraconnecté.

Ne laissez rien ni personne dicter votre conduite.



Consommation combinée (l/100 km) : 3,8-6,7 (NEDC corrigé) / 4,4-7,7 (WLTP). Emissions de CO₂ combinées (g/km) : 100-153 (NEDC corrigé) / 116-175 (WLTP).
Mercedes-Benz France - Siren 622 044 287.



GRAND SUV PEUGEOT 5008 7 PLACES

POUR LES FAMILLES PASSIONNÉES
D'AUTOMOBILE ET DE DÉCOUVERTES



PHOTO : M. LAROCHE - AGENCE IMAGE / PHOTOPQR / LEADERPQR

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 19B). Données indicatives sous réserve d'homologation.



Citroën C4 Cactus/P. 88



Toyota RAV4 Hybride/P. 50



Lexus RC F/P. 38

Citroën C5 Aircross, Peugeot 3008, Opel Grandland X, DS 7 Crossback:
un moteur pour quatre/P. 52



SOMMAIRE

Découvrir

10 Berline ou SUV?

Renault Clio V vs Captur II; Volkswagen Golf VIII vs T-Roc; BMW i4 vs ix3;

DS 8 vs DS 9

Comprendre

22 Grand débat: les bonnes idées des Français

Conduire

30 DS 3 Crossback 1.2 PureTech 130 ch/
Mini Countryman Cooper 136 ch/Audi Q2

30 TFSI 116 ch

38 Lexus RC F 464 ch Track Edition

42 Mazda3 2.0 Skyactiv-G M Hybrid 122 ch
vs Peugeot 308 1.2 PureTech 130 ch

50 Les Experts: Toyota RAV4 Hybride 218 ch

52 Un moteur pour tous!

Citroën C5 Aircross BlueHDi 130 ch/

DS 7 Crossback BlueHDi 130 ch/Peugeot

3008 BlueHDi 130 ch/Opel Grandland X

1.5 Diesel 130 ch

64 Audi TT S 306 ch

69 Dernier essai: Opel Corsa

Vibrer

70 Focal: à la recherche du meilleur son

76 Sport: Formule 1, le show est froid

78 Rétro: Fiat 126 Personal

Partager

82 La vie de vos autos

83 Le chef des essais vous répond

S'offrir

84 Configurateur: Renault Talisman

88 Occasion: Citroën C4 Cactus

91 Deux-roues: cinq nouveautés à l'essai

102 Prix du neuf! Le tarif des voitures neuves

109 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces



Envoi broché Abonnement à 4 pages sur la diffusion vente au numéro France uniquement. Enveloppe ou dépliant multihélices joint sur le 4^e de couverture sur une partie de la diffusion échopée France. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec Sport Auto 688.



DS, Mini, Audi: les SUV ambitieux/P. 30



La Mazda3 face à la Peugeot 308/P. 42



Formule 1: un début de saison décevant/P. 76

Audi TT S/P. 64





**Parce qu'ils veulent posséder,
nous, on reste libres.**

**SEAT
sans engagement*.**

- Résiliable sans frais
- Changement de véhicule
- Ajustable à tout moment



SEAT

*Offre sans engagement réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT [France métropolitaine] valable jusqu'au 30/06/2019 sur la gamme SEAT Arona Urban. Location longue durée SEAT sans engagement avec possibilité sans pénalités de : résilier dès le 31^e jour, changer de véhicule [sous réserve de la signature d'un nouveau contrat], d'ajuster les kilomètres et les mensualités du contrat, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15, avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451618904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). Voir conditions sur SEAT.fr.
SEAT France Division de Volkswagen Group France S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Bourdonne Villiers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370.



ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez toutes nos offres p. 95 et sur www.kiosquemag.com



ENTRE SOI

"Mais arrêtez donc d'emmêler les Français!" La formule lancée par Georges Pompidou en 1966 a le mérite de la clarté. Raisonnement médité et mise en pratique par les pouvoirs publics, elle aurait peut-être permis d'éviter le mouvement des "gilets jaunes". Mais visiblement, tous les dirigeants de notre pays ne la connaissent pas. Ou ne la comprennent pas. Coup sur coup, nous avons donc eu le périphérique de Lyon passé arbitrairement de 90 à 70 km/h. Puis ce projet de limiter le périphérique parisien à 50 km/h en le réduisant à deux voies par sens de circulation,

au lieu des trois ou quatre en service actuellement. J'ai même vu un très joli projet de piétonnisation du périphérique, transformé en une sorte de coulée verte pour promenades dominicales. L'humoriste Alphonse Allais avait popularisé le concept de la ville à la campagne. La municipalité parisienne tente d'inventer celui de la campagne à la ville, qui n'est pas moins absurde. À quand l'installation de jardins partagés sur les Champs-Élysées ? Ce qui fascine dans cet acharnement, c'est l'absence de bénéfice collectif clair. Dans toute décision publique, normalement, on réalise un bilan avantages/coûts. La colonne coûts, que ce soit à Lyon ou à Paris, on la distingue sans peine : ralentissement des déplacements (voire instaurature d'un embouteillage quasi-permanent, dans le cas parisien), montants importants des travaux d'aménagement, pertes de temps et colère des automobilistes, qui sont aussi électeurs... mais pas à Paris, sans doute. Et dans la colonne bénéfices, quoi ? Officiellement, une baisse de la pollution et des accidents. Ces deux bienfaits seront extrêmement marginaux, voire impossibles à mesurer. Alors, pourquoi emmerder les gens à ce point et dépenser l'argent public dans ce but ? Par volonté de dissuader définitivement l'automobiliste d'approcher de Paris. Le rêve sous-jacent est celui d'une capitale sans voiture, accessible seulement aux piétons, vélos, trottinettes et transports en commun. Une réserve bobo, une magnifique ville musée, douce aux fortunés susceptibles d'y résider, aux retraités et aux touristes. Les autres ? Ils n'auront qu'à rester sur leurs ronds-points de banlieue, habillés de gilets jaunes !

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Votre indication de puissance sur les véhicules hybrides me pose problème.

Exemple : Toyota Corolla 2.0 180h. On peut supposer que dans cette dénomination, le chiffre 180 indique la puissance, ce que vous représentez dans votre tableau. Mais plus haut, vous mentionnez 152 ch + 80 kW. Or, si 1 ch vaut 736 W, les 80 kW donnent donc 109 ch. La puissance additionnée serait de 261 ch, loin des 180 ch, donc. Se pourrait-il que la puissance cumulée ne corresponde pas à l'addition des deux puissances ?

Bernard Butz

Dans une hybride, il faut se garder d'additionner les puissances pour obtenir la puissance cumulée. Les courbes des deux moteurs, thermique et électrique, n'ont pas la même forme. Lorsque l'un sera à son maximum (le thermique), l'électrique, qui délivre sa puissance plus bas, aura commencé à décliner. On pourrait en théorie faire coïncider le sommet des deux courbes, en prévoyant une transmission spécifique pour le moteur électrique.

J'ai lu avec plaisir votre article sur les 60 ans de la Mini. Cependant, vous y écrivez que la calandre est purement décorative, car le radiateur prend son air sous l'aile gauche. C'est inexact. Le ventilateur est en effet monté en sens inverse de celui des voitures "normales". Ainsi, la calandre alimente bien le radiateur en air frais, mais l'air est expulsé (et non aspiré) par l'aile gauche, grâce au ventilateur qui souffle à travers le radiateur, au lieu d'aspirer l'air. Ce montage reste malgré tout assez peu efficace et sera remplacé sur les dernières séries par un radiateur plus classique, face à la route.

Thimothée Desprunée

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



PHOTO DR MUSEE PORSCHE

BON ANNIVERSAIRE !

La voilà donc vieille d'un demi-siècle ! On peine pourtant à voir en elle un bibelot antique. Car la Porsche 917, c'est un symbole de bruit et de vitesse. Et, pour Porsche, une icône : grâce à elle, la marque de Stuttgart est enfin parvenue à remporter les 24 Heures du Mans. C'était en 1970, et l'exploit s'est renouvelé en 1971 avec, à la clé,

un record de distance qui a tenu 39 ans : 222,3 km/h de moyenne sur 24 heures, pour l'équipage Marko/Van Lennep. Du 16 mai au 15 septembre, le musée Porsche de Stuttgart y consacrera donc une exposition exceptionnelle, prétexte de cette réunion unique de onze 917 devant le Werk 1 de Zuffenhausen, l'atelier historique où elles ont été construites.



LES URBAINES

Berline

RENAULT
Clio V



LES INFOS CLÉS

À partir de 14 100 €

Commercialisation:
en cours



ENTRÉE EN RÉSISTANCE

À coup sûr, la Clio saura contenir les attaques du Captur, en voie de renouvellement. Renault lui en a donné les moyens...

En partant de ses seuls résultats commerciaux, la Clio a jusqu'à présent maintenu à distance son alter ego déguisé en SUV, alias Captur. Jusqu'à présent... À voir si la cinquième génération entrée en concessions à ce jour saura résister aux assauts d'un Captur lui aussi renouvelé, dans un second temps, certes. La Clio V en a les moyens, c'est certain. Nous l'avons constaté de visu (voir L'Auto-Journal n° 1029). Renault a consenti de gros efforts pour mettre à niveau ce que l'on appelle communément la "qualité perçue" – matériaux mousssés distribués sans compter en tête –, et ne chipote plus en matière d'info-divertissement. Le combiné d'instrumentation numérique disponible de série dès la seconde finition en témoigne. Enfin, l'offre moteur de la Clio "cru 2019" est large et intègre, cela dit en passant, une nouvelle variante du 4 cylindres essence 1.3 TCe réduite à 100 ch, laquelle devrait, à terme, faire alliance avec la boîte CVT X-Tronic aimablement fournie par Nissan. La boîte robotisée à sept rapports EDC reprend ses droits sur la variante de 130 ch du même bloc.



PHOTOS: RENAULT

Des matières soyeuses habillent la planche de bord et la tablette centrale, plantée à la verticale, signe la citadine des temps modernes. La Clio soigne le propos.

BERLINE OU SUV

Qu'achèterez-vous dans deux ans ?

Les SUV sont des prédateurs. Pour preuve, ils ont eu la peau des monospaces et les voilà partis à la chasse aux berlines, toutes espèces confondues. Entre les cannibales et leurs proies, il va désormais falloir prendre parti...

Dossier réalisé par Daniel Carroux

Hybride de pointe

C'est acté, Clio V et Captur II seront "hybridifiés". Sans module rechargeable pour la première, solution à laquelle le second ajoute le branchement sur secteur. Dans tous les cas, le bloc thermique retenu est un 4 cylindres essence 1,6 l d'origine Nissan et, c'est à noter, ces complexes très sophistiqués se passent des services d'un embrayage.

POUSSÉE DE CROISSANCE

Afin d'éviter que le Captur ne creuse des tranchées dans les plates-bandes de la Clio, Renault le fait grandir. Judicieux.

Nous l'avons dit, le Captur est l'alter ego de la Clio, y compris par la taille. C'est de l'histoire ancienne. Le Captur second du nom reposera sur un empattement allongé et dépassera les 4,20 m en longueur – 4,13 m pour l'actuelle mouture. Cette poussée de croissance suffira-t-elle à éloigner le spectre d'une trop forte cannibalisation de la Clio par son frère de gamme ? Dans une certaine mesure seulement, en partant du principe que les deux unités sortent du même moule. Sans surprise, Captur II et Clio V sont traités sur un pied d'égalité, de la qualité de fabrication revue à la hausse aux présentations intérieures très proches l'une de l'autre. Seule discordance, le Captur, plus lourd que la Clio par définition, devrait se voir refuser les moteurs les moins puissants. Et, puisqu'on en parle, la rumeur laisse entendre que le SUV profitera des bienfaits d'une variante du diesel 1.7 Blue dCi réduite à 120 ch, chose interdite à la berline.



RENAULT
Captur II



LES INFOS CLÉS

À partir de 18 000 €

Commercialisation :
début 2020



B
e
r
l
i
n
e

VOKSWAGEN

Golf VIII

LES INFOS CLÉS

À partir de 20 000 €

Commercialisation:
automne 2019**INDÉBOULONNABLE**

La Golf est une institution. Et, c'est bien connu, les institutions ne sont pas si simples à déloger. La huitième édition ne fera pas exception.

S'il y a bien berline qui ne se fera jamais manger toute crue par un SUV, c'est elle. Capital de sympathie intact au bout de quarante-cinq ans d'existence, image forte résultant d'une politique de renouvellement conservatrice, ce qui n'est pas un gros mot, la Golf tient solidement la place. La huitième du nom ne dilapidera pas l'héritage, à en juger par son apparence, qui l'identifie clairement comme une Golf, et rien d'autre. À dire vrai, on ne voyait pas Volkswagen "broyer menu" une formule gagnante, laquelle, toutefois, s'allonge et rapetisse dans le même mouvement. Cela se vérifie moins à l'intérieur, où le numérique est omniprésent. Les commandes deviennent tactiles et une petite manette remplace le traditionnel levier de vitesses sur les versions équipées de la boîte robotisée DSG, désormais gratifiée d'une commande électrique. On en reste là pour l'instant, avant de prendre connaissance des moteurs appelés à servir sous le capot de la Golf VIII. Là encore, il ne faut pas s'attendre au grand chambardement.



À SA PLACE

Le T-Roc ne conteste pas la suprématie de Son Altesse la Golf. Volkswagen y a veillé.

As folle, la guêpe... En clair, Volkswagen ne jette pas dans les roues de la reine mère un SUV en mesure de lui faire de l'ombre. Du moins pas directement. De fait, la Golf est "encadrée" par le T-Roc, plus petit qu'elle, et le Tiguan, autrement plus imposant. La chasse gardée de ladite Golf est ainsi préservée autant que faire se peut. Mais la tactique comporte sa part de risque. Qu'on le veuille ou non, il y a quelque chose de la Golf dans le T-Roc, et pas seulement sur le plan physique. Pour information, la berline gardera la plate-forme MQB en passant d'une génération à l'autre, plate-forme qu'elle continuera de partager, donc, avec le T-Roc. Et nul ne doute que l'on retrouvera, en partie, les mêmes moteurs sous les deux capots. Cela posé, les plastiques rigides qui ornent l'habitacle du T-Roc font tache face à ce qu'offrira la Golf VIII en la matière. À se demander si ce crime de lèse-Volkswagen n'était pas prémedité à l'avance...

MARTIN MEINERS



Prime à la fonctionnalité, comme toute planche de bord signée Volkswagen. Mais les matières mousseyées font défaut, chose curieuse de la part du même constructeur.

MARTIN MEINERS

Conflit à ciel ouvert

La bagarre entre la Golf VIII et le T-Roc se poursuivra à l'air libre. Chacune des deux unités siglées VW aura droit à sa variante découvrable. Une tradition s'agissant de la Golf, hélas abandonnée sur l'actuelle génération et fort heureusement ressuscitée. Le cabriolet T-Roc, pour sa part, devra convaincre du bien-fondé de cette curieuse formule.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

BMW

UNE "BÉHÈME", UNE VRAIE

Moteur placé à l'avant et transmission aux roues arrière, comme toute BMW "canal historique". Utile précision, le moteur de l'i4 est électrique.

Al'heure où sont écrites ces lignes, les secrets de la berline i4 sont bien gardés. Puissance délivrée par l'électromoteur ou capacité de la batterie, il va falloir s'armer de patience pour en savoir en peu plus. Une poignée d'informations circule ici et là, cependant, à l'instar du 0 à 100 km/h parcouru en 4 secondes et de l'autonomie donnée à 600 km, voire plus. La conclusion s'impose d'elle-même : c'est du lourd, embarqué par un modèle qui ne s'embarrasse pas des gris-gris esthétiques futuristes propres aux voitures électriques. Présentée sous la forme d'un coupé 5 portes, l'i4 reste une BMW de constitution classique dans son apparence physique, identifiable comme telle au premier coup d'œil. Mieux encore, la puissance est envoyée sur les seules roues arrière par l'intermédiaire d'un arbre de transmission commandé électriquement, histoire de préserver l'ADN de la marque et les sensations de conduite qui vont avec. On en salive d'avance.

BMW
i4



LES INFOS CLÉS

À partir de 65 000 €

Commercialisation : courant 2020



L'hybride en complément

BMW électrifie à tout va, y compris partiellement. De fait, les SUV X3 et X5 recevront chacun en fin d'année un module hybride rechargeable, mais pas le même. 4 cylindres 2.0 turbo associé à l'électromoteur pour le premier, 6 en ligne pour le second, avec une puissance cumulée qui avoisinerait les 400 ch. Les berlines, elles, sont déjà servies, à l'exemple de la nouvelle Série 7.





RENAULT
La vie, avec passion

Tout le monde va passer à l'électrique.

Renault ZOE d'occasion

3 ans, 25 000 km

A partir de

59 € TTC/mois⁽¹⁾

Hors location de batterie⁽²⁾

LLD 37 mois avec un 1^{er} loyer de 600 €

Prime à la conversion déduite



Crédit photo : O.N.D.A.

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 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. Réservee aux particuliers et valable jusqu'au 30/06/2019, dans le réseau Renault participant. Voir détail de l'offre en concession.

SUV

BMW
iX3
↓

LES INFOS CLÉS

À partir de 50 000 €

Commercialisation :
printemps 2020

PHOTOS: BMW

SOBRIÉTÉ

Le premier SUV électrique siglé BMW s'apparente au X3 sur le plan physique. Discrétion et autonomie de 400 km au programme.

Rébelote avec le SUV iX3, qui, à l'instar de la berline i4, s'interdit toute excentricité sur le plan esthétique. La ressemblance avec le X3 thermique, à vrai dire, n'est pas fortuite, le nouvel arrivant faisant valoir peu ou prou la même silhouette, à quelques (gros) détails près – à titre d'exemple, les jantes en partie pleines. Une fois ce cadre posé, on en sait un peu plus sur lui. En résumé, l'electromoteur placé à l'avant développe 270 ch, la capacité de la batterie atteint 70 kWh et le rayon d'action est porté à 400 km. BMW précise que la recharge complète peut s'effectuer en trente minutes sur la borne ad hoc – allons bon. Le SUV iX3, enfin, étrenne la chaîne de traction eDrive, dite de cinquième génération, laquelle regroupe en un seul composant le moteur, la transmission et la gestion électronique de l'ensemble. Dans l'offre électrique de BMW, qui ne cesse de s'étoffer, l'iX3 se tient sous la berline i4.



BMW annonce des temps de recharge records pour le SUV iX3. L'autonomie, elle, se tient dans la norme, soit 400 km.



L'iX3 n'est rien d'autre que la variante électrique du X3 tout court, duquel il ne diffère guère sur le plan physique.

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 valides 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 Marco-en-Barœul, SIREN 489 581 769 - RCS Lille Métropole. Garantie et assistance Mitsubishi Motors : 5 ans ou 100 000 km, au 1^{er} tiers d'échéance, sauf conditions générales de vente. Tarifs Mitsubishi Motors France en vigueur au 01/01/2019. Véhicule neuf autorisé à la vente en France. Conditions de vente 02/01/19. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 30 000 000 € - 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

Berline
DS 8

LA LONGUE ARLÉSIENNE

On en parle mais elle n'est toujours pas là. Deux certitudes à cette heure : la berline DS 8 est longue et elle devra composer avec un SUV.

Faisons-la courte. Enfin, façon de parler, au vu du contexte... D'abord, les temps d'attente s'allongent. Le lancement sur le sol européen de la berline DS 8, fabriquée en Chine pour rappel, est en effet repoussé au printemps 2020. Dans une gamme "autoproclamée" premium, un modèle de ce type fait cruellement défaut et le retard pris ne peut donc que porter préjudice. Ensuite, ledit modèle, en lui-même, prend de la place, à voir dans quelle proportion car, à cette heure, seul son empattement est connu de nos services, soit 2,85 m. Soit la valeur la plus élevée que peut supporter la plate-forme EMP2 allouée aux voitures particulières du groupe PSA. Cela fait de la "future nouvelle arrivante" une concurrente de l'Audi A5 Sportback, pour situer le débat et considérant sa carrosserie profilée coupé cinq portes. La présentation intérieure ne devrait guère différer de ce qu'offre en la matière le SUV DS 7 Crossback et les motorisations seront puisées dans le stock existant. Module hybride rechargeable inclus.

DS 8



LES INFOS CLÉS

À partir de 40 000 €

Commercialisation :
printemps 2020





DS AUTOMOBILES

4x4 en perspective

Et la transmission intégrale ? Bien qu'associé à ce sujet à la société Dangel dans le domaine des utilitaires, PSA ne veut pas en entendre parler pour ses voitures particulières, SUV inclus malgré la généreuse garde au sol de certains d'entre eux – 23 cm sur le Citroën C5 Aircross. **La règle pourrait bien souffrir une entorse avec le DS 9 destiné en priorité au marché chinois, là où le haut de gamme est impensable sans quatre roues motrices.**

SUV
DS 9



LES INFOS CLÉS

À partir de 50 000 €

Commercialisation:
fin 2024

UN CRAN AU-DESSUS

DS ne se refuse plus rien, pas même un grand SUV appelé à coiffer sa gamme. Le DS 9 vise plus haut que la DS 8, en l'occurrence.

Où l'on reparle de la plate-forme EMP2. Cette dernière, pour information, soutient les fourgons moyens du groupe PSA, Citroën Jumpy et autre Peugeot Expert, avec à la clé les empattements nécessaires à la fonction – 2,93 m ou 3,28 m selon la carrosserie. Il est, ce faisant, possible de bâti là-dessus un SUV, voire plusieurs, et PSA ne va pas se priver. Cela donnera à terme le Peugeot 6008 et le DS 9 ici à l'étude, lequel fera office de porte-étendard du groupe dans son ensemble. Une sorte de Classe S "à la française", certes servie sous forme de SUV en moins imposant (quoique...), et autant dire que la berline DS 8 n'a pas à s'inquiéter pour son avenir. Le DS 9 ne joue pas dans la même cour. Partant de là, tout est encore à inventer, de la présentation intérieure répondant aux standards du secteur aux motorisations un peu plus costaudes que ce qu'il y a en magasin à ce jour. La module hybride de 300 ch cumulés accordé au DS 7 Crossback ne sera pas de trop...



ILLUSTRATION: J.-F. HUBERT

Le verdict de L'Auto-Journal

Les berlines résisteront, mais à quel prix ?

Aucun constructeur ne peut se permettre de faire l'impasse sur les SUV. Pas même Aston Martin, aux dernières nouvelles. À tel point qu'il convient d'en poster un à chaque échelon de la gamme, au risque de le faire entrer en confrontation directe avec la berline correspondante. Il y aura de la casse, c'est clair, mais la berline tiendra le choc, tout simplement parce que c'est l'espèce mère. Elle a vu les monospaces disparaître et elle sera encore là quand le SUV sera passé de mode. Ce n'est pas demain la veille.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De
à
Z
Par Daniel Carroux

Hyundai

Tucson Hyundai étend la solution micro-hybride dite "hybrid 48V" à tous les diesels chargés d'animer le SUV Tucson. Outre le 4 cylindres 2.0 CRDi de 185 ch (BVA8 + transmission 4x4) d'ores et déjà servi d'office sans autre choix, sont donc concernées les deux variantes de 115 et 136 ch du 4 cylindres 1.6 CRDi – BVM6 dans le premier cas, BVR7 dans le second et transmission aux roues avant dans les deux. En prenant pour seul exemple la motorisation 1.6 CRDi 136 hybrid 48V BVR7, la consommation en cycle mixte baisse de 0,4 l/100 km par rapport au bloc standard pareillement défini (4,3 l/100 km après soustraction).

Les émissions de CO₂ passent de 123 à 114 g/km, et ce faisant, la version "micro-hybridée" échappe au malus.

Le surcoût engendré est de 900 €. Tucson 1.6 CRDi 115 hybrid 48V BVM6: 32 300 € sous la finition Creative. Tucson 1.6 CRDi 136 hybrid 48V DCT-7: 35 100 € sous la finition Creative et 40 700 € sous les finitions Executive et N-Line vendues au même prix. Nouvelle arrivante dans la gamme, la finition N-Line donne au Tucson le "look sport" qui lui faisait défaut – jantes en alliage de 19 pouces de couleur noire, grille de calandre spécifique et autre sellerie mixte cuir/Alcantara réservée à cette livrée. Elle couvre le bloc essence 1.6 T-GDI 177 DCT-7 (38 400 €), le diesel 1.6 CRDi 136 DCT-7 (39 800 €), le même "micro-hybridé" (40 700 €), le même sans la micro-hybridation mais gratifié de la transmission 4x4 (41 800 €) et le diesel 2.0 CRDi 185 susmentionné (45 300 €).



Hyundai Tucson



e-Soul Le SUV e-Soul reçoit deux électromoteurs – séparément et donc au choix... Au bloc de 204 ch alimenté par une batterie de 64 kWh à l'essai dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, s'ajoute en effet une unité moins puissante et ce faisant, plus abordable. Cette dernière développe 136 ch en association avec une batterie dont la capacité est portée à 39 kWh, avec à la clé une autonomie en cycle WLTP limitée à 276 km. L'e-Soul ainsi motorisé ne donne pas accès à la finition la plus haute en gamme dite e-Premium. **e-Active** : climatisation automatique avec fonction "driver only" (côté conducteur uniquement), caméra de recul, accès et démarrage mains-libres, combiné d'instrumentation digital avec écran rétroéclairé 7 pouces, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction "stop & go" (jusqu'à l'arrêt puis redémarrage), jantes alliage 17 pouces. Multimédia : écran tactile 7 pouces + Bluetooth + interface smartphone (Android Auto/Apple Carplay). Assistancess : freinage d'urgence autonome, détection piétons, aide au maintien dans la voie de circulation, conduite semi-autonome en embouteillages. **e-Design** : hi-fi premium 10 HP de la marque Harman/Kardon, capteurs de pluie, radars de parking AV, sièges et volant chauffants, sellerie mixte tissu/cuir

de synthèse, rétroviseur central photosensible, rétros rabattables électriquement, rails de toit, vitrage arrière surteinté. Écran tactile 10,3 pouces + GPS (avec indication des points de recharge) + infos trafic + chargeur smartphone par induction + services télematiques embarqués. **e-Premium** : affichage tête haute, siège conducteur électrique, sellerie cuir. Éléments de design spécifiques.

L'e-Soul est fourni avec deux câbles de recharge (prise domestique et "type 2 32 A") et une prise Combo 2 CSS. Modes de conduite sélectifs et palettes au volant pour la modulation de la puissance de freinage régénératif (la densité du frein moteur varie en conséquence) de série dès l'entrée de gamme. Les prix affichés ci-dessous s'entendent avant la déduction du bonus de 6 000 €.



LA GAMME e-Soul

Puissances/batteries	Autonomie	Finition	Prix*
Electromoteur 136 ch/39 kWh	276 km	e-Active/e-Design	37 300 / 39 300 €
Electromoteur 204 ch/64 kWh	452 km	e-Active/e-Design/e-Premium	41 300 / 43 300 / 45 300 €

*Prix avant déduction du bonus de 6 000 €.



Tesla

Model 3 Dite Autonomie Standard Plus, l'entrée de gamme de la berline Model 3 n'embarque qu'un seul électromoteur – deux pour les versions suivantes avec transmission intégrale à la clé. Cette unité entraîne, ce faisant, les seules roues avant. Conformément à ses mauvaises habitudes, Tesla ne donne pas la puissance développée, ni la capacité de la batterie, du reste. La vitesse maximale s'élève à 225 km/h, à titre indicatif, et le rayon d'action en cycle WLTP est de 415 km. La caméra de recul, le GPS, les sièges électriques et le toit vitré figurent parmi les éléments de série. Prix : 42 600 € avant déduction du bonus de 6 000 €.



XC40 Sans surprise, Volvo accorde un module hybride rechargeable à son SUV compact XC40. Ledit module apporte sa part de surprises, en revanche. Acte 1, le bloc réquisitionné est le 3 cylindres essence turbo 1.5 dont la puissance est pour l'occasion portée à 180 ch – 163 ch sur la version thermique standard dite T3. Pour mémoire, les Volvo restantes en mode hybride font appel à un 4 cylindres essence 2.0. Pour sa part, l'électromoteur développe 82 ch.

Acte 2, la puissance additionnée est envoyée sur les seules roues avant par l'intermédiaire de la boîte robotisée à double embrayage et 7 rapports baptisée DCT, laquelle fait par là même sa première apparition dans la gamme Volvo. Acte 3, l'autonomie en mode 100 % électrique autorisée par la batterie de 10,7 kW est de 44 km en cycle WLTP. **XC40 T5 Twin Engine** : 45 600, 49 950, 50 250 et 55 210 € sous les finitions Momentum, Inscription, R-Design et Inscription Luxe. Malus hors sujet, c'est entendu.

Volvo XC40



VOLVO

Nouveau CLA Coupé. Jouez selon vos règles.



Radical, sportif et ultraconnecté.

Ne laissez rien ni personne dicter votre conduite.



Consommation combinée (l/100 km) : 3,8-6,7 (NEDC corrigé) / 4,4-7,7 (WLTP). Emissions de CO₂ combinées (g/km) : 100-153 (NEDC corrigé) / 116-175 (WLTP).
Mercedes-Benz France - Siren 622 044 287.

GRAND DÉBAT

LES BONNES IDÉES DES FRANÇAIS !

DES MILLIERS DE RÉUNIONS LOCALES, DES CENTAINES DE MILLIERS DE COURRIERS ET DE CONTRIBUTIONS EN LIGNE : AVEC LE "GRAND DÉBAT", LES FRANÇAIS ONT DÉLIÉ LEURS LANGUES.

ILS EN ONT PROFITÉ POUR S'EXPRIMER SUR LEUR QUOTIDIEN D'AUTOMOBILISTE. AVEC QUELQUES SURPRISES À LA CLÉ...

Par Brice Perrin

Sur fond de grogne citoyenne, les Français ont eu deux mois pour se prononcer. Et en combinant toutes les formes de participation proposées – dont certaines hélas biaisées et orientées –, ils ont adressé plus de deux millions de contributions ! Le lundi 8 avril, le gouvernement a dressé un bilan de cet événement contributif de très grande ampleur, axé sur quatre thèmes : la transition écologique, la fiscalité, la démocratie et la citoyenneté, l'organisation de l'Etat et des services publics. Nous vous livrons ici notre propre analyse des propositions soumises par les citoyens dans le domaine de l'automobile.



CARBURANTS DES TAXES À RÉORIENTER

C'est un sujet qui préoccupe beaucoup les Français. Le cours du brûlé qui augmente, les taxes en hausse, le gazole (trop) rapidement aligné sur l'essence... Les carburants sont à l'origine de plus de 1 000 contributions sur le site du Grand Débat national. La baisse des taxes sur les carburants est évidemment évoquée – en même temps que le souhait de préserver davantage l'environnement, ce qui demeure paradoxalement davantage qu'une baisse de la fiscalité, les Français semblent réclamer une fiscalité plus juste, et des progrès plus rapides pour les énergies alternatives. Ainsi, Arnaud P. estime qu'il faut "utiliser cette taxe sur le carburant pour promouvoir les véhicules électriques et les bornes de recharge qui manquent cruellement", en ajoutant qu'il est nécessaire de "former les conducteurs à l'éco-conduite". Pour Scurius, "les agrocarburants devraient être abandonnés au profit des carburants produits à partir de biomasse (déchets végétaux), de déchets animaux, ou produits par synthèse, et les algues". Max657 pense quant à lui qu'il faut "se passer rapidement des carburants d'origine fossile, et réduire le transport de marchandises par les camions", évoquant implicitement l'écotaxe mort-née en France... D'autres, comme Jean P., souhaitent "développer à l'échelle nationale des moteurs hydrogène".



MANON KLEIN/MAXPPP

L'avis de L'Auto-Journal

Les Français sont en proportion peu nombreux à remettre en cause la taxation du carburant. En revanche, l'État qui crie haro sur le gazole après avoir incité outrageusement au diesel depuis des générations, ça leur reste un peu en travers de la gorge. À nous aussi ! Et, surtout, les automobilistes du pays réclament une fiscalité plus juste et orientée pour une conversion plus rapide vers l'électricité ou les biocarburants.

JÉRÔME FOUILLET/PHOTOPQR



PIERRE HECKLER/PHOTOPQR

UN REJET MASSIF... EN APPARENCE

Pour certains Français, ce fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase. Et ce n'est finalement pas tant la mesure elle-même qui fut fustigée, mais la façon de l'appliquer. Sans même attendre la fin de l'expérimentation promise, la décision était brutale et inattendue. Sur le site qui recueille les contributions, plus de 500 personnes ont ainsi exprimé le souhait de revenir sur cette baisse de la vitesse maximum autorisée sur le réseau secondaire. Mais en consultant les propositions, un phénomène apparaît : les questionnaires ne sont pas ou peu remplis, sauf la dernière question qui permet d'exprimer une opinion libre : dans plusieurs centaines de cas, c'est le même message qui est reproduit mot pour mot : "Il faut revenir sur l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h sur le réseau secondaire. Cette mesure a été imposée sans concertation, après une expérimentation biaisée aux résultats peu probants (etc.)". Ce texte émane en fait d'un mail envoyé en masse par la Ligue de défense des conducteurs, farouchement opposée aux 80 km/h. D'autres usagers expriment toutefois leur propre avis : "Si à la place des radars, que les plus malins savent parfaitement défier, on revoyait de la police...", suggère Alt1. De son côté, Jmna suggère que "le 80 km/h (...) devrait devenir une limitation de

vitesse conseillée sans sanction. Pas de panneaux à remplacer une nouvelle fois, donc coût nul". Mais de nombreuses personnes se sont aussi manifestées pour soutenir cette mesure. Pour Caboteur17, "il faut maintenir l'obligation de ne pas dépasser les 80 km/h car les conséquences bénéfiques de cette réduction de la vitesse sont nombreuses", et Colcanap ajoute que "renoncer aux 80 km/h serait démagogique". Dans tous les cas, le sujet est brûlant et largement évoqué dans le cadre de ce Grand Débat national, car le document d'analyse des contributions libres précise que "le rejet de la limitation de vitesse à 80 km/h pèse pour 15 % des idées exprimées".

L'avis de L'Auto-Journal

Appliquée arbitrairement, la baisse de la limitation de vitesse sur la route permet au gouvernement de cacher la médiocrité de la politique nationale de sécurité routière, bien peu ambitieuse, qui se résume avant tout à la répression automatisée des excès de vitesse. À l'issue de la conférence de presse d'Emmanuel Macron, on semblerait s'orienter vers un assouplissement de la mesure. Avec quelles modalités précises ? Affaire à suivre.



“ Je ne me résigne pas à abandonner cette ambition en matière de sécurité routière, c'est une grande politique publique au service de nos concitoyens, elle est indispensable, mais je dois apprendre à composer avec l'incompréhension ou le rejet de certains de nos concitoyens.

Édouard Philippe, Premier ministre, le 8 avril, au sujet de la limitation à 80 km/h. **”**

ROUTES ET AUTOROUTES

BRADERIE ET DÉLAISSEMENT

Beaucoup de citoyens dénoncent sur le site du Grand Débat les tarifs élevés des péages, et la vente des autoroutes par l'État à des sociétés privées. Simon G., par exemple, réclame la "renationalisation des autoroutes (car c'est une rente incroyable qui a été abandonnée). Les bénéfices serviront à investir dans le ferroviaire et financer des transports plus propres". À noter, si certains réclament une limitation de vitesse rehaussée à 150, voire 160 km/h (et même... plus de limitation du tout, comme sur la moitié du réseau autoroutier allemand), les propositions qui suggèrent une baisse de la vitesse maxi à 120 ou 110 km/h sont encore plus nombreuses. Pour Pierre M., "limiter la vitesse à 110 km/h permettrait de réduire la pollution, faire des économies sur le carburant et diminuer les accidents". Le trafic de transit est aussi très souvent évoqué : Caroline souhaiterait ainsi "que le ferroviaire soit développé. Il est impensable (que) des centaines de camions traversent la France chaque jour et encombrent nos voies de circulation alors qu'ils ne transportent pas de marchandises destinées à la France". Par ailleurs, sans surprise, les remarques les plus fréquentes concernent le manque d'entretien, surtout depuis qu'une partie du réseau national a été cédé aux départements, sans les budgets.



AURELIE AUDREAU/PHOTOPQR

L'avavis de L'Auto-Journal

Nous militons nous aussi pour que le ferroviaire fasse disparaître ces longues files de camions sur les routes et autoroutes, et dénonçons depuis des années la braderie des autoroutes par l'État, qui une fois passées entre les mains des sociétés concessionnaires, deviennent une belle source de rente. Les tarifs des péages devraient être davantage encadrés. Quant au réseau de routes, son entretien demeure un enjeu de sécurité routière.

GRAND DÉBAT NATIONAL CE QU'IL FAUT SAVOIR

Nous avons choisi de n'évoquer ici que quatre grands thèmes, mais vous pouvez librement consulter les contributions des Français sur le site <https://granddebat.fr/>. Sécurité routière, circulation en ville, covoiturage, voiture électrique, carburants, énergies du futur, tous les sujets liés au quotidien y sont abordés. En avril, l'Assemblée nationale a consacré plusieurs séances au sujet, suivies d'une déclaration du gouvernement puis de la conférence de presse du président de la République. L'automobile, au sens large, n'y occupait pas une grande place. Reste à voir ce qui ressortira concrètement des différents séminaires gouvernementaux, chargés d'élaborer des mesures précises pour répondre aux demandes des citoyens.

FISCALITÉ

LA FRANCE EN MANQUE DE COHÉRENCE

Le bonus-malus écologique a généré à lui seul près de 200 contributions. Peu réclament la suppression de ce dispositif. Mais pour Dempsey, il faut "arrêter de taxer les voitures avec un malus qui ne sert à rien, l'État tue l'industrie automobile quand on veut se faire plaisir en achetant une voiture neuve : pour une Toyota GT86 à 32 000 €, on paie 32,8 % (soit 10 500 €) de malus écologique". En revanche, de nombreux contributeurs réclament soit de l'étendre à d'autres secteurs (autres modes de déplacement, logements en location, énergie, biens de consommation), soit de ne plus seulement tenir compte du CO₂, car comme le souligne un contributeur, "le bonus-malus écologique est toujours basé sur les émissions de CO₂ (barème au gramme près !) et pénalise de ce fait les véhicules essence". La prime à la conversion est aussi à l'origine de nombreux messages. Pour Renier, "il faut permettre l'accès à la prime à la conversion dans le cadre d'une modification

des moteurs à essence en moteurs à biocarburant". Et beaucoup réclament un assouplissement des critères d'attribution. CT rappelle "qu'il y a beaucoup trop de conditions à respecter et les critères d'éligibilité sont trop complexes".

L'avavis de L'Auto-Journal

Les Français reprochent légitimement le manque de cohérence des mesures en place : un modèle "malussé" qui se retrouve avec une vignette Crit'Air 1, ou un diesel qui n'a pas de malus écologique mais doit se contenter d'une vignette Crit'Air 2... Ils regrettent aussi la volatilité et la complexité des mesures fiscales, comme la prime de conversion. Enfin, ils réclament davantage de justice fiscale, avec un alignement des taxes, notamment pour le kérósène (avion...).

ILS ONT OSÉ LE DIRE...

Entre les propositions étayées et les contributions pleines d'espoir, le site du Grand Débat révèle quelques pépites et des propositions très éloignées des réalités scientifiques et sociales... Extraits.

"Commencer par consacrer des fonds pour la recherche sur les moteurs à eau au lieu de taxer les propriétaires de véhicules en augmentant les prix des carburants..." **Rey**

"L'État doit obliger les industriels à proposer des moteurs type à air comprimé et à eau ou autres technologies non polluantes." **Dave53**

"Le bon critère n'est pas la vitesse, mais l'adaptation par chacun de sa vitesse aux conditions de circulation (...). Je propose donc que soit organisé un référendum sur la levée, totale ou partielle, des limitations de vitesse hors agglomération." **Micar51**

Recevez *l'auto-journal*

directement chez vous **1 jeudi sur 2**

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT

L'AUTO-JOURNAL ET SES GUIDES

1 Jeudi sur 2



+ 4 Auto-Journal évasion /an



+ 1 Guide de L'Auto-Journal/an


6,99€
par mois
SEULEMENT

37 %
de réduction


+ la version numérique offerte !

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

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

 L'OFFRE SANS ENGAGEMENT :

La meilleure offre d'abonnement !

-37%

Je complète l'IBAN et le BIC présent sur mon RIB. Je n'oublie pas de joindre mon RIB.

IBAN : BIC :

Vous autorisez EMAS, société éditrice de L'Auto-Journal à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Créditeur : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides dans l'année pour 6,99€ par mois seulement au lieu de **11,09€**. (1028992)

Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais. Tarif après un an 7,42€/mois.

 Je lis gratuitement la version numérique de L'Auto-Journal sur tous mes écrans **L'OFFRE CLASSIQUE :**L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 77€ au lieu de **102,79€** (1029008)**-25%**

Je choisis mon mode de règlement :

 Chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal CB n° Expire Fin : Cryptogramme Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (Groupe Mondadori)

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél : Mobile : Date de naissance : Email : Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (Groupe Mondadori)Nom / Prénom : Adresse : CP : Ville :

Dater et signer obligatoirement

FAIT A : LE : Signature : * Tarif kiosque L'Auto-Journal 22 €/3,90 €/6 €, 2 n°/exceptionnés à 4,50 €/ 1 n° "Spécial Salon" 7,99 € + les guides : 1 guide de l'auto journal à 6,50 €/ 4 Auto Evasion à 5,95 €. Offre valable jusqu'au 30/06/2019 en France métropolitaine. Votre abonnement vous sera adressé dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son offre d'abonnement. Conformément à la loi informatique et libertés d'juin 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse suivante de la bullette : "Acceptez que mes données soient utilisées à des fins d'achats et de communication". Éditions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex

ZONE ROUGE

Tout ce qui fait le buzz cette quinzaine dans l'automobile... Par Daniel Carroux

PHOTOS SB MEDIEN



La Classe C gardera la forme tricorps qui lui va si bien. On notera le couvercle du coffre, totalement plat. C'est nouveau.



La future Classe C présente un profil plus épuré que celui de sa devancière. Ses dimensions ne devraient guère évoluer.

C DANS L'AIR DU NÜRBURGRING

La nouvelle Classe C pointe à l'horizon, comme le prouvent ces "photos-espions" prises sur le circuit du Nürburgring.

Mercedes est passé maître dans l'art du camouflage, y compris au sens premier du terme. Ces photos récentes de la prochaine génération de la Classe C, en phase d'étude avancée, ne laissent pas deviner grand-chose, le fait est. Sauf sur l'essentiel : il ne faut pas s'attendre au grand chambardement. Le modèle phare de la gamme Mercedes garde ses proportions et sa carrosserie tricorps marquée par une malle arrière certes proéminente, mais pas trop. Comme sur l'actuelle mouture. En clair, le changement se fera dans la continuité, sur le plan visuel du moins. Sous

l'épais camouflage apparaissent cependant quelques éléments différenciateurs. À titre d'exemple, l'œil

averti note la disparition de la moulure soulignant la ceinture de caisse, laquelle est désormais biseautée de manière plus sobre. Le même adjectif qualifie le bas des flancs, mis finement en valeur par une légère nervure remontant haut vers l'arrière. Deuxième leçon à tirer, la prochaine Classe C montre moins les muscles que sa devancière. A priori, à première vue, de prime abord et selon toutes ces formules appelant à la prudence, le capot moins sculpté, la calandre moins évasée et les optiques plus réduites confirment le propos.

De l'hybride en veux-tu en voilà

Le reste est affaire de conjecture. Nul n'en doute, la Classe C à venir aura droit à ses deux dalles numériques placées dans le prolongement l'une de l'autre, une marque de fabrique dorénavant chez Mercedes. Du côté des moteurs, ledit Mercedes n'entend pas faire une croix sur le diesel, et l'a fait savoir. Sans surprise donc, sa berline de classe intermédiaire continuera à carburer au gazole. Et à l'essence c'est entendu, le module de soutien "micro-hybridé"

48 V étant acquis dans les deux cas. De même, l'hypothèse d'une hybridation en mode rechargeable, essence et diesel là encore, paraît plus que probable. La prochaine Classe C entrera dans la carrière à la fin de l'année 2020, sous forme de berline puis de break, selon une tradition bien établie. Le break en question pourra à l'occasion revêtir la panoplie du baroudeur accompli, à la manière de son homologue Classe E All-Terrain.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : fin d'année 2020

Prix : à partir de 40 000 €

Concurrente des BMW Série 3 et Jaguar XE (les propulsions), des Audi A4 et Volvo S60 (les tractions).

De l'essence, du diesel et de l'hybride au programme de la prochaine Classe C. En revanche, une 100 % électrique est peu probable.





Les instances dirigeantes de Peugeot ont estimé que, pour être rentable, l'e-Legend devait afficher un prix de vente avoisinant les 80 000 €. C'est sûr, cela calme les ardeurs.

DOUCHE FROIDE La Peugeot e-Legend part au musée

Elle nous a fait vibrer, au point de lui consacrer plusieurs de nos pages. Et nous n'étions pas les seuls à espérer un miracle, comme en témoigne une pétition lancée en ligne demandant expressément son

entrée en production. Cet élan de ferveur fut vain. Réincarnation électrique du coupé 504, l'e-Legend a fait son petit tour, certes remarqué, puis s'en est allée au cimetière des concept cars badgés Peugeot. Trop

chère à produire pour des débouchés commerciaux jugés incertains, a estimé Carlos Tavares le jeudi 25 avril à l'occasion de l'assemblée générale des actionnaires du groupe PSA.

16

C'EST LE NOMBRE D'EXPÉRIMENTATIONS EN CONDITIONS RÉELLES LANCÉES PAR LE GOUVERNEMENT DANS LE DOMAINE DES VÉHICULES AUTONOMES. Renault et PSA, ce faisant, auront l'autorisation de tester leurs engins respectifs sur route ouverte en Île-de-France, à raison de 50 000 km chacun. Pour le reste, des navettes autonomes seront mises en circulation un peu partout sur le territoire, de la gare RER de Massy (Essonne) à la zone rurale du parc naturel régional de la Brenne (Indre), à titres d'exemples. Ces expérimentations seront soumises à bilan en 2022.

TESTS

Les gendarmes recalent l'Alpine A110

Une Alpine bleue avec un gyrophare sur le toit, cela doit rappeler quelques souvenirs à nombre d'entre nous. Pas forcément bons, du reste... Hélas, façon de parler, nous ne reverrons pas l'A110 à l'affût sur les bords d'autoroute. La compagnie de gendarmerie de Carcassonne a bel et bien testé le bolide en vue d'une intégration dans les Brigades rapides d'intervention, mais la consommation, jugée trop élevée pour les deniers de l'Etat, a douché l'enthousiasme. Des vocations vont se perdre...



FORD

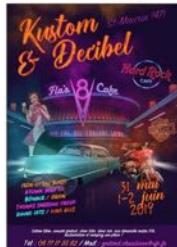
PRODUITS DÉRIVÉS

Ford crée le chariot à freinage automatique

Deux chariots chargés de victuailles entrant en collision dans les allées d'un supermarché, nous avons tous connu ça dans notre vie de consommateur. Pour éviter les drames potentiels, du sac de pommes de terre éventré aux biscuits écrasés dans leur emballage en carton, le constructeur automobile Ford applique le principe du freinage d'urgence automatique à ce type d'objets roulants. Des capteurs et un système de freinage adapté, et le tour est joué. C'est loin d'être idiot, quand on y pense.

ZONE ROUGE

**DU 31 MAI
AU 3 JUIN**
KUSTOM & DÉCIBEL
Saint-Maurin (LOT-ET-GARONNE)
www.andre-harley.com



Il sera avant tout question de motos, américaines de préférence. Il y aura aussi des voitures de même nationalité, plus toutes jeunes mais toujours ensorcelantes, et une foultitude de customs, dits "rods". Et les amateurs de musique rock, de blues et de metal seront servis.

Camping sur place possible.
C'est gratuit.

SÉCURITÉ

Assistances obligatoires

Le Parlement européen a voté. À partir du mois de mai 2022, la plupart des assistances à la conduite connues à ce jour devront être fournies de série dès les entrées de gamme des voitures neuves. Citons, notamment, le freinage d'urgence autonome, l'aide au maintien dans la voie de circulation, l'alerte de perte de vigilance du conducteur ou encore la détection, via caméra, des objets et piétons situés derrière le véhicule. En parallèle, certains parlementaires avaient en tête d'accorder au limiteur de vitesse dit intelligent (le limiteur secale automatiquement sur la vitesse autorisée via la reconnaissance des panneaux) une fonction supplémentaire, à savoir empêcher le dépassement de la vitesse affichée. La mesure n'a pas été retenue, et c'est heureux. L'alerte de survitesse sera cependant obligatoire – visuelle ou sonore, là est la question... Et nous n'échapperons pas à la boîte noire, mise à la disposition des autorités en cas d'accident.

DIVORCE

Mercedes plaque Renault

L'information est à prendre avec réserve mais, si elle se vérifie, elle ne sera pas sans lourdes conséquences pour l'Alliance Renault Nissan. Selon le magazine d'affaires allemand *Manager Magazin*, Ola Källenius, qui prendra la tête de Daimler incessamment sous peu, souhaite mettre un terme aux collaborations industrielles nouées entre Mercedes et les alliés franco-japonais. Pour rappel, Renault fournit à Mercedes des "petits" moteurs, essence et diesel, les deux Smart ont quelque chose de la Twingo, le Citan frappé de l'étoile est le clone du Kangoo et le pick-up Classe X doit beaucoup au Navara. À suivre, selon l'expression consacrée.

SCOTT NICHOLSON/DPPI/AFP



MERCEDES

Le prochain patron de Daimler, Ola Källenius, entend couper les ponts. Dérivé du Navara (en bas), le Classe X (en haut) fera-t-il les frais de l'opération ?



NISSAN



“

Ce partenariat industriel vient de démontrer sa capacité de résilience, la complémentarité de ses membres et la pertinence de leur projet commun. ”

Emmanuel Macron, cité par l'AFP le 24 avril. À l'occasion de la visite en France de Shinzo Abe, Premier ministre japonais, les deux dirigeants "ont réaffirmé leur attachement à l'Alliance Renault Nissan", précise le communiqué.



RENAULT

Les assistances à la conduite toujours plus intrusives vous agacent ? Pas de chance, à partir de 2022, vous ne pourrez plus y échapper.

TELÉ NOSTALGIE 1969, ANNÉE DES MYTHES

L'année est sacrée érotique par Serge Gainsbourg et Jane Birkin, le Festival de Woodstock entre dans l'Histoire avec un grand H et l'homme marche sur la Lune. Toujours en 1969, le Concorde part à la conquête du ciel et la Porsche 917 fait fantasmer le grand public au Salon de Genève. On connaît la suite. Cinquante ans plus tard, Porsche a l'idée géniale de réunir les deux mythes dans une vidéo, visible sur YouTube, intitulée *The legendary Porsche 917 meets the fabulous Concorde* (La légendaire Porsche 917 rencontre le fabuleux Concorde). Les échanges entre les deux anciens pilotes, l'un issu de l'automobile, l'autre de l'aéronautique, sont en anglais non sous-titré, mais cela reste très instructif. Et émouvant.



Les chiffres du marché européen en mars 2019



- 3,6 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à mars 2018.
Un temps ralenti, la baisse repart de plus belle.

1,1 %

C'est la part de marché de Mitsubishi en Europe, laquelle a progressé de 17% en un an. À son échelle, le SUV Outlander PHEV bat des records de ventes, ceci expliquant cela.

1 770 849

Union européenne inclus, au mois de mars.

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe, pays hors

458 054

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au Royaume-Uni en mars. Malgré une baisse de 3,4% par rapport à mars 2018, ce pays reste le premier marché européen, devant l'Allemagne (345 523 unités) et la France (225 818 unités).



La Panamera à toutes les sauces

Ce n'est qu'une rumeur, mais elle est véhiculée par des publications britanniques et allemandes de renom, et il convient ce faisant d'y prêter quelque attention. La Porsche Panamera, donc, devrait décliner dans un avenir indéterminé deux variantes raccourcies, à savoir un coupé 2 portes et son pendant découvrable. Les BMW Série 8 et Mercedes Classe S Coupé Cabriolet ne vont pas aimer.

Le tandem 718 Boxster/Cayman se convertit à l'électricité

Où l'on reparle de Porsche. On le sait, le constructeur allemand électrifie à tout va, de la Taycan en phase d'approche à la prochaine génération du SUV Macan, programmée en 2021. Les 718 Boxster (le cabriolet) et Cayman (le coupé) passeront à leur tour à la casserole électrique lors de leur renouvellement, attendu en 2022. C'est la Taycan susmentionnée qui fournira la base technique.

Le pick-up Jeep traverse l'Atlantique

Chose curieuse de la part d'une marque portant haut la bannière étoilée, Jeep n'a produit des pick-up qu'à de très rares occasions dans son histoire, et il y a bien longtemps. La "trahison" est pardonnée depuis l'arrivée d'une variante à benne, alias Gladiator, dans la gamme de l'actuelle Wrangler.

La chose débarquera en Europe l'année prochaine, avec dans ses bagages un probable module hybride rechargeable.



MINI COUNTRYMAN
COOPER 136 ch DCT7

DS 3 CROSSBACK 1.2 PureTech 130 ch EAT8 Performance Line +

LES AMBITIEUX

Urbains, luxueux et polyvalents, le Mini Countryman, l'Audi Q2 et le tout nouveau DS 3 Crossback tentent, chacun à leur façon, de trouver la quadrature du cercle. Malgré leurs modestes moteurs essence, ils revendiquent aussi des tarifs prétentieux. Parviennent-ils à les justifier ? Par Camille Pinet Photos Florian Groult



AUDI Q2 30 TFSI 116 ch S Tronic 7 S line

Ils se multiplient à la vitesse de l'éclair. Les petits SUV urbains sont devenus si nombreux qu'ils finiraient même par éclipser les citadines. Le tout nouveau DS 3 Crossback en est lui-même un éclatant témoignage, lui qui remplace en partie la berline DS 3, seul vrai succès commercial, jusqu'ici, de la jeune marque. Et ce n'est pas la seule audace du petit dernier, qui fait feu de tout bois en matière

de style. Sous tous les angles, il assure le spectacle et en rajoute, comme s'il cherchait à tout prix à se faire remarquer. Il est vrai qu'il a face à lui deux valeurs sûres déjà établies. Le Mini Countryman fut même en 2009 le tout premier SUV urbain de luxe et il jouait lui aussi sur son style très personnel. Depuis, il a eu le temps de se renouveler et de grossir, au point de frayer avec les compacts. Avec ses 4,30 m de long, il dépasse le DS 3 de 18 cm, excusez du peu !

Entre les deux, le plus sage en matière de style, l'Audi Q2, opte pour le consensus en affichant un gabarit à équidistance. Nos trois compères du jour se retrouvent en revanche sur le plan des mécaniques. Tous trois recourent à des petits trois cylindres essence suralimentés. Si le 1.2 du DS 3 se montre presque aussi puissant que le 1.5 BMW, l'Audi laisse un trou béant entre sa version 116 ch, retenue pour cette opposition, et sa variante 150 ch.

Doté de la nouvelle plate-forme CMP, le DS 3 Crossback se montre très agile pour un SUV mais sa suspension manque de confort. Le Peugeot 2008, basé sur une plate-forme plus ancienne, était parvenu à un meilleur compromis.



DS 3 CROSSBACK

➊ La boîte EAT8 se révèle dans l'ensemble efficace mais des à-coups persistent. ➋ Tous les DS 3 Crossback bénéficient de l'instrumentation digitale, un peu difficile à appréhender au début. ➌ La finition apparaît très léchée sur les parties hautes, moins sur les parties basses, partagées avec d'autres modèles.

SUR LA ROUTE

L'ambiance apparaît au moins aussi sportive que sophistiquée au volant du DS 3 Crossback Performance Line + ! Avec l'Alcantara appliqué sur la planche de bord, le noir omniprésent et ses surpiques rouges et blanches, il semble vouloir chiper au Mini son rôle de sportif de la bande. Et, de fait, sur le papier, il part avec d'excellents facteurs de performances, à commencer par son petit gabarit et sa masse inférieure de 55 kg à celle de l'Audi et surtout 201 kg par rapport au Mini.

Nous nous attendions donc à ce qu'il ne fasse qu'une bouchée de pain de ses deux concurrents... jusqu'au moment de consulter les résultats de nos mesures. Au final, le Countryman se révèle en effet plus véloce à l'accélération, grâce à son excellente nouvelle boîte à double embrayage et sept rapports, parfaitement calibrée. C'est presque à se demander si le 1.5 ne développerait pas un peu plus que les 136 ch annoncés ! Malgré ses qualités, l'EAT8 du DS ne forme pas un couple aussi bien assorti avec le 1.2 PureTech, la faute à quelques à-coups en ville et une moins grande réactivité. Heureusement, le DS sauve l'honneur en reprises, où il domine nettement. Le Q2 se montre dans tous les cas le moins rapide, et si sa transmission a





1

MINI COUNTRYMAN COOPER

- ➊ Mini a bien travaillé la mise au point de sa boîte à double embrayage, d'origine Getrag.
- ➋ Beaucoup plus lourd que le DS 3 Crossbak, le Countryman apparaît moins alerte mais son confort est plus adapté à sa vocation familiale.
- ➌ La position de conduite est excellente mais l'ergonomie difficile à apprivoiser.



2

3

LE DS3 CROSSBACK JOUE LA FERMETÉ SUR LES NIDS-DE-POULE, AU POINT DE FAIRE PASSER LE MINI COUNTRYMAN POUR UN PARANGON DE DOUCEUR •••

progressé, elle reste la moins réactive, surtout au démarrage, où le start-stop ne réagit pas vite lorsqu'on lève le pied du frein. En ville, le Mini fait valoir la bonne éducation de son moteur et de sa boîte. Plus vibrant au ralenti, le moteur du DS rappelle soudainement aux occupants qu'ils se trouvent à bord d'un petit modèle citadin. Heureusement, son petit gabarit et son excellent rayon de braquage lui sont très utiles dans cet environnement. Un talent partagé par l'Audi Q2, tout aussi maniable.

Sur route et autoroute, le DS se montre heureusement plus civil et surtout plus réactif.

Des trois concurrents ici présents, c'est assurément celui qui apparaît le plus agile, en raison de sa moindre masse bien sûr mais aussi de son amortissement, qui n'a retenu du slogan "*hyper-confort dynamique*" de la marque que le troisième terme. S'il filtre plutôt correctement les petites inégalités, il joue la fermeté sur les nids-de-poule, au point de faire passer le Mini Countryman pour un parangon de douceur. Il est vrai que le britannique a mis beaucoup d'eau dans son vin depuis son renouvellement et n'a plus rien d'un kart. Certes, sa direction se révèle toujours précise et les commandes →



1



2

AUDI Q2

- ➊ Plutôt ferme et moins ludique, l'Audi Q2 ne révèle pas des qualités routières exceptionnelles.
- ➋ La boîte S tronic a fait des progrès, mais le stop/start est particulièrement désagréable.
- ➌ Le mieux est l'ennemi du bien: l'ancienne ergonomie Audi Q2 nous paraît plus judicieuse que le schéma tout écran des derniers modèles de la marque.



3



En termes de gabarit, le DS 3 et le Countryman représentent les deux extrêmes de la catégorie des SUV urbains. Le Q2 se retrouve exactement au milieu, contrairement à l'image !



agrémentablement fermes, mais il n'oublie jamais sa nouvelle vocation familiale et se montre plus confortable que le français. Malgré une suspension raffermie en version S line, le Q2 se montre le moins amusant à conduire, la faute à une direction plutôt inerte et un train avant peu incisif. La sportivité n'est tout simplement pas son credo.

VIE À BORD

Vous trouvez que les voitures modernes se ressemblent ? Vous changerez d'avis en découvrant l'habitacle de nos trois protagonistes du jour. Difficile de composer des ambiances plus différentes qu'à bord de ces trois-là ! À ce petit jeu, c'est sans aucun doute le DS 3 qui se révèle le plus extravagant. Il est possible de passer de longues minutes rien qu'à explorer les effets de style distillés par la planche de bord. Le thème du diamant y est décliné jusqu'à plus soif au niveau des aérateurs, des boutons de commande et même du combiné d'instrumentation. Une fois l'effet de surprise passé, l'ensemble fonctionne plutôt bien. La finition hésite toutefois entre le très bon pour le haut de la planche de bord, les incrustations et les boutons, et le médiocre pour les plastiques de bas de console qui jurent un peu. Le DS



MINI COUNTRYMAN

PLUS

Habitabilité
Ensemble moteur-
boîte performant
Confort préservé

MOINS

Ergonomie impossible
Tarif des options
Consommation élevée



MINI COUNTRYMAN

● Le Countryman a beaucoup grossi, au point de devenir la Mini la plus familiale de tous les temps. ② C'est le plus habitable et modulable de la bande. ③ Mini a voulu conserver le cadran central rond mais l'adaptation des boutons et de l'écran n'est pas heureuse. ④ Même lorsque la banquette est reculée au maximum, le coffre du Mini reste le plus logeable.

TOUTES LES VOITURES MODERNES SE RESSEMBLENT ? L'HABITACLE DE NOS TROIS PROTAGONISTES NOUS PROUVE LE CONTRAIRE ...



AUDI Q2

● Le Q2 a renouvelé le style Audi, mais il reste discret. ② Avec un centimètre de plus que le DS 3 en termes d'espace aux jambes à l'arrière, les passagers sont mieux installés. ③ Le coffre est de bonne taille mais son seuil de chargement est élevé. ④ Le système multimédia et l'instrumentation du Q2 n'ont pas du tout vieilli.

est cependant celui qui propose l'environnement le plus exclusif. L'ergonomie ne souffre pas trop de ce parti pris: le conducteur trouve rapidement ses habitudes une fois ce nouveau dessin assimilé.

Difficile d'en dire autant du Mini, qui reprend l'idée du cadran central typique de la marque, mais qui a totalement perdu en cohérence depuis la nouvelle génération. Même après plusieurs prises en main, il n'est pas rare de se méler les pinceaux entre les boutons à basculeur situés en bas de console, au plafond et l'écran tactile pas vraiment intuitif. C'est finalement l'Audi Q2 qui s'avère le plus homogène grâce à sa finition de bon niveau et son ergonomie impeccable. Il n'est toutefois pas encore passé au tout écran comme les derniers modèles de la marque, mais nous ne nous en plaindrons pas.

Malgré son ergonomie discutable, le Countryman se rattrape largement par son habitabilité.

Il apparaît, et de très loin, comme le plus familial de la bande et pas seulement grâce à ses centimètres en plus. Il est le seul à proposer une banquette coulissante, offre le meilleur espace aux jambes pour les passagers arrière,

L'avis de Camille Pinet

Présentation, style, matériaux, le DS 3 Crossback fait tout pour séduire. Je m'y laisse prendre !

**L'avis de Camille Pinet**

BMW a toujours des talents de motoriste, et le prouve avec son excellent petit 1.5 !

**L'avis de Camille Pinet**

Le Q2 ne manque pas de style, mais j'aimerais plus de personnalité au volant.



CONSCIENT DE SON RÔLE DE CHALLENGER, LE DS 3 CROSSBACK S'AFFIRME COMME LE CHAMPION DU RAPPORT PRIX/ÉQUIPEMENTS ...

et le coffre le plus grand. Le Q2 ne démerite pas. Son coffre se révèle suffisant malgré son seuil élevé et son habitabilité correcte à l'arrière, sauf au centre en raison de son imposant tunnel central. Plus petit, le DS 3 ferme logiquement la marche. L'espace aux jambes limité proposé aux passagers arrière mais aussi son parti-pris de style sont en cause. Après avoir condamné les vitres arrière de la DS 4, DS ne se remet pas en question sur son dernier modèle : à l'arrière, les vitres ne s'ouvrent qu'à moitié, façon meurtrière, et l'ambiance apparaît terriblement confinée.

BUDGET

Pas de doute, nos trois rivaux du jour ont bien compris les principes de marketing qui prévalent dans l'univers du haut de gamme. À commencer par proposer un maximum de possibilités d'équipements et d'éléments de personnalisation pour gonfler la note à l'envi. En la matière,

Mini conserve ses habitudes bien établies avec une formule à la carte qui refuse l'idée de menu. C'est au futur propriétaire de configurer son Countryman à sa guise en piochant dans un catalogue de packs et d'options long comme un jour sans pain. Ceci donne l'illusion d'un tarif de base faussement plus accessible que celui de ses deux camarades, qui sont proposés dans des définitions haut de gamme. À équipement égal, l'avantage fond comme neige au soleil. Ne vous fiez donc pas au prix final de notre modèle d'essai. Il était nettement sous-équipé et ne profitait même pas de la navigation. En le dotant comme notre DS 3 d'essai, l'addition serait montée à 39 500 €.

Le champion du rapport prix-équipement reste le DS 3 Crossback. Non seulement il intègre plus d'équipements en série, mais il offre également, dans la finition Performance Line +, une présentation plus exclusive. Avec ses poignées de portes

motorisées, l'Alcantara sur la planche de bord et sa présentation sportive spécifique, il joue la séduction sans exiger de piocher dans le catalogue d'options. Comme pour mettre les points sur les i, il s'affirme également comme le plus sobre de la bande, alors que le Countryman fait payer sa masse par sa consommation excessive. Malgré son moteur moins puissant, l'Audi Q2 n'est pas plus doux avec le porte-monnaie puisqu'il est de loin le plus cher de la bande, sans être mieux doté que le DS 3. Conscient d'être le challenger, celui-ci remporte la mise sans coup férir au chapitre finances ! ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: 1^{er} MINI COUNTRYMAN -

2^e DS 3 CROSSBACK - 3^e AUDI Q2

LA VIE À BORD: 1^{er} MINI COUNTRYMAN -

2^e AUDI Q2 - 3^e DS 3 CROSSBACK

LE BUDGET: 1^{er} DS 3 CROSSBACK -

2^e MINI COUNTRYMAN - 3^e AUDI Q2

DS 3 CROSSBACK 1.2 PureTech 130 ch EAT8 Performance Line + AUDI Q2 30 TFSI 116 ch S Tronic 7 S line MINI COUNTRYMAN COOPER 136 ch DCT7

NOS MESURES

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

	DS 3 Crossback	Audi Q2	Mini Countryman Cooper
Moteur / Transmission			
Puissance maxi	■ 130 ch à 5 500 tr/mn	■ 116 ch à 5 000 tr/mn	■ 136 ch à 4 400 tr/mn
Couple maxi	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn	■ 200 Nm à 2 000 tr/mn	■ 220 Nm à 1 400 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence	3 cylindres en ligne, turbo essence	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 199 cm ³ / 6 CV	999 cm ³ / 6 CV	1 499 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8	double embrayage / 7	double embrayage / 7
Châssis			
Diamètre de braquage	■ 11,2 m	■ 11,1 m	■ 11,4 m
Pneumatiques	215/65 R 16	215/60 R 16	205/65 R 16
Dimensions / poids			
L / l / h / empattement	4,12 / 1,80 / 1,54 / 2,56 m	4,20 / 1,80 / 1,51 / 2,60 m	4,30 / 1,83 / 1,56 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1289 / 1200 kg	1344 / 1500 kg	1490 kg / 1500 kg
Performances			
1000 m d. a.	■ 32,1 s	■ 32,9 s	■ 31,9 s
0 à 100 km/h	■ 10,4 s	■ 10,7 s	■ 9,8 s
90-130 km/h en Drive	■ 9,4 s	■ 10,2 s	■ 9,9 s
Vitesse maxi	■ 192 km/h	■ 183 km/h	■ 191 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■ 9/31 / 64 m	■ 10/31 / 63 m	■ 10/32 / 66 m
Habitabilité / Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 22 cm	■ 23 cm	■ 20-33 cm*
Largeur aux coude AV / AR	■ 142 / 136 cm	■ 145 / 142 cm	■ 143 / 141 cm
Volume de coffre	■ 312 dm ³	■ 396 dm ³	■ 415-518 dm ³ *
Niveau sonore			
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 40,5 / 65 / 67,2 dB	■ 37,5 / 65,5 / 68,7 dB	■ 41,5 / 66 / 70,3 dB
LE BUDGET			
DS 3 Crossback		Audi Q2	
Prix	■ 33 600 €	■ 34 840 €	■ 31 100 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (112 g/km)	■ 0 € (115 g/km)	■ 0 € (109 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 37 500 €	■ 40 710 €	■ 35 520 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité
Équipements communs			
6 airbags, antibrouillards, Bluetooth, climatisation, détecteurs pluie/luminosité, phares à LEDS, jantes en alliage, radar de recul, système multimédia avec écran tactile / prises USB, volant cuir réglable hauteur et profondeur,etc.			
Options			
Affichage tête haute	■ 400 €	■ 680 €	■ 610 €
Jantes alliage 18" / 19"	■ série / non	■ série / 965 €	■ 420 € / 1 970 €
Navigation	■ série	■ série	■ 910 €
Peinture métallisée	■ 1 050 €	■ 850 €	■ 650 €
Régulateur de vitesse adaptatif	■ 1 900 €*	■ 1 370 €*	■ 410 €
Roue de secours temporaire	■ série	■ 110 €	■ 120 €
Sellerie cuir	■ Non disponible**	■ 1 760 €	■ 1 920 €
Toit ouvrant ou panoramique	■ Non disponible	■ 1 175 €	■ 990 €
Consommations			
Moyenne	■ 7,2 l/100 km	■ 7,4 l/100 km	■ 7,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■ 7,8 / 6,8 / 7,1 l/100 km	■ 7,5 / 7,3 / 7,5 l/100 km	■ 8,2 / 7,4 / 7,4 l/100 km
Autonomie / Réserve	■ 611 km / 44 l	■ 675 km / 50 l	■ 662 km / 51 l
Note EuroNCAP	■ en cours	■ 5 étoiles	■ 5 étoiles
Pays de fabrication	■ France	■ Allemagne	■ Pays-Bas

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL MINI COUNTRYMAN

C'est grâce à sa polyvalence que le Countryman, bien plus spacieux et étonnamment performant, arrive sur la première marche du podium. Mieux équipé et joliment présenté, le DS 3 Crossback remporte sans conteste le grand prix de l'audace et se révèle particulièrement adapté aux célibataires ou couples sans enfants. Un peu plus terne et affreusement coûteux, le Q2 est contraint de fermer la marche.



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES



Nouveau CLA Coupé. Jouez selon vos règles.

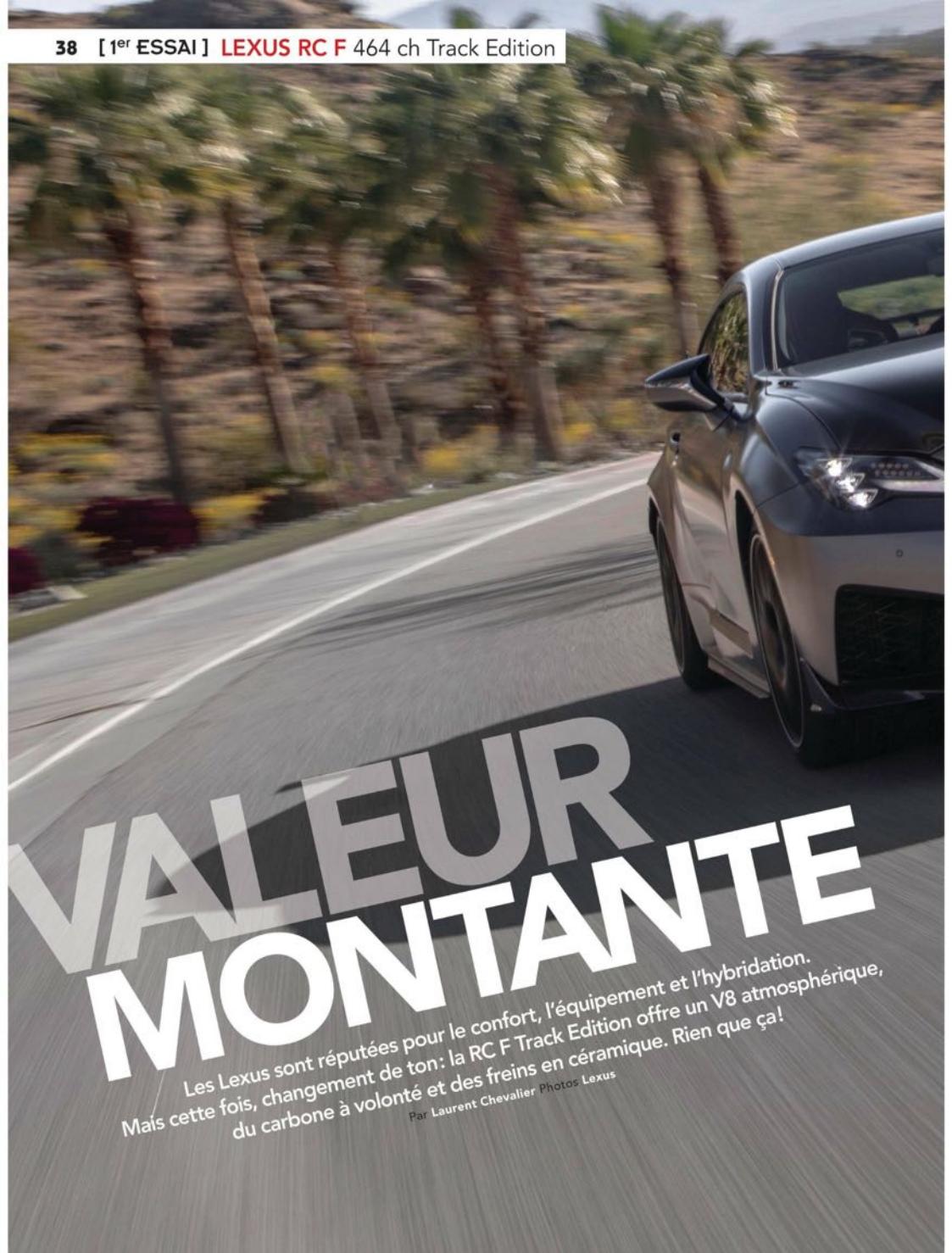


Radical, sportif et ultraconnecté.

Ne laissez rien ni personne dicter votre conduite.



Consommation combinée (l/100 km) : 3,8-6,7 (NEDC corrigé) / 4,4-7,7 (WLTP). Emissions de CO₂ combinées (g/km) : 100-153 (NEDC corrigé) / 116-175 (WLTP).
Mercedes-Benz France - Siren 622 044 287.



VALEUR MONTANTE

Les Lexus sont réputées pour le confort, l'équipement et l'hybridation.
Mais cette fois, changement de ton: la RC F Track Edition offre un V8 atmosphérique,
du carbone à volonté et des freins en céramique. Rien que ça!

Par Laurent Chevalier Photos Lexus



Le succès mondial des Lexus n'est plus à démontrer. Avec dix millions d'exemplaires produits depuis sa création en 1989, la branche luxe de Toyota célèbre une trentaine épanouie. D'autant que les prévisions sont au beau fixe, étant donné l'intérêt grandissant pour les hybrides dont Lexus s'est fait la spécialité. Ce qui n'exclut pas d'entretenir la flamme avec des autos aux tempéraments entiers. Rôle dévolu aux modèles F, comparables aux versions M de BMW, qui bénéficient d'une puissance majorée et de trains roulants optimisés. À ne pas confondre avec la

finition F Sport, dont le badge peut être accolé à n'importe quelle motorisation du catalogue Lexus. Au risque de brouiller les pistes, mais BMW ne fait pas mieux avec le badge M Sport accolé à une Série 1 dotée d'un 3 cylindres... qui n'a rien de sportif.

Avec la RC F, il n'y a aucune ambiguïté. Son V8 de 5 l atmosphérique, en propulsion, n'est pas là pour la décoration.

Lexus a même prévu une version Track Edition, histoire de tourner le curseur d'un cran vers la sportivité. La RC F "classique" et la version Track

Edition partagent le même moteur et la même boîte de vitesses. Mais là non plus, aucun risque de confusion : la Track Edition se distingue au premier coup d'œil avec son capot, son toit et son aileron fixe en carbone, ses jantes forgées et ses freins céramique de série. Dès lors, nous nous attendions à une réduction significative de la masse. Ce n'est malheureusement pas le cas. Lexus annonce 55 kg économisés, sur un total de 1 770 kg par rapport au modèle classique, et 80 kg de moins que la version précédente. Toujours ça de gagné ! Soulignons que le freinage en céramique économise 22 kg sur les masses non suspendues, dont l'influence est cruciale ➤

L'avis de Laurent Chevalier



J'aime le cocktail V8 atmosphérique/propulsion et la démarche qui vise à remettre en vogue la sportivité.



LE V8 ATMOSPHÉRIQUE GRIMPE DANS LES AIGUS AVEC UNE VOIX ET DES VIBRATIONS ENVOÛTANTES ...

en termes de comportement. La version Track Edition reconduit le différentiel Torsen, pour laisser davantage de contrôle au conducteur, tandis que la RC F laisse l'option du différentiel Vectoring. Rappelons que ce système, à l'inverse d'un blocage actif, peut accélérer la roue extérieure au virage et aider l'auto à s'y inscrire plus rapidement. Le contrôle instantané de la vitesse de chaque roue arrière évite non seulement le cirage d'une roue mais améliore aussi l'agilité, selon plusieurs modes, en fonction du style de conduite. La boîte automatique, quant à elle, compte 8 et non pas 10 rapports, comme sur la LC 500. Seule la démultiplication finale est modifiée, pour favoriser la capacité d'accélération. Le clou du spectacle est sous le capot: un somptueux V8 atmosphérique de 5,0 litres de cylindrée, légèrement corrigé, grâce à de nouveaux collecteurs d'admission et à une boîte à air remaniée. En revanche, sa puissance est revue à la baisse par rapport aux modèles précédents, en raison des normes d'homologation. Avec 464 chevaux au lieu de 477 chevaux, la RC F s'in-



❶ L'aileron fixe en carbone est une spécificité de la version Track Edition, tout comme le toit et le capot avant en carbone apparent. ❷ Les jantes de 19 pouces en alu forgé et le système de freinage en carbone-céramique sont livrés en série. ❸ Les places arrière sont prévues pour un usage temporaire ou comme espace supplémentaire de rangement. ❹ Contrairement à la RC F classique, la version Track Edition n'est disponible qu'en deux coloris: blanc ou gris.



LEXUS RC F 464 ch Track Edition

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 464 ch à 7 100 tr/mn
Couple maxi	■ 520 Nm à 4 800 tr/mn
Type	V8 essence
Cylindrée / puissance fiscale	4 969 cm ³ / 37 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	double embrayage / 8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques AV / AR	255/35 R 19 / 275/35 R 19

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	■ 4,71 / 1,845 / 1,39 / 2,73 m
Poids / tractable freiné	■ 1715 kg / NC

Performances

0 à 100 km/h	■ 4,3 s
Vitesse maxi	■ 270 km/h*

*Régulée électroniquement.

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	■ 366 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix

Malus (CO ₂)	■ 119 900 €
Prix du modèle essayé**	■ 10 500 € (265 g/km)

Garantie	■ 130 400 €
----------	-------------

Garantie	■ 3 ans, 100 000 km
----------	---------------------

**Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

8 airbags, aileron, capot et toit carbone, dim auto 2 zones, combiné d'instruments entièrement numérique, contrôle de la pression des pneus, détecteurs de pluie/luminosité, échappement titane, ESP, freins céramique Brembo, frein de parking électrique, jantes forgées 19 pouces, régul. de vitesse, rétros extérieur rabattables électriquement, sellerie cuir/l'alcantara, suspension pilotée, système multimédia avec syst audio/prises USB / GPS...

Options

Pack Performance (seulement sur le modèle RC F classique) : différentiel à répartition vectorielle TVD, frein carbone céramique, jantes 19 pouces, déformat électronique et système audio Mark Levinson (20 000 €), peinture métallisée (1 000 €), toit ouvrant électrique (1 200 €).

Consommations

Mixte	■ 11,3 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 16,5 l / 8,3 l / 100 km
Réservoir	■ 66 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'offre de Lexus ne manque pas d'intérêt. En revanche, l'amortissement piloté est trop verrouillé en Sport+ et la masse conséquente génère de l'inertie. Les freins en céramique, de série sur la version Track Edition, garantissent une belle endurance.



1

● Le soin apporté à l'habitacle dénote d'une belle exclusivité et les sièges baquet offrent un bon maintien. En revanche, l'interface n'est pas intuitive.
● Le V8 fait la part belle à la deuxième moitié du compte-tours, avec une belle sonorité à la clé!



2

tercale entre la Mercedes AMG C 43 (390 ch) et la C 63 S (510 ch). Mais contrairement au modèle S d'AMG, la version Track Edition n'offre pas de surplus de puissance. Cela dit, la légère perte de poids permet de grappiller deux dixièmes au 0 à 100 km/h, avec 4,3 s annoncées au lieu de 4,5 s pour la RCF classique. En clair, c'est une bombe.

de la RCF est élastique et le déferlement progressif du couple offre une bonne dose de plaisir mécanique. Sur circuit, en revanche, elle ne peut masquer sa masse générale et l'inertie générée. L'autre grief concerne le verrouillage exagéré des amortisseurs en mode Sport+. Sur cette position, l'auto est tellement bloquée qu'elle donne l'impression de sautiller en permanence. Cela dit, le grip latéral est bon et l'adhérence longitudinale remarquable. Quant au freinage carbone céramique, emprunté à la LFA, il confère une bien meilleure endurance que celle du système d'origine en usage intensif. Au final, le comportement de la RCF Track Edition est moins pataud que celui d'une Jaguar F-Type SVR 4 roues motrices et son équilibre est comparable à celui d'une Mercedes C 63 Coupé. ■

Les borborygmes du V8 renvoient aux souvenirs de la première berline IS F.

Le genre de sonorité, un brin artificiel, à vous faire dresser les oreilles, dès le ralenti. Et vous hérisser les poils des bras à l'accélération, quand le compte-tours franchit les 5 000 tr/mn. Le 5 l grimpe dans les aiguës avec une voix et des vibrations envirantes. Pas de coups de boutoir comme dans une Mercedes C 63 S. La poussée

Ces berlines jamais d'accord

La Peugeot 308 chasse les kilos, la Mazda Mazda3 s'allonge. La première mise sur le downsizing, la seconde croît dans l'hybridation légère. Désidément, ces deux-là ne sont pas sur la même longueur d'onde. Quand l'une dit blanc, l'autre voit rouge.

Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin

Le rendement ! Nous n'avons plus que cela à la bouche. De l'économie, en passant par le travail jusqu'à la mécanique, tout est question de productivité. Comment faire mieux avec moins ? À ce jeu-là, la Peugeot 308 mise et gagne. De son petit 3 cylindres 1 199 cm³ PureTech, elle parvient à tirer 130 ch. Et, grâce à l'appui d'un turbocompresseur, ils sont là du début à la fin.

Avec sa nouvelle "3", Mazda ne se met aucun pression. Pratiquement 2 litres de cylindrée pour seulement 122 ch, certes sans turbo mais avec le soutien d'une batterie 48 V... on a déjà vu meilleur rendement du côté du Soleil levant. La partie semble donc pliée avant même de lancer les mécaniques. Patientez donc. Retenez les chevaux. Nous ne sommes pas à l'abri d'une surprise, le constructeur japonais nous ayant

habitués depuis quelque temps à ne rien faire comme tout le monde. Mais à le faire bien.

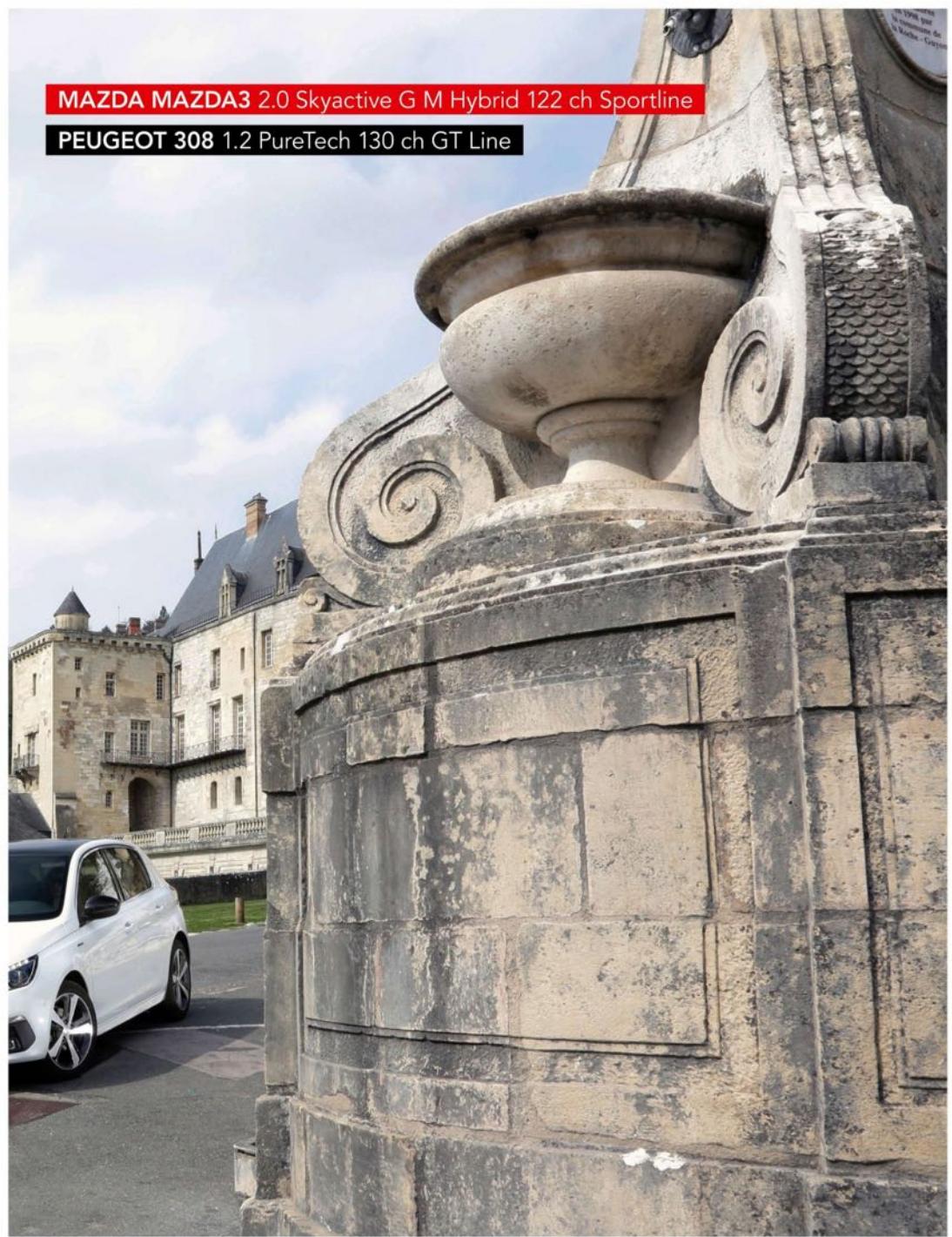
SUR LA ROUTE

Plus c'est tôt, mieux c'est. Pour évoquer le couple moteur, c'est une doctrine que l'on rencontre aujourd'hui aussi bien dans la catégorie des diesels que des essence. Un choix qui offre rondeur à bas régime et aisance en relance. ➤



MAZDA MAZDA3 2.0 Skyactive G M Hybrid 122 ch Sportline

PEUGEOT 308 1.2 PureTech 130 ch GT Line





MALGRÉ SON ASSISTANCE ÉLECTRIQUE "LÉGÈRE", LA MAZDA3 NE PARVIENT PAS À DISTANCER LA PEUGEOT 308 ...



MAZDA MAZDA3
➊ L'ambiance n'est pas d'une folle gaieté mais le style et la finition sont soignés. L'équipement est particulièrement complet. ➋ Alors que la plupart des constructeurs croient au downsizing, Mazda mise sur un 4 cylindres 2.0... très frugal. ➌ Seuls les deux écrans entourant le tachymètre sont personnalisables. Toutefois, la lisibilité est impeccable.





Rares sont les berlines à pouvoir faire douter la 308 en termes de comportement routier. La Mazda3 pas plus que les autres.

PEUGEOT 308

- ❶ Très alerte et ne recignant pas à évoluer dans les tours, le petit 1.2 PureTech vibre un peu trop à bas régime.
- ❷ Le petit volant renforce le sentiment d'agilité de la 308. Dommage que la commande de boîte manque de précision. ❸ La lecture des infos par-dessus le volant n'est pas évidente.



La Peugeot 308 1.2 PureTech se chauffe de ce bois. Avec 230 Nm dès 1 750 tr/mn, la française donne tout, et tout de suite. *A contrario*, la nouvelle Mazda3, dont le couple maxi (213 Nm) du 2.0 n'est obtenu qu'à partir de 4 000 tr/mn, n'adhère visiblement pas à cette philosophie. En théorie, pour qui recherche des sensations, c'est bien la japonaise qui fait le meilleur choix. Plus le couple est haut perché, plus le moteur se veut pointu, et donc sportif. Certes, vous nous rétorquerez que nous ne sommes pas ici dans une catégorie de limeuses de circuit et qu'il serait dommage de sacrifier la douceur de conduite pour offrir davantage de sensations à haut régime. Mazda a trouvé la parade. En associant un système dit "Mild Hybrid" (voir encadré page 49) composé d'une batterie 48 V et d'un alterno-démarrleur, dont l'aide lors des démarrages n'est en

rien négligeable. Si bien – et c'est dommage – que les accélérations finissent par devenir très linéaires. Les performances confirment ce sentiment. La "3" laisse la 308 partir devant quel que soit l'exercice. L'écart entre les deux modèles pouvant atteindre trois secondes en reprise sur les derniers rapports. Tout n'est pas à mettre sur le dos du moteur. Si la boîte profite d'un super levier de vitesses avec des verrouillages beaucoup plus francs et fermes que ceux de la 308, sa démultiplication finale est plus allongée qu'un café américain. Dans ces conditions, difficile de mettre en avant la saveur du moteur. Comme si cela ne suffisait pas, la Mazda3 reste une longue berline pour la catégorie des compactes. Qui dit plus long, dit plus lourd. Et cela se confirme. Face à la française, la japonaise accuse une bonne centaine de kilos supplémentaires.

L'affaire apparaît bien mal embarquée pour la nouveauté. Face à une 308 qui n'a plus grand-chose à prouver en termes de comportement routier, dotée d'un petit moteur qui ne recigne pas s'exprimer après 6 000 tr/mn, la Mazda ne peut que jouer la défense. Ce qu'elle fait assez bien. À la précision de sa commande de boîte, il faut ajouter celle de la direction, de bonnes sensations au niveau du pédalier et une excellente position de conduite. Si elle ne parvient pas à déstabiliser la française sur la route, elle se distingue du reste de la catégorie en offrant à son conducteur un feeling propre.

Dommage que les nombreuses assistances à la conduite réagissent avec une douceur comparable à celle ressentie à bord d'une coque de noix en plein coup de tabac. C'est le cas de l'avertisseur actif de franchissement de ligne et du régulateur de vitesse adaptatif. Dans les ➤

L'hybridation légère apporte de la souplesse mais lisse les accélérations.



MAZDA MAZDA3

PLUS

Équipement complet
Commande de boîte
Consommation contenue

MOINS

Coffre petit
Performances limitées
Confort ferme

deux cas, les réactions sont tardives et brutales. La Peugeot n'est pas non plus un modèle du genre dans ce domaine. Facturé en supplément (700 €), son régulateur adaptatif ne fonctionne pas en dessous de 30 km/h (uniquement lorsqu'il s'agit d'une version à boîte de vitesses manuelle). Bref, ces deux voitures s'apprécient sans filtre. Et chez chacune d'entre elles, le plaisir de conduite est au rendez-vous. Plus encore dans la 308, qui gomme moins les aspérités sans nuire au confort des occupants.

À BORD

Par rapport à notre premier essai, la Mazda3, ici dans une configuration légèrement différente, nous est apparue moins sèche. C'est surtout vrai pour les places avant, relativement épargnées lorsque les trains roulants croisent

une vilaine saignée. À l'arrière, c'est plus raide. Il faut déjà s'y installer, la découpe des portières ne facilitant pas la tâche. Rapporté à l'envergure de la voiture, l'espace habitable n'impressionne guère. C'est pourtant beaucoup mieux que ce que propose la 308. Il faut dire que la française ne brille nullement dans ce domaine. Avec seulement 21 cm en espace aux jambes contre 25 cm pour la japonaise, il serait assez tentant de conclure que la française sacrifie totalement cette partie-là de la voiture. C'est à la fois vrai, puisqu'elle privilégie clairement le volume de coffre (451 dm³ contre 339 dm³ pour la Mazda), et faux, car l'accès à la banquette est plus facile, le tunnel de servitude nettement moins proéminent et quelques petites attentions, comme des aumônières au dos des sièges, négligées sur la "3", montrent

que trois personnes peuvent s'installer, certes en se serrant un peu, à l'arrière.

Surtout, la 308 brille par son confort de suspension. Sans jamais se départir, elle filtre aisément les plus petits défauts de la chaussée et absorbe les plus grosses déformations sans que le conducteur ait à entreprendre de quelconques manœuvres de corrections. L'insonorisation est correcte dans les deux modèles. À bord de la Mazda, les bruits mécaniques et de roulement sont parfaitement tenus à l'écart alors qu'un brouissement aérodynamique apparaît assez tôt. C'est l'inverse sur la Peugeot, dont la sonorité de son 3 cylindres, sa tendance à vibrer à bas régime, peuvent rapidement agacer.

À bord de ces deux berlines compactes, l'ambiance est radicalement différente. Lecture de l'instrumentation par-dessus le petit volant,



PEUGEOT 308 PLUS

Rapport agrément/confort
Présentation soignée
Bonne sensations
—
MOINS
Consommation élevée
Vibrations moteur
Habitabilité arrière



La 308 domine la Mazda3 dans presque tous les domaines, sauf celui de la consommation, où elle réclame un bon litre de plus.

Le style très dynamique de la "3" ne favorise pas la rétention. Heureusement, l'avertisseur d'angles morts est de série.



MAZDA MAZDA3

➊ La "3" offre davantage de place à l'arrière que la 308. Une fois installés, les occupants peuvent prendre leurs aises. Mais l'accès reste assez étroit. ➋ L'écran multimédia, positionné loin devant sur la planche de bord, se pilote via une commande rotative, système encore très efficace. ➌ Le large hayon libère un bel accès pour les bagages. Mais la capacité de chargement reste limitée par rapport à la 308. ➍ Ces belles jantes alliage font partie de l'équipement de série. La peinture rouge métallisée (800 €) est l'une des rares options.



AVEC UN PEU PLUS DE SENSATIONS DERRIÈRE LE VOLANT, IL SERAIT POSSIBLE D'HÉSITER AVEC LA PEUGEOT 308 •••



Plus longue, plus habitable, la Mazda3 est aussi plus lourde que la Peugeot 308. Sur la balance, elle affiche 100 kg supplémentaires. Évidemment, cela se ressent en performances.

commandes physiques limitées à quelques boutons, gainage de la coiffe supérieure... la planche de bord très épurée de la française fonctionne toujours aussi bien. La Mazda3 mélange les genres avec une planche de bord multimatériaux, des formes très travaillées et un large écran multimédia positionné très en avant pour la bonne et simple raison qu'il n'est pas tactile. Il se pilote, oserons-nous dire, à l'ancienne, avec une commande rotative. Les fonctions sont certes limitées mais tout ceci apparaît finalement limpide et facile à prendre en main. De quoi faire douter de l'écran tactile de la Peugeot 308. Celui-ci n'est pas désagréable à utiliser mais, outre le fait qu'il se salit rapidement, il impose de multiples gestes pour commander une fonction aussi simple qu'augmenter ou baisser la température de la climatisation. La Mazda3 conserve aussi l'avantage en termes de rangements. Certes, son coffre demeure beaucoup moins logeable que celui de

L'avis de Guy L'Hospital

Ligne, position de conduite, technologie, cette Mazda3 fait envie. Hélas, sa conduite déçoit un peu.

60%
Quotient Emotionnel



AUTANT IL EST AGRÉABLE DE TOMBER UN RAPPORT SUR LA MAZDA3, AUTANT LA MÊME MANEUVRE EST DÉPLAISANTE SUR LA 308 ***

la 308, mais elle dispose de multiples emplacements dans l'habitacle pour y loger les plus petits accessoires. C'est un peu moins vrai en ce qui concerne la finition, même si le ouaté de la coiffe de planche de bord impressionne et que les assemblages restent parfaitement réalisés. Dans ce domaine, la 308 fait tout aussi bien. L'impression est même plus flatteuse, celle-ci limitant le nombre de matériaux.

BUDGET

En général, les modèles asiatiques se rattrapent au moment de passer à la caisse. Est-ce le cas avec cette Mazda3 ? Le suspense ne tiendra pas très longtemps. Si son prix facial n'a plus rien d'amical, le faible nombre d'options proposées donne quelques indices sur la quantité d'équi-

pements livrés de série. À 28 300 € en finition Sportline, la japonaise autorise une économie de 700 € par rapport à une 308 GT Line, rappelons-le un peu plus puissante. Mais une fois le décompte des équipements présents dans la Mazda3 facturés en supplément sur la française, la partie prend une nouvelle tourneure. Dans le détail, si vous souhaitez le régulateur de vitesse adaptatif, l'alerte anticollision avec détection piétons, les sièges chauffants, il faudra prévoir un supplément d'environ 1 000 €.

Et ce n'est pas à la pompe que la 308 peut espérer prendre sa revanche. Malgré un taux de rejets CO₂ (et donc un malus) plus favorable, elle consomme nettement plus que la Mazda3. En moyenne, lorsque la française réclame 7,2 l/100 km, la japonaise se satisfait

de 6,6 l/100 km. Deux phénomènes permettent d'expliquer cet écart. Primo, l'efficacité des systèmes "Mild Hybrid", qui devraient se démocratiser assez rapidement, et, secundo, l'étagement long des derniers rapports de boîte de la Mazda, qui lui permet d'économiser un litre tous les 100 km sur autoroute par rapport à la française. Calice jusqu'à la lie pour la 308, qui doit aussi avouer une garantie minimum de deux ans (kilométrage illimité), alors que la Mazda propose un peu plus, avec trois ans (mais limitation à 100 000 km). ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: PEUGEOT

LA VIE À BORD: ÉGALITÉ

BUDGET: MAZDA

L'avis de Guy L'Hospital

Malgré une boîte pas très bien guidée, cette 308 reste envoutante. Un régal sur petites routes.

**EN CHIFFRES****NOS MESURES**

Depuis près de vingt-cinq 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.



	Mazda Mazda3	Peugeot 308
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■ 122 ch à 6000 tr/mn	■ 130 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■ 213 Nm à 4000 tr/mn	■ 230 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl en ligne es., inj. direct	3 en ligne, essence + turbo
Cylindrée / puissance fiscale	1999 cm ³ / 6 CV	1999 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6	manuelle / 6
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 11,7 m	■ 11 m
Pneumatiques	215/45 R 18	225/45 R 17
Dimensions / poids		
L / l / h / empattement	4,46 / 1,80 / 1,44 / 2,73 m	4,26 / 1,81 / 1,46 / 2,62 m
Poids / tractable freiné	1393 / 1300 kg	1290 / 1200 kg
Performances		
1000 m d.a.	■ 31,7 s	■ 30,8 s
0 à 100 km/h	■ 10,3 s	■ 9,3 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 9,6 / 13 / 18,8 s	■ 9,6 / 12,5 / 15,8 s
Vitesse maxi	■ 198 km/h	■ 199 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■ 10 / 32 / 66 m	■ 11 / 33 / 65 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 25 cm	■ 21 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■ 148 / 146 cm	■ 148 / 143 cm
Volume de coffre	■ 339 dm ³	■ 451 dm ³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 36,4 / 65,2 / 69 dB	■ 37,4 / 66,1 / 68,5 dB
LE BUDGET		
Prix	■ 28 300 €	■ 29 000 €
Malus écologique (CO ₂)	■ Malus, 45 € (119 g/km)	■ Malus, 0 € (108 g/km)
Prix du modèle essayé	■ 29145 €	■ 32110 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags, accès et démarreur mains-libres, système multimédia avec GPS, hi-fi, fonction Mirror Screen compatible Apple Car Play et Android, prises USB, climatisation automatique, lecture de parements, phares LED, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, jantes alliage, aide au parkage avec caméra de recul, régulateur de vitesse, système de navigation, volant ajustable dans les deux plans.

Options

Mazda3: alerte active de franchissement de ligne (série), alerte de précollision avec détection piétons et freinage automatique d'urgence (série), régulateur de vitesse adaptatif (série), sièges AV chauffants (série), peinture métal, ou mica (500 €), peinture Machine Gray / Soul Red (650 / 800 €).

Peugeot 308: roue de secours galette (110 €), freinage d'urgence automatique + régulateur de vitesse adaptatif (700 €), assistance au stationnement (500 €), jantes alliage 18 pouces (310 €), peinture métallisée (650 €), Driver Sport Pack (320 €), toit vitré panoramique (610 €), sièges avant électriques, chauffants et massants (700 €), sellerie mixte Alcantara/Tep (850 €), sellerie cuir (1900 €).

Consommations

Moyenne	■ 6,6 l/100 km	■ 7,2 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■ 7,1 / 6,2 / 6,4 l/100 km	■ 7,6 / 6,9 / 7,2 l/100 km
Autonomie / Réervoir	■ 772 km / 51 l	■ 736 km / 53 l

Note EuroNCap

En cours	■ 5 étoiles
Pays de fabrication	■ Japon

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL**PEUGEOT 308**

Moins chère, mieux équipée, plus sobre – en un mot, une meilleure affaire –, la Mazda3 laisse filer la victoire. Il faut dire que sa rivale survole la partie en performances et en confort. Ce qui se traduit par des sensations de conduite beaucoup plus réjouissantes.

"Mild Hybrid": des effets positifs sur la consommation

Jamais d'accord, ces deux berlines. Pas plus à la pompe que devant l'administration fiscale française. Alors que les deux modèles affichent des mesures de consommation et rejets CO₂ normalisées selon le cycle NEDC corrélé, en vigueur jusqu'en janvier 2020, la japonaise affiche 119 g/km de CO₂, soit 45 € de malus, quand la française échappe à toute taxe grâce à des rejets de seulement 108 g/km. Étonnamment, nous avons obtenu des chiffres opposés une fois chaque modèle passé sur notre cycle de consommation en conditions réelles. En moyenne, la 308 réclame 7,2 l/100 km, alors que la Mazda3 se contente de 6,6 l/100 km. Ce qui tend à montrer que la technologie "Mild Hybrid" se révèle particulièrement efficace en usage quotidien et non uniquement sur un cycle réalisé sur des bancs à rouleaux.

LES EXPERTS AJ

Le RAV4 a le courage de ses opinions ! Il impose la motorisation phare de Toyota : l'hybride. Pour ce beau "bébé", elle développe même 218 ch. Une technique idéale pour une citadine, mais... pour un SUV ? Nos Experts ont vérifié séance tenante.



Sous cet angle, son avant frondeur et ses phares LED lui donnent un petit air de dur. Pour autant, avec sa motorisation hybride, c'est un modèle de vertu qui privilégie la douceur de conduite aux sensations.



L'écran tactile n'est pas très grand (8 pouces), mais le système multimédia est complet. Pour autant, le RAV4 conserve de nombreux boutons classiques.

TOYOTA RAV4 Hybride

218 ch 2WD Collection - 45 000 € - Malus écologique : 0 € (102 g/km CO₂)



Le RAV4 2 roues motrices montre vite ses limites surtout sur sol humide. Heureusement, il existe en version 4x4 avec 2 moteurs électriques (1 sur chaque essieu). Surprise, plus puissante (222 ch), cette configuration consomme encore moins, d'après Toyota. À vérifier très vite sur nos bases d'essai !

Ghislain Bacon
(Taxi)
► 20 ans d'expérience.
► Des millions de kilomètres parcourus.



Franck Lagorce
(Pilote)

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

PORTRAITS CLEMENT CHOULLOT



Mélina Priom
(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.



“
Dommage que les trains roulants ne soient pas à la hauteur de la mécanique bien dimensionnée.
”

L'avis du pilote



Au risque de me répéter (je l'ai déjà dit dans ces pages), un 4x4 qui n'en est pas un n'a guère de sens. Avec ce RAV4 2 roues motrices, le concept atteint son paroxysme. C'est vrai que la chaussée était humide lors de notre journée de test, mais reconnaissiez qu'un SUV dont le train avant patine (malgré l'antipatinage) à la moindre accélération n'a pas lieu d'être fier! Cela ne sert à rien d'avoir 218 ch si la chaîne de traction n'est pas en mesure de les gérer. Dommage!

L'ensemble hybride se révèle plaisant et assez performant, mais je suis déçu par le châssis.

Le comportement n'est pas plus convaincant lors d'un freinage d'urgence. L'ABS se déclenche tout de suite et nuit à l'efficacité. En appui, le RAV4 sous-vire beaucoup. Heureusement, dans ce genre de situation, l'ESP et l'ASR interviennent efficacement. Autre paradoxe: les rétros, énormes, arrivent à créer un angle mort gênant à l'avant!

“
Un "gros bazar" comme ça qui ne consomme que 5,5 l/100 km en ville : bravo! Mais en ville, il serait plus petit, ce serait mieux!
”

L'avis de la journaliste



C'est étrange: alors que la plupart des constructeurs prennent mille précautions pour capitaliser sur la notoriété de leurs voitures (la Golf par exemple), Toyota a pris le risque de bouleverser la philosophie de son RAV4! Ce virage à 180° a été amorcé avec le précédent modèle; celui-ci enfonce le clou. Cette 4^e génération n'a plus rien de l'esprit originel. D'où notre déception. Ce RAV4 est surtout conçu pour plaire aux Américains. C'est un gros SUV, spacieux, bien équipé (avec les porte-gobelets pour la cannette de Coca), confortable et doux à mener, qui se conduit en mode "cruise-control" (1). Et, aux États-Unis, il cartonne. Chez nous, c'est plus compliqué, d'autant qu'il est cher. C'est sans doute pour cela que Toyota accorde une ristourne de 2000 €. **Mais il faut reconnaître qu'une consommation moyenne de 6,7 l/100 km est un argument fort.** Peu de voitures familiales sont aussi économiques.

(1) régulateur de vitesse

“
C'est une voiture agréable à vivre pour les passagers, mais sa conduite procure peu d'agrément; l'insonorisation déçoit.
”

L'avis du taxi



Le RAV4 a changé de catégorie et cela se voit à l'intérieur. Il est très spacieux et l'ambiance à bord renforce l'impression d'espace. **Les passagers arrière peuvent prendre leurs aises, même au centre,** et le coffre est assez grand et pratique, malgré un seuil et un plancher un peu hauts. Le conducteur bénéficie d'une excellente visibilité de l'environnement extérieur, grâce à des rétros surdimensionnés. Dommage que la lunette arrière soit trop petite. La qualité des matériaux et la finition ne respirent pas le luxe, mais il y a un effort de style, avec de jolies surpiqures bleues sur la planche de bord. La déception, c'est la conduite. Je suis bien assis, mais cette boîte CVT, quelle punition! Tant que je n'accélère pas, tout va bien. Mais il suffit d'effleurer la pédale d'accélérateur pour que le moteur hurle dans les tours. En plus, des bruits d'air viennent me siffler dans les oreilles: ce n'est pas l'idée que je me fais de la conduite zen.

Un pour tous !

Pour une fois, la vedette de ce comparatif n'est pas une voiture, mais un moteur ! Un petit moteur diesel de 130 ch mis au point par Peugeot et qui, ici, se met en quatre pour tenter de satisfaire tout le monde...

Par Pascal Richard Photos Clément Choulot et Yann Lefebvre



CITROËN C5 AIRCROSS
BlueHDI 130 ch EAT8 Shine*



Contrairement aux SUV dont il assure ici la propulsion, le diesel n'est plus vraiment en odeur de sainteté, en particulier au cœur des cités. Vedette déchue, aujourd'hui accusé de mille maux, ce type de moteur reste malgré tout une solution tout à fait appropriée pour ceux qui passent le plus clair de leur temps loin des centres-villes, sur la route et plus précisément sur l'autoroute. Les grandes distances, les virées en famille et les loisirs qui vont avec, voilà des activités qui collent bien au profil des SUV compacts

regroupés ici. Tout va bien donc ! Oui, à un détail près : le prix ! Profitant du fait qu'ils sont au sommet de leur gloire, les SUV compacts (ou non d'ailleurs), ont une fâcheuse tendance à "s'oublier" quelque peu sur le plan financier. Aussi, pour réduire les "coûts d'exploitation", il peut être tentant d'opter pour un petit diesel qui garantira à la fois une certaine mesure, côté prix de vente et, à l'usage, un appétit raisonnable. Nous avons donc regroupé ici quatre SUV dotées de personnalités bien différentes mais qui se partagent la même mécanique. Reste à savoir lequel en fait le meilleur usage...



DS 7 CROSSBACK BlueHDI
130 ch EAT8 So Chic

PEUGEOT 3008 BlueHDI
130 ch EAT8 GT Line

OPEL GRANDLAND X
1.5 Diesel 130 ch Auto Ultimate

L'avis de Pascal Richard



Vendre de l'émotion, ce n'est pas son truc au Grandland X. Sa vocation à lui, c'est le sens du service.

4^e Opel Grandland X 1.5 Diesel 130 ch Auto Ultimate 38 400 €

Sur le plan dynamique, le Grandland X propose un comportement très serein mais le caractère de ce SUV manque tout de même un peu de bonne humeur.

SUR LA ROUTE

Avant de démarrer, un petit rappel, le Grandland X ne partage pas que le moteur avec ses petits camarades de jeu. Non, proche cousin des Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008, il reprend de ces deux autos l'essentiel de leurs éléments techniques. Une base sérieuse sur laquelle les ingénieurs d'Opel se sont autorisés quelques libertés de réglages. Sur la route, ce SUV propose un comportement serein, mais moins enjoué que celui d'un 3008. Rien de dramatique dans la mesure où l'ensemble reste équilibré en toutes circonstances et que les trains roulants, bien guidés, assurent une bonne précision de conduite.

Ici aussi on retrouve la boîte de vitesses automatique à huit rapports qui se marie bien avec le petit diesel de 130 ch. Au chrono, le Grandland X ne fait ni mieux ni moins bien que ses

petits camarades. Un résultat somme toute logique lorsqu'on partage à ce point patrimoine génétique de ses adversaires. Mais ce qui fait la force du Grandland X, à savoir des éléments techniques pris à la meilleure source, est également sa faiblesse dans la mesure où cette démarche le prive d'un élément qui n'est pas sans importance : la personnalité.

LA VIE À BORD

Si pour vous le col Claudine est encore très tendance ou le Loden ne se démodera jamais, alors il y a des chances que l'habitacle du Grandland X vous tape dans l'œil. Difficile en effet de faire plus classique comme présentation. S'il manque un peu de fantaisie et d'originalité, le dessin de la planche de bord n'a en revanche rien à apprendre de personne pour tout ce qui touche à l'ergonomie. Du reste, il y a fort à parier que cette organisation



❶ Le Grandland est équipé de la même boîte automatique à huit rapports que ses rivaux... mais pas du même levier et ça ce n'est pas plus mal!

❷ Pas de transmission intégrale, elle est remplacée par un antipatinage "optimisé" baptisé IntelliGrip qui, en finition Ultimate, est proposé sans supplément.





Alors bien sûr, pour ce qui est du design, on a déjà vu plus audacieux mais l'ergonomie est parfaite et la finition sérieuse, dès lors...



❶ L'écran tactile de 8 pouces qui permet de piloter l'ensemble multimédia comprend un GPS dont la cartographie est remise à jour gratuitement tous les trois mois et ce, pendant trois ans. ❷ En matière de confort, le Grandland X n'a pas à rougir de sa prestation mais à l'arrière, la banquette, avec la sellerie cuir, manque un peu de moelleux. ❸ Avec 542 dm³, le coffre est assez vaste mais, comme le DS 7 Crossback, son seuil de chargement (77 cm) est un peu haut.



classique soit de nature à plaire, tant il est vrai que des éléments comme le petit volant du Peugeot 3008 sont aujourd'hui encore très clivants. Il faut également souligner que la finition de l'ensemble est sérieuse. Les matériaux employés, tout comme leurs assemblages, ne soulevrent pas la moindre critique. Il n'en va malheureusement pas de même pour l'habitabilité. Cette fois, la parenté avec le 3008 ne joue pas en faveur du Grandland X, même s'il s'en tire un peu mieux que son cousin. En va-t-il de même pour le confort ? Pas vraiment dans la mesure où la qualité de filtration proposée par la suspension n'est pas aussi convaincante que celle de ses concurrents. Mais pas de panique, le Grandland X affiche un bilan qui reste tout à fait honorable.

BUDGET

Si, sur les deux premiers chapitres, le Grandland X ne fait guère de vagues,

LE GRANDLAND X FAIT BON USAGE DES 130 CH DÉLIVRÉS PAR SON PETIT DIESEL. SON ASSOCIATION AVEC LA BOÎTE AUTOMATIQUE FONCTIONNE BIEN. ■■■

Son truc à lui

LE "TOUT COMPRIS"

En matière d'équipement, le Grandland X ne fait pas dans la demi-mesure, surtout en finition haut de gamme (Ultimate).

Ici tout est de série et nous ne vous parlons pas de petits gadgets à deux sous.

Non, ici nous parlons de sellerie cuir, de caméra avec vision à 360°, d'assistance au stationnement... Bref, des babioles facturées au prix fort par la concurrence.



il n'en va pas de même ici. En effet, même si en finition haut de gamme (Ultimate) le SUV d'Opel affiche un prix de vente malgré tout rondelet, il faut savoir que ce dernier va de pair avec une dotation d'équipements pléthorique. En face, seul le C5 Aircross sauve les meubles. Le 3008 et le DS 7 Crossback pour leur part ne peuvent que constater les dégâts ! Un dernier point enfin pour souligner que, sans surprise, le Grandland X se montre aussi sobre que ses rivaux avec une consommation moyenne de 6,41/100 km ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Le Grandland X n'a pas la fantaisie d'un 3008 ni le "ouaté" d'un C5 Aircross et moins encore le côté "baroque" du DS 7 Crossback. Certains le trouveront un peu terne, mais force est de reconnaître que ce qu'il fait, il le fait bien et surtout au juste prix.

2^e
ex æquo

DS 7 Crossback

BlueHDi 130 ch EAT8 So Chic

38 400 €

L'avis de Pascal Richard



Être motorisé par un petit diesel n'enlève rien, au charme du DS 7 Crossback. C'est là l'essentiel!



Extérieurement, la présence du "petit" diesel de 130 ch ne se remarque pas. Le DS 7 peut garder la tête haute et le chrome brillant!

SUR LA ROUTE

Un peu plus ambitieux que ses petits camarades tant en matière de gabarit que de statut social, le DS 7 Crossback semble à priori le moins enclin à supporter une mécanique aussi modeste que le BlueHDi 130 ch. Peut-on pour autant parler de mésalliance? Honnêtement, non. Ainsi, en considérant que l'autoroute est le terrain de jeu favori de cette auto, on ne peut pas dire que la présence sous le capot du DS 7 Crossback d'une mécanique aussi timide soit un réel handicap. À cela deux raisons. La première, c'est son association avec une transmission automatique à huit rapports. Cette dernière permet aux 130 ch d'assurer des relances correctes sans qu'il faille constamment se jeter sur le levier de boîte de vitesses. La seconde, c'est le peu de goût qu'a le DS 7 Crossback pour la conduite sportive. À l'instar du C5 Aircross, le grand

SUV de DS Automobiles n'aime guère être bousculé. Si, malgré tout, le conducteur se met en tête de draguer les points de corde et freiner juste avant le panneau "trop tard", en clair de se faire un petit quart d'heure colonial sur une départementale, ils seront deux, le châssis et le moteur, pour le ramener à la raison!

LA VIE À BORD

S'il y a bien quelque chose qu'on ne peut pas enlever au DS 7 Crossback, c'est sa personnalité un rien décalée et son goût du luxe (*voir encadré*). Prendre place à bord de cette auto n'a rien de désagréable, bien au contraire. La planche de bord propose un dessin plaisant à l'œil et les matériaux utilisés sont de belle facture. Côté habitabilité, le DS 7 Crossback profite de son gabarit légèrement supérieur à celui de ses petits camarades (par rapport au Peugeot 3008, notons + 10 cm de longueur et



❶ L'ensemble multimédia se pilote via cet écran tactile de 12 pouces. L'ensemble est facile à prendre en main mais manque un peu de réactivité. ❷ Le comportement routier proposé par le DS 7 Crossback manque un peu d'agilité mais il reste serein en toutes circonstances. Là encore, le diesel de 130 ch s'en sort plutôt bien.





Le DS 7 Crossback propose une ambiance intérieure vraiment particulière et pleine de charme. Côté finition, l'ensemble est sérieusement réalisé.



● Reposant sur une dalle de 12,1 pouces, l'instrumentation numérique propose un graphisme futuriste bien dans l'esprit de la présentation de l'habitacle. ● Comme les places avant, les places arrière sont confortables. Avec l'Inspiration Rivoli, le DS 7 Crossback reçoit deux airbags latéraux supplémentaires pour les places arrière (soit 8 au total). ● Avec un volume de 542 dm³, le coffre du DS 7 Crossback est satisfaisant, mais son seuil de chargement qui culmine à 78 cm est un peu trop haut.

+ 7 cm au niveau de l'empattement) pour proposer un peu plus d'espace au niveau des jambes des passagers arrière (+ 4 cm par rapport au 3008). Un petit plus qui va de pair avec un très bon niveau de confort, malgré l'absence sur notre voiture d'essai de l'Active Scan Suspension (suspension active pilotée par caméra) réservée aux motorisations plus ambitieuses. Au final, la vie à bord de ce SUV est plutôt agréable même si au niveau de l'ergonomie, DS Automobiles semble, de temps en temps, vouloir s'inspirer de Citroën avec tout ce que cela implique en matière de logique et de rationalité...

BUDGET

On espérait que la présence d'une mécanique aussi modeste aurait une influence bénéfique sur le tarif du DS7 Crossback. Nos espoirs ont-ils été vains? Non. Le prix de vente de cette version est comparable à celui du 3008 ou encore du

LE DS 7 CROSSBACK EST UN "PREMIUM" QUI A LES IDÉES LARGES. AINSI, IL SAIT SE SATISFAIRE D'UNE MÉCANIQUE MODESTE ***

Son truc à lui

LE LUXE

Pour affirmer sa personnalité et son goût de l'exclusivité, le DS 7 Crossback propose plusieurs "Inspirations". Chacune apporte son lot d'équipements et de détails de présentation. Pour notre part, nous avions le droit



à l'Inspiration DS Rivoli Gris Perle qui comprend notamment une très belle sellerie cuir... gris perle. S'ajoutent des sièges électriques et l'incontournable montre B. R. M. Ces inspirations sont facturées, en fonction des finitions, entre 1 200 € et 6 300 €.

Grandland X. Mais tout se paie! Ainsi la dotation d'équipement de série de notre DS7 Crossback était loin de se montrer aussi prolixe que celle du SUV d'Opel. Dans le même ordre d'idées, son goût du luxe n'est pas sans conséquences sur l'addition puisque "l'Inspiration DS Rivoli Gris Perle" (voir encadré) qui décorait si agréablement l'habitacle de notre DS7 Crossback est tout de même facturée 3 550 €. Heureusement que la consommation moyenne de 6,2 l/100 km vient nous apporter un petit coin de ciel bleu côté finances. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Le DS 7 Crossback et le BlueHDi 130 ch cohabitent de manière harmonieuse. Reste à convaincre, car s'imposer chez les SUV premium avec un si petit diesel ne sera pas simple. En revanche, aller draguer la clientèle des SUV "normaux" est tout à fait envisageable...

L'avis de Pascal Richard

Le C5 Aircross manque de tonus sur le plan dynamique, mais sa conduite est déstressante !

**2^e
ex æquo**

Citroën C5 Aircross

BlueHdi 130 ch EAT8 Shine*

36 950 €

SUR LA ROUTE

Dans la famille des SUV compacts, le C5 Aircross est assurément à ranger dans la catégorie des "débonnaires". Dès lors, vous imaginez bien que ce n'est pas l'adoption d'un diesel de 130 ch qui va dynamiser son caractère, loin de là ! Mais doit-on pour autant condamner le SUV compact de Citroën ? Non, tant il est vrai que l'achat de ce type d'engin est le plus souvent guidé par la recherche du confort, que par celle de la performance. Vous me direz que certains, comme le 3008, y arrivent très bien. Certes. Du reste c'est un peu pour ça que le 3008 devance ici le C5 Aircross ! Quoi qu'il en soit, le Citroën n'a pas à rougir de son comportement, ni de l'usage qu'il fait du petit diesel de 130 ch. Ainsi, les performances que nous avons enregistrées sont comparables à celles de ses petits camarades. Et s'il n'aime guère être bousculé, il faut bien avouer que sur

le plan dynamique, le C5 Aircross fait preuve d'une "zenitude" à toute épreuve. Simplement, il ne faut pas lui demander de faire ce pour quoi il n'a pas été conçu : à savoir sauter d'une courbe à une autre sans prendre le temps d'admirer le paysage ! Bref, vous l'aurez compris, sur la route, ce SUV est avant tout un contemplatif...

LA VIE À BORD

Sur ce chapitre, le C5 Aircross marque des points. Accueillant à l'avant comme à l'arrière, il propose une décoration intérieure pimpare qui s'articule (en finition Shine) autour de trois ambiances : Metropolitan Grey, Metropolitan Beige et Hypo Brown. Si les deux premières citées n'entraînent pas de surcoût, la troisième en revanche implique un effort financier de 2000 €, justifié par le fait qu'elle comprend une sellerie cuir Nappa. Garnis de cuir ou non, les trois sièges arrière individuels proposés par



Grâce à sa suspension à butée hydraulique progressive, le C5 Aircross distille un très haut niveau de confort. Dans ce domaine, c'est lui la référence de la catégorie.



À l'instar de ses petits camarades, le C5 Aircross ne propose pas de transmission intégrale mais en option (300 € sur Shine), on trouve un système antipatinage qui s'adapte à la nature du terrain. ② Si vous vous aventurez hors bitume, vous serez ravi de constater que la carrosserie bénéficie de protections efficaces.



*Photos effectuées avec une version Feel.



Le dessin de la planche de bord est original mais la qualité des matériaux utilisés est inégale. Dans ce domaine, le C5 Aircross peut progresser.



❶ Logée dans le support du rétroviseur intérieur, la ConnectedCAM (270 €) permet de filmer ou de prendre des photos. Elle est dotée d'une mémoire de 16 Go. Elle sauvegarde automatiquement les vidéos en cas d'accident. ❷ Coulissants et dotés de dossier inclinables, les sièges arrière sont confortables. Ils participent grandement à la modularité de l'habitacle. ❸ Quelle que soit la position des sièges, le coffre du C5 Aircross est immense (de 615 à 755 dm³). Sur ce chapitre le SUV Citroën domine les débats.



le C5 Aircross sont incontestablement un plus en modularité. Coulissants sur 14 cm et dotés d'un dossier réglable en inclinaison, ils donnent à l'habitacle un petit côté monospace qui ravira les enfants. En confort, le C5 Aircross et ses amortisseurs à butée hydraulique progressive (l'amortissement varie en fonction de l'amplitude de la compression ou de la détente) ne laissent pas l'ombre d'une chance à ses adversaires. Ainsi, pour tout ce qui touche à la qualité de filtration des inégalités, le SUV de Citroën domine largement les débats. Alors bien sûr, ce ne sont pas les "coussins d'huile" vantés par Depardieu dans *Les Valseuses*, mais ce système totalement mécanique donne pleinement satisfaction. On sera en revanche moins enclin à vanter la finition, tant il est vrai que dans ce domaine, le C5 Aircross a quelques axes de progression, notamment pour la qualité des plastiques.

LE C5 AIRCROSS N'A GUÈRE DE GOÛT POUR LE BATIFOLAGE SUR LES DÉPARTEMENTALES. IL S'ENTEND DONC TRÈS BIEN AVEC LE BLUEHDI 130 CH •••

Son truc à lui

L'ESPRIT DE FAMILLE

Grâce à ses trois sièges arrière individuels (tous de même taille), le C5 Aircross apporte un petit plus en termes de

modularité. À noter qu'une fois rabattu, et avec la complicité du plancher de coffre à hauteur variable, on obtient un plan de chargement parfaitement plat.



BUDGET

Ici, le C5 Aircross se montre agressif dans le bon sens du terme, puisqu'il met en avant un excellent rapport prix/équipement. En finition Shine (haut de gamme), on dispose d'une panoplie d'équipements très complète qui a le bon goût de ne pas enflammer l'addition. Le SUV de Citroën est le moins cher de la bande et ce n'est pas la sagesse de sa consommation (6,2 l/100 km en moyenne) qui viendra jeter une ombre sur un bilan financier plutôt séduisant. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Sur le C5 Aircross, l'ensemble formé par une mécanique assez sage, une boîte de vitesses automatique et un châssis tourné vers le confort, donne au tout un rien nonchalant mais finalement très cohérent !

L'avis de Pascal Richard

Même avec un diesel de 130 ch, le 3008 arriverait presque à me réconcilier avec le monde des SUV...



C'est sur un parcours sinueux que le 3008 fait la différence. Sur ce terrain, le plaisir de conduite n'est pas, ou si peu, terni par la présence d'un petit diesel.

1^{re}

Peugeot 3008 BlueHDI 130 ch EAT8 GT Line 38 500 €

SUR LA ROUTE

Être capable de générer un bel agrément de conduite lorsqu'on dispose d'une cavalerie généreuse ne va pas de soi. Cela dit, il faut bien reconnaître que c'est tout de même plus facile que lorsqu'il faut se satisfaire d'une maigre puissance. Si, en plus, cette dernière est délivrée par une mécanique diesel qui n'affiche guère d'ambition sur le plan sportif, ça devient alors un vrai challenge ! Nous étions donc très curieux de voir comment le 3008 allait s'en tirer, lui qui, dans la catégorie des SUV compacts, fait figure de référence en matière de plaisir de conduite. Partitions-nous dans l'inconnu ? Pas tout à fait pour être honnête car nous avions déjà constaté sur la version PureTech 130 ch que même avec une puissance modeste, le 3008 savait se montrer agile et efficace. Mais il s'agissait d'un moteur essence possédant, par nature, un caractère plus enjoué qu'un

diesel. Avec ce dernier point de "taquinage de zone rouge" mais une valeur de couple plus importante (300 Nm à 1 750 tr/mn contre 230 au même régime pour le PureTech) qui assure une belle souplesse d'utilisation. Et puis, il y a toujours le châssis. Ce dernier démontre une fois de plus qu'il sait s'adapter à tous les cas de figure. En clair, la présence d'un "petit" diesel n'entame en rien sa bonne humeur. Côté direction, le petit volant et la précision de conduite sont toujours au rendez-vous tandis que les trains roulants, peu éprouvés il est vrai par la puissance, assurent à la fois agilité et quasi-absence de roulis.

LA VIE À BORD

En matière de présentation, "notre" 3008 d'essai avait le droit à ce qui se fait de mieux avec ce moteur : à savoir l'exécution GT Line. Cette dernière donne au 3008 un look sportif en parfaite osmose avec son caractère joueur. À bord, le petit



- ➊ Difficile de trouver un levier de commande de boîte de vitesses moins ergonomique, mais promis, on cherche !
- ➋ Le 3008 a peu de goût pour le tout-chemin. Lui aussi propose un antipatinage optimisé facturé 410 € sur GT Line.





Les chronos prêtent un peu à sourire mais les sensations de conduite sont là. Finalement, c'est bien. La position de conduite et le petit volant participent eux aussi à la fête.



- ❶ L'instrumentation numérique à affichage variable fait partie de la dotation de série. Sa lisibilité ne pose pas de problèmes.
- ❷ Les passagers des places arrière peuvent en témoigner, l'habitabilité n'est pas le point fort du 3008! Reste que le confort est d'un bon niveau. ❸ Avec un coffre de 510 dm³, chacun pourra embarquer ses petites affaires! Les dossier des sièges peuvent se rabattre depuis le coffre. Le dossier du siège passager avant rabattable est de série sur la finition GT Line.



volant gainé de cuir pleine fleur perforé donne le ton, tout comme le pédalier et le repose-pieds en alu. Les touches piano et l'i-Cockpit Amplify (instrumentation personnalisable) sont également de la partie. Ces éléments contribuent eux aussi au charme de l'auto. Autre motif de satisfaction, la finition ne prête guère le flanc à la critique. Reste que la perfection n'est pas de ce monde et que le 3008 n'échappe pas à la règle. Ainsi, les passagers des places arrière devront se satisfaire d'un espace un peu juste au niveau des jambes (24 cm). Malgré cela, leurs conditions de voyage ne seront pas trop pénibles car comme ceux des places avant, ils pourront apprécier la bonne qualité de filtration offerte par la suspension. Côté pratique, notons que les espaces de rangement sont légion et que le coffre est à la fois assez vaste (510 dm³) et doté, pour un SUV, d'un seuil de chargement pas trop élevé (72 cm).

AU VOLANT DU 3008, MÊME SI LE CAPOT DE CE DERNIER N'ABRITE QU'UN DIESEL DE 130 CH, ON ARRIVE À GARDER SA BONNE HUMEUR! •••

Son truc à lui

LE SPORT

Les plus grincheux vous diront que le 3008 BlueHDi 130 ch est plus sportif dans la forme que dans le fond et ils n'auront pas tout à fait tort. Mais après tout, il n'y a pas de mal à ce que l'œil y trouve lui aussi son compte ! Ainsi, avec ses belles jantes alliage, sa double sortie d'échappement chromée et sa sellerie spécifique tissu/similicuir, cette finition GT Line a de quoi séduire... Malheureusement, pas au moindre coût.



BUDGET

Ce n'est pas sur ce chapitre que le 3008 va écraser la concurrence, bien au contraire. Pas bradé en finition GT Line, le Peugeot doit en plus se satisfaire d'une dotation d'équipements qui est loin d'être un modèle de générosité. Passe encore pour les sièges avant à réglages électriques (900 €) mais à ce niveau de prix, un hayon motorisé (450 €) ou un régulateur de vitesses adaptatif (400 €) seraient les bienvenus ! Côté consommation, pas de surprise. Le 3008 affiche de bons résultats avec une moyenne de 6,3 l/100 km ■

LE BILAN aj ★★★★☆

La note peut sembler généreuse, mais il faut reconnaître que proposer un engin très plaisant à conduire en ayant sous le capot un moteur aussi sage associé à une boîte automatique, ce n'était pas gagné d'avance !

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	Peugeot 3008	Citroën C5 Aircross	DS 7 Crossback	Opel Grandland X
Moteur / Transmission				
Puissance maxi	130 ch à 3750 tr/mn			
Couple maxi	300 Nm à 1750 tr/mn			
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel			
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm ³ /6 CV			
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique/8	automatique/8	automatique/8	automatique/8
Châssis				
Diamètre de braquage	10,9 m	11,1 m	10,9 m	10,9 m
Pneumatiques AV/AR	225/55 R 18	235/55 R 18	235/50 R 19	235/50 R 19
Dimensions / poids				
L/l/h/empattement	4,45/1,84/1,62/2,67 m	4,50/1,84/1,69/2,73 m	4,57/1,89/1,62/2,74 m	4,48/1,86/1,61/2,67 m
Poids/tractable freiné	1549/1300 kg	1550/1250 kg	1560/1430 kg	1500/1300 kg
Performances				
1000 m d. a.	33,8 s	33,9 s	33,9 s	33,8 s
0 à 100 km/h	11,9 s	12,1 s	11,6 s	12,1 s
90-130 km/h en Drive	11 s	11,2 s	11,2 s	11,5 s
Vitesse maxi	180 km/h	181 km/h	181 km/h	179 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/65 m	11/33/66 m	11/34/67 m	10/32/65 m
Habitabilité/Coffre				
Longueur aux jambes AR	24 cm	10 - 24 cm*	28 cm	26 cm
Largeur aux coude AV/AR	149/148 cm	149/149 cm	147/150 cm	151/148 cm
Volume de coffre	510 dm ³	de 615 à 755 dm ³ *	542 dm ³	542 dm ³
Niveau sonore				
Au ralenti/90/130 km/h	42,9/63,7/67 dB	43,2/62,2/65,8 dB	44,8/66/69,8 dB	47,8/64,3/67,5 dB
LE BUDGET				
Prix	38 500 €	36 950 €	38 400 €	38 400 €
Malus (CO ₂)	0 € (102 g/km)	0 € (102 g/km)	0 € (103 g/km)	0 € (109 g/km)
Prix du modèle essayé**	39 750 €	37 350 €	44 600 €	39 550 €
Garantie	2 ans, km illimité			

* Sièges arrière individuels coulissants. ** Avec options et malus inclus.

Équipements communs : 6 airbags, aide au démarrage en côte, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ensemble audio avec connexion Bluetooth, freinage d'urgence autonome, radar de stationnement AV/AR et caméra de recul (sur DS 7 Crossback radar AR uniquement), régulateur-limiteur de vitesse, système de navigation.

Options				
Caméra de recul	série	série	740 € (+ radar AV)	série (360°)
Hayon motorisé	450 €	série	920 € (3)	série
Inspiration Rivoli	non	non	3 550 €	non
Peinture métallisée	650 €	650 €	1 000 €	650 €
Régulateur de vitesse adaptatif	400 €	série	1 650 € (4)	500 €
Sellerie cuir	2 500 € (1)	2 000 €	(5)	série
Sièges AV à réglages électriques	900 €	série (conducteur)	(5)	série (conducteur)
Système de stationnement auto	600 € (+ caméra à 360°)	400 € (+ caméra à 360°)	1 400 € (+ caméra à 360°)	série
Toit ouvrant panoramique	1 400 €	1 400 €	1 750 €	750 € (fixe)

(1) Inclus les sièges AV électriques et massants - (2) Option groupée avec le siège conducteur électrique et les sièges AV massants/chauffants - (3) Inclus avec l'accès à bord et le démarrage sans clé - (4) Regroupe l'assistant actif au maintien dans la voie et le freinage d'urgence autonome jusqu'à 140 km/h - (5) Éléments de l'Inspiration Rivoli

Consommations				
Moyenne	6,3 l/100 km	6,2 l/100 km	6,2 l/100 km	6,4 l/100 km
Ville/Route / Autoroute	6,6/6,1/6,3 l/100 km	6,4/6/6,3 l/100 km	6,3/6/6,3 l/100 km	6,5/6,1/6,5 l/100 km
Autonomie / Réservoir	841 km/53 l	854 km/53 l	887 km/55 l	828 km/53 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	France	France	France	France

■ bon ■ moyen ■ mauvais dans sa catégorie

CLASSEMENT GÉNÉRAL

	Peugeot	Citroën	DS	Opel
Sur la route	1 ^{er}	2 ^e	2 ^e	4 ^e
La vie à bord	1 ^{er}	3 ^e	1 ^{er}	4 ^e
Le budget	3 ^e	1 ^{er}	3 ^e	1 ^{er}

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL PEUGEOT 3008

L'enseignement que l'on peut tirer de ce comparatif, c'est qu'un petit diesel associé à une boîte automatique a sa place sous le capot d'un SUV compact. Mais qui en fait le meilleur usage ? Ici, c'est le 3008 qui s'en tire le mieux en matière d'agrément de conduite. Après, c'est affaire de priorité. Les amateurs de confort opteront pour le C5 Aircross, ceux qui souhaitent un zeste d'exclusivité pencheront pour le DS 7 Crossback tandis que les discrets apprécieront la sagesse du Grandland X.



**TOUT LE MONDE
NE PEUT PAS FAIRE ÇA**

Agenzia di Pistoia

**MAIS TOUT LE MONDE
PEUT FAIRE ÇA**



**DU 18 AU 26 MAI 2019
JOURNÉES NATIONALES**



Statu quo

Le TT 3^e du nom a droit à un traditionnel petit restylage. Mais seuls les experts verront la différence : rarement une évolution aura été aussi discrète, à tous points de vue.

Par Cyril Biotope Photos Benjamin Brillante

Entre le lancement d'un modèle et son restylage, il s'écoule quatre ans, en moyenne. Fin 2018, à l'annonce du restylage du TT né en 2014, tout paraît donc normal. Sauf que l'examen dudit lifting nécessite une loupe. D'autant qu'Audi semble prendre un malin plaisir à corser l'exercice du avant/après. Les modèles dits "de base" (la gamme comporte deux niveaux de finition : base et S line) gagnent ainsi le pack S line, livré de série sur les versions du même nom avant le restylage. Les "nouveaux" modèles S line ont, quant à eux, droit à quelques gimmicks esthétiques supplémentaires. Autrement dit, entre un nouveau TT d'entrée de gamme (avec les 40 TFSI et 45 TFSI de 197 et 245 ch) et un ancien S line, il n'y a pas de différence extérieure. Carrément !

Si le but est d'éviter à l'actuel TT de prendre un coup de vieux, c'est assurément réussi !

Les TT S line, eux, gagnent de nouvelles entrées d'air aux extrémités latérales du bouclier avant

et de faux orifices à l'arrière sous les feux. Le TTS, considéré comme une version à part, s'orne d'office des fioritures de la livrée S line. Notre modèle d'essai a droit en prime au pack Competition (à partir de juin), qui se traduit par un imposant aileron arrière fixe (de série, le TT a droit à un aileron plus petit et mobile en fonction de la vitesse), des roues de 20 pouces, et des éléments de décoration noirs. Le TTS recourt par ailleurs toujours au même 4 cylindres 2 litres turbo que la S3. Une fois n'est pas coutume, il perd en puissance en passant de 310 à 306 ch. Une perte de cavalerie engendrée par l'arrivée d'un filtre à particules à l'occasion du passage à l'Euro 6 D Temp. Mais Audi assure que les performances n'en souffrent pas : le 0 à 100 km/h est expédié en 4,5 s, soit 4 dixièmes de moins qu'un 718 Cayman de 300 ch, son rival direct, même s'il n'a que deux roues motrices. À vérifier évidemment... En attendant, merci à la transmission Quattro qui assure une motricité impeccable, y compris comme lors de notre essai, sur une chaussée grasse. Merci également à la boîte S tronic, même si la PDK de la Porsche se montre plus rapide. Le 4 cylindres se révèle ➔



L'avis de Cyril Biotteau

Ce n'est certes
“qu'un” 4 cylindres.
Mais il pousse,
chante, et le TT
garde beaucoup
de son charme.



FIDÈLE AU QUATTRO, LE TTS ASSURE UNE MOTRICITÉ EXEMPLAIRE ET SE RÉVÈLE TRÈS PLAISANT. MAIS IL N'A PAS L'AGILITÉ D'UNE ALPINE ...



- ❶ Les places arrière sont anecdotiques et plus à considérer comme une extension du coffre.
- ❷ Ce dernier s'inscrit dans la moyenne. Il est très accessible grâce au hayon. ❸ Sur le TTS, le 4 cylindres est poussé à 306 ch: de quoi s'offrir une poussée d'adrénaline.



pour sa part plein à tous les régimes et, selon les modes de conduite, bénéficie d'une sonorité assez agréable. En Sport, celle-ci n'est pas sans rappeler celle de feu le 5 cylindres d'antan : clin d'œil au TTRS. Sur ce point, le TTS fait preuve de plus de finesse que le 718 à la sonorité artificielle trop agressive.

Basé sur la même plate-forme MQB (celle de la Golf 7 entre autres), ce 3^e TT, plus agile et plus “mobile” du train arrière que ses prédecesseurs, garde son tempérament dynamique. Son châssis reste toutefois en retrait par rapport à celui du Porsche ou de l'Alpine, beaucoup plus agile car plus légère. Juché sur ses roues de 20 pouces, notre TT d'essai a montré les limites de la suspension pilotée en Confort. C'est ferme, particulièrement à basse vitesse où le filtrage laisse clairement à désirer. Mais pour le look, ça en jette !

Après avoir fait parler de lui en inaugurant le fameux Virtual Cockpit en 2014, nous attendions aussi le TT sur les technologies embarquées. Évidemment, le cru 2019 garde cet élément marquant, devenu quasi indissociable des Audi.

**Mais pour le reste, il change aussi
peu à bord qu'à l'extérieur.**

Tout juste s'offre-t-il quelques nouvelles harmonies ou décos. Il reste donc avec la R8 la seule Audi dépourvue d'écran central, toutes les informations restant regroupées sur le Virtual Cockpit. Il garde heureusement sa belle qualité de présentation et plusieurs clins d'œil originaux comme les commandes de climatisation intégrées aux aérateurs. Mais l'équipement souffre de lacunes, surtout pour une version haut de gamme comme ce TTS. Difficile en

effet d'admettre à ce prix l'absence d'un accès et démarrage mains-libres, par exemple. Plus surprenant encore, le TTS “oublie” certains éléments de sécurité dernier cri, pourtant devenus l'apanage des marques de luxe. Le freinage d'urgence automatique brille par son absence, avec ou sans détection piétons. Cette lacune est d'autant plus discutable que d'autres modèles conçus sur la même plate-forme disposent de l'équipement : il n'y a donc aucune incompatibilité technique. Ne pas faire évoluer le design de la voiture, soit ! Surtout lorsqu'il plait. Mais ne pas la mettre à la page technologiquement est plus risqué, surtout à ce prix. Le TTS s'affiche à partir de 62 900 € en coupé, et 3 000 € de plus en roadster. Nul doute qu'à ce tarif, le client attend des prestations haut de gamme. Et sur certains points, le TT ne donne pas entière satisfaction. ■

AUDI TTS 306 ch Quattro S tronic 7 EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	306 ch à 6 500 tr/min
Couple maxi	400 Nm à 2 000 tr/min
Type	4 cylindres en ligne turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1984 cm ³ / 19 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	double embrayage / 7

Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques AV / AR	255/30 YR 20

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,20 / 1,83 / 1,34 / 2,51 m
Poids / tractable freiné	1480 kg / NC

Performances

0 à 100 km/h	4,5 s
Vitesse maxi	250 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	280 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	62 900 €
Malus (CO ₂)	2 153 € (154 g/km)
Prix du modèle essayé*	69 553 €**
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus. **Estimation. Prix du pack Competition non communiqué par Audi.

Équipements de série ■

4 airbags, AFSL actif, Bluetooth, clim auto 2 zones, combiné d'instruments entièrement numérique, contrôles de la pression des pneus, détecteurs de pluie/luminosité, dossier de banquette rabattable 50/50, ESP, feux avant 100% LED, frein de parking électrique, jantes alliage 18 pouces, réglage Lombaire électrique à l'avant, régul. de vitesse, rétros extérieurs rabattables électriquement, sellerie cuir Alcantara, suspension pilotée, système multimédia avec syst. audio/prises USB/GPS...

Options

Accès et démarrage mains-libres (510 €), caméra de recul (550 €), feux RV Matrix LED (1 100 €), sièges AV électriques/chauffants (900 / 420 €), surveillance des angles morts (660 €)...

Consommations

Mixte	7,3 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	9,2 / 6,2 l/100 km
Réservoir	45 l

Note EuroNCAP

4 étoiles

Pays de fabrication

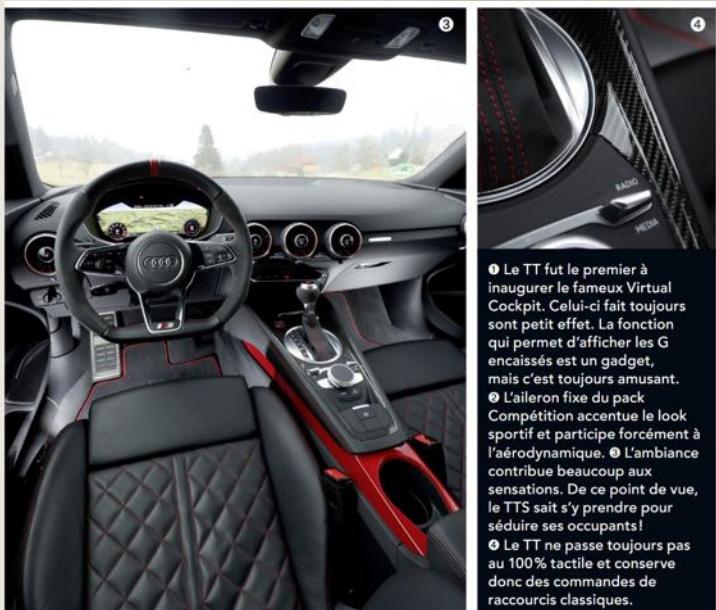
Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'absence de freinage automatique d'urgence n'est qu'un détail. Mais un détail agaçant qui illustre l'immobilisme du TT. Heureusement, il se montre toujours aussi beau gosse, surtout cette version S. Prendre son volant reste un régal !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Le TT fut le premier à inaugurer le fameux Virtual Cockpit. Celui-ci fait toujours son petit effet. La fonction qui permet d'afficher les G encasés est un gadget, mais c'est toujours amusant.

❷ L'aileron fixe du pack Compétition accentue le look sportif et participe fortement à l'aérodynamique. ❸ L'ambiance contribue beaucoup aux sensations. De ce point de vue, le TTS sait s'y prendre pour séduire ses occupants !

❹ Le TT ne passe toujours pas au 100% tactile et conserve donc des commandes de raccourcis classiques.



SEIKO

Prospex Street Series

Prix de vente indicatif : 399 €

Inspirée du modèle originale de la Seiko diver's de 1975, on retrouve sur cette nouvelle version la fameuse protection du boîtier de 46,7 mm, devenue iconique ainsi qu'un bracelet en silicone renforcé, qui donnent à cette montre un caractère urbain bien trempé. Mouvement : Quartz solaire, étanche 200 mètres. www.seiko.fr



CHAR-BROIL

All Star gaz

Prix public indicatif : 379 €

Facilement séparable de son chariot, l'ALL-STAR gaz se transforme en un barbecue portable pour les excursions du week-end ou pour un coin barbecue à la maison, que ce soit sur le balcon ou la terrasse. Consultez les points de vente sur www.charbroil.fr



ÔBABA

Le drap de plage XXL

Prix de vente indicatif : à partir de 39,90 €

ÔBABA surprise à nouveau avec sa collection 2019 toute en couleur. Les draps de plage XXL malins et pratiques qui vous simplifient la vie dès l'arrivée des beaux jours avec son système de « piquetas » qui vous permet de les planter. 100% coton et fabriqué en France en éditions limitées. Soyez tendance et relaxé cet été ! Disponible en 13 couleurs et 4 tailles (Big, familial, couple et solo). www.Obama.fr



EIDER

Bright JKT

Prix de vente indicatif : 169,95 €

Cette veste de protection légère et ultra respirante est idéale pour les courses actives en montagne par temps chaud et humide. Le résultat : un équilibre harmonieux entre performance et fonctionnalité. www.eider.com



HUAWEI

HUAWEI P30 Pro

Prix de vente indicatif : 999 €

Pour les amateurs de photographie, cette nouveauté offre des possibilités sans limite le tout dans un design épuré et des couleurs vibrantes. consumer.huawei.com

APNEE

Maillot de bain OCEAN

Prix de vente indicatif : 95 €

Ce maillot de bain est éco-conçu à partir de déchets plastiques collectés dans la Mer Méditerranée et sur les plages. Pour chaque maillot acheté, 1€ est reversé à l'association Surfrider afin de soutenir leurs actions en faveur de la préservation des océans. www.apneeswimwear.com

BURBERRY

Mr Burberry Indigo

Eau de Toilette

Prix de vente Indicatifs : 106 € (150ml)

86 € (100ml) – 63 € (50ml) – 24 € (30ml)

Fragrance fraîche et énergique, aux notes boisées et citronnées, rappelant l'air révigorant de la côte britannique. Les arômes de fleur de violette et d'huile de menthe verte viennent raviver les notes de citron et de romarin. fr.burberry.com



Biographie

SITES DE PRODUCTION

EISENACH (Allemagne)
et **SARRAGOSSE** (Espagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

Durant l'exercice 2018,
il s'est vendu **27 073** Corsa
en France. Fait rare pour
un modèle en fin de vie,
il s'agit là d'une performance
commerciale améliorée
par rapport à celle de 2017
(23 395 unités).

MOTORISATIONS

DIESEL: 1,3 litre 70
et 95 ch
ESSENCE: 1,0 litre 90
et 115 ch; 1,2 litre 70 ch;
1,4 litre 90, 100 et 150 ch;
1,6 litre 207 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

1.4 Excite

Sa seconde vie
en occasion

Un conseil de sagesse :
oubliez la version diesel,
déléasiez la motorisation
la plus musclée et/ou
turbulente et orientez
vos recherches vers une
1.4 90 ou 100 ch bien
équipée. Si vous désirez
vraiment plus sportif,
essayez de dénicher
une (rare) GSi de 150 ch.

YANN LEFFEBVRE

Née en 2014
Fin de carrière 2019



Opel Corsa

Par Stany Meurer

Née rivale de la Renault 5 et de la Peugeot 104, la "Corsa 100 % made by Opel" termine sa carrière face aux Renault Clio et Peugeot 208... dont elle deviendra une sorte de clone dans une vie future. La vie est étrange, parfois.

Belle success story que l'aventure Corsa pour Opel : depuis ses débuts en 1982, l'auto s'est vendue à 13,6 millions d'exemplaires à travers le monde, ce qui constitue une remarquable performance, insoupçonnée du grand public français. Présenté en 2014, le modèle qui quitte la scène aujourd'hui est en fait une évolution remaniée en profondeur de la Corsa D apparue en 2006, qui partageait sa plate-forme et certaines moto-

risations avec la Fiat Punto. Une base ancienne, donc, arrivée au bout de son développement et que la nouvelle génération remplacera avantageusement. Et cela d'autant plus que, dans ses entrailles, ne subsistera plus aucune trace de composants Fiat. La Corsa 2019 aura en revanche des accents français puisqu'elle héritera d'éléments PSA, de la Peugeot 208 pour être plus précis. Elle se déclinera désormais en essence, diesel, mais

aussi 100 % électrique. Signe des temps, alors que la première Corsa était à son lancement un petit coach 3 portes, sa remplaçante n'existera qu'en 5 portes. Pour en revenir à celle qui s'efface, reconnaissons aux responsables du modèle des trésors d'imagination pour avoir su la faire évoluer constamment sur une période aussi longue, avec, au départ, une base contraignante et des moyens limités. Chapeau, messieurs... ■



Bon **son** ne saurait mentir

Du fait de son architecture, la voiture est sans doute le pire endroit pour écouter de la musique. C'est pourtant un lieu où on peut prendre le temps de le faire. Nous nous sommes intéressés au cas de Focal, petite entreprise française spécialisée dans la hi-fi, qui se charge de transformer certains habitacles en auditoriums.

Par Florian Chopin Photos Yann Lefebvre



es jantes de 18 pouces, ou bien une installation audio haut de gamme ? Un choix cornélien au moment de cocher les options de votre voiture neuve. Prendre les deux vous ferait sortir de votre budget serré. Si vous écoutez plus généralement la radio, il est clair que l'offre standard proposée par les constructeurs suffira largement. Et malgré le développement de la radio numérique DAB à la qualité d'écoute bien supérieure, ce n'est clairement pas suffisant pour débourser les 1 000 ou 2 000 € (parfois plus) réclamés par la marque pour disposer du savoir-faire de son partenaire audio. En effet, les constructeurs automobiles, peu spécialistes de la chose, se tournent vers des témoins du son pour proposer des systèmes évolués permettant de transformer votre voiture en véritable salle de concert. Ce qui n'est assurément pas chose aisée tant l'objet lui-même est à l'opposé de ce qu'est un auditorium. Les vitrages, la tôle, les plastiques plus ou moins moussés et plus ou moins bien assemblés, l'espace étiqueté et les nombreuses vibrations ne sont guère propices à une bonne écoute de la version de *Money For Nothing*, au Royal Albert Hall de Londres, en 1997 par Mark Knopfler, Sting, Phil Collins et Eric Clapton.

Pourtant, la voiture est certainement le lieu où nous pouvons prendre le temps de profiter de nos musiques préférées. Les partenariats avec des marques comme Bose, Denon ou Harman Kardon se sont multipliés. Mais les Français ne sont pas à la traîne dans le domaine. En effet, les descendants de Cabasse s'appellent aujourd'hui Devialet ou encore Focal, et ils méritent que l'on s'attarde sur eux.

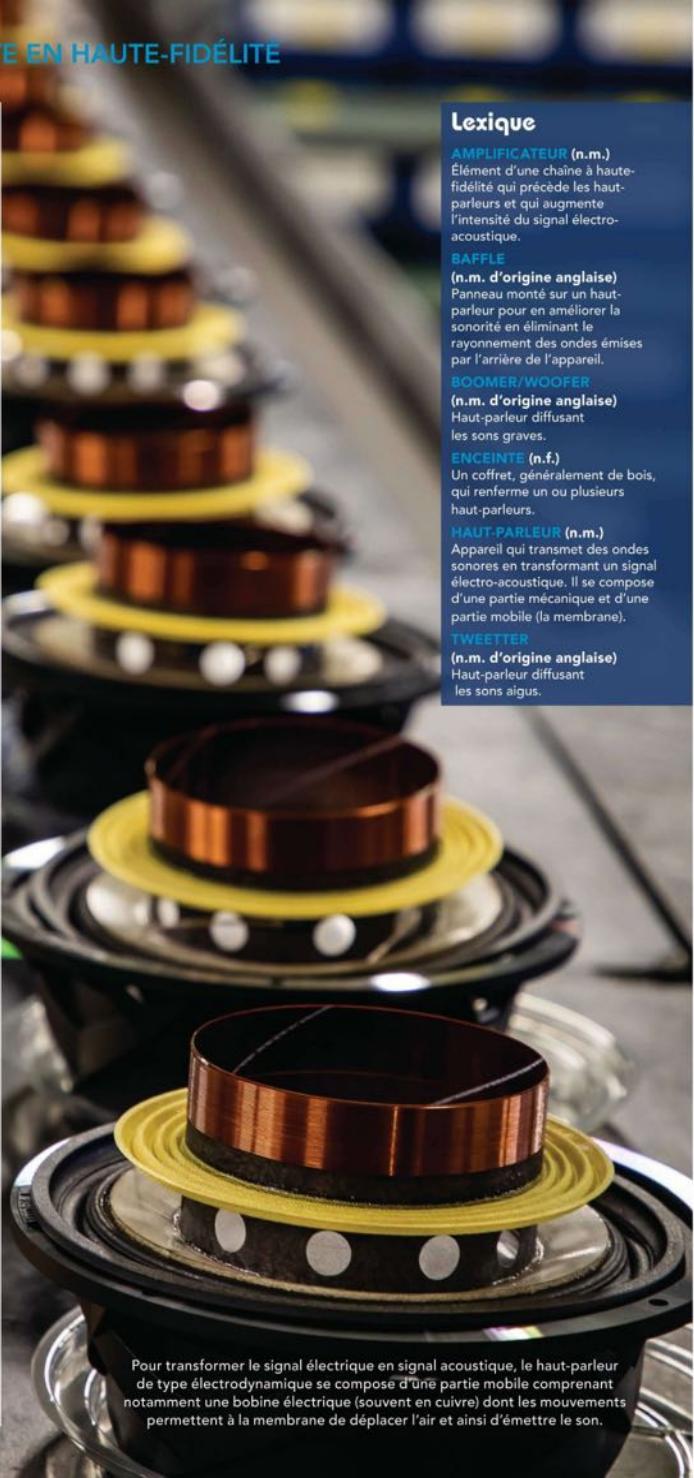
Focal, né au tournant des années 1980, s'est spécialisé dans la fabrication des haut-parleurs de salon et celle des casques, avant de proposer une gamme de produits de seconde monte pour l'univers automobile. Un régal pour les rois du tuning à travers le monde : la marque est connue et reconnue aux États-Unis et au Japon. Mais la tendance du tuning est passée de mode et Christophe Sicaud, patron de Focal JMlab depuis 2010, a souhaité se repositionner sur le haut de gamme. C'est ainsi qu'aujourd'hui 80 % de la production de la firme sont réalisés en France et à la main par 250 personnes. La société propose 350 000 kits de seconde monte par an. *"Pour produire en grande quantité les casques d'entrée de gamme à 200 € que nous proposons, il n'y a rien*



de mieux que la Chine. En revanche, sur de plus petites quantités, pour assurer rapidité et surtout une meilleure qualité, il est préférable de produire en France", nous explique notre homme au volant de son Porsche Cayenne. La voiture, il aime. Et surtout, il aime écouter sa musique en conduisant. Aussi a-t-il rapidement demandé à changer les haut-parleurs de son SUV pour des produits Focal. Il n'est d'ailleurs pas le seul : beaucoup de salariés servent de cobayes pour tester *in vivo* de nouveaux produits. Une Audi A4 a été équipée de 10 haut-parleurs de la gamme Utopia M, ce que Focal fait de mieux. Montant pièces et main-d'œuvre : "Il faut compter entre 10 000 et 20 000 €", selon Guillaume Sirami, chargé d'affaires au sein de Focal. Le système a nécessité de nombreuses modifications, notamment au niveau des contre-portes, mais le résultat est étonnant, sans pour autant avoir besoin de mettre le volume à fond.

Au milieu des années 2000, Focal a eu envie d'autre chose, et notamment de première monte. La rencontre avec PSA en 2008 a été décisive.

"Il y a eu une convergence des philosophies entre PSA et Focal", indique Christophe Sicaud. Si la consécration arrive en mai 2016 avec la présentation de la deuxième génération de 3008 labellisé Sound Designed by Focal, la mise en commun des savoir-faire des deux équipes remonte à 2012 car il ne suffit pas de prendre un modèle, de le démonter puis de voir ce qui peut être proposé. "Nous arrivons dès le début du projet, avant même que les premières maquettes soient réalisées", précise Guillaume Sirami. Et d'ajouter : "Nous sommes allés à Vélizy (Yvelines), à Belchamps (Doubs) pour rencontrer les équipes de design et de développement, pour écouter leurs contraintes et pour leur faire part de nos propositions." Le son ne se positionne pas de façon aléatoire dans une auto et si PSA fait appel à des spécialistes, autant les écouter. Toutefois, il n'est pas toujours possible d'obtenir 100 % des exigences de positionnement : "Pour un meilleur rendu du son, nous préférions placer les tweeter (voir lexique) sur le montant de la portière, là où il y avait le réglage des rétroviseurs quand ils étaient manuels, mais sur la nouvelle 508 l'absence de cadre nous a obligés à repenser la position de l'élément", reprend Guillaume Sirami. À l'inverse, sur le DS 3 Crossback, grâce à l'aile de requin aussi visible à l'extérieur qu'imposant à l'intérieur, les équipes de Focal ont pu placer l'élément



Lexique

AMPLIFICATEUR (n.m.)
Élément d'une chaîne à haute-fidélité qui précède les haut-parleurs et qui augmente l'intensité du signal électro-acoustique.

Baffle

(n.m. d'origine anglaise)
Panneau monté sur un haut-parleur pour en améliorer la sonorité en éliminant le rayonnement des ondes émises par l'arrière de l'appareil.

BOOMER/WOOFER

(n.m. d'origine anglaise)
Haut-parleur diffusant les sons graves.

ENCEINTE

(n.f.)
Un coffret, généralement de bois, qui renferme un ou plusieurs haut-parleurs.

HAUT-PARLEUR

(n.m.)
Appareil qui transmet des ondes sonores en transformant un signal électro-acoustique. Il se compose d'une partie mécanique et d'une partie mobile (la membrane).

TWEETER

(n.m. d'origine anglaise)
Haut-parleur diffusant les sons aigus.

Pour transformer le signal électrique en signal acoustique, le haut-parleur de type électrodynamique se compose d'une partie mobile comprenant notamment une bobine électrique (souvent en cuivre) dont les mouvements permettent à la membrane de déplacer l'air et ainsi d'émettre le son.

UTAC



1



3 questions à... Philippe Viboud,

ex-rédacteur en chef
de la *Revue du Son*

L'Auto-Journal : Est-il possible d'obtenir du son hi-fi dans une voiture ?

Philippe Viboud : Si on compare à de la hi-fi de salon, la réponse est clairement non. Une voiture n'aura jamais l'espace et le confort d'un salon. C'est dû à la structure même de la voiture : c'est une espace confiné, qui vibre, qui est sujet aux écarts de température, ainsi qu'aux écarts d'hygrométrie. Sans parler des bruits du moteur, aérodynamiques ou de roulements qui nuisent à la dynamique.

L'AJ : Cela veut-il dire que l'on ne pourra jamais avoir un bon son dans une voiture ?

Ph. V. : Il est tout à fait possible d'obtenir un son de bonne, voire d'excellente qualité à bord d'une voiture si le spécialiste qui travaille en partenariat avec le constructeur intervient dès le début de la conception de la voiture. Il intégrera les contraintes évoquées en utilisant les matériaux adéquats, en particulier pour les membranes et les suspensions des haut-parleurs. Ceux-ci seront positionnés aux emplacements optimum de l'habitacle pour obtenir le meilleur équilibre sonore et trouver le meilleur compromis pour tous les passagers du véhicule.

L'AJ : Comment obtenir un bon son dans une voiture ?

Ph. V. : Cela dépend clairement de la voiture. Une auto très bien insonorisée se prêtera mieux à une bonne reproduction sonore. L'emplacement des différents HP (graves, mediums, tweeters) est important. Toutefois, l'installation audio est un tout : vous pouvez avoir les meilleurs HP branchés sur le meilleur ampli, si votre source n'est pas bonne, vous n'aurez pas un son de qualité. Il faut utiliser la source la moins compressée possible. Par ailleurs, il ne faut pas confondre niveau sonore, souvent trop élevé, et dynamique. Mieux vaut privilégier la dynamique, c'est-à-dire la différence entre le niveau le plus bas et le niveau le plus haut, essence même de la reproduction musicale.



2



❶ Les parois de la chambre anéchoïque, ou chambre sourde, sont recouvertes de dièbres qui isolent la pièce des bruits extérieurs et qui évitent la réflexion des ondes à l'intérieur. Les mesures acoustiques y sont optimales.

❷ Chez Focal, les éléments mobiles des parties mécaniques sont assemblés à la main.

❸ Un soin particulier est apporté aux différents moules qui donnent leur forme aux membranes en fibre de verre, en Kevlar ou en lin...

où ils le souhaitaient. "Focal et DS se retrouvent sur de nombreux points, comme l'esprit avant-garde et l'art de vivre à la française", indique M. Sicaud. Le DS 7 Crossback peut ainsi disposer du système Electra, l'offre actuellement disponible la plus avancée de Focal avec ses 14 haut-parleurs, dont quatre (tweeters et micro HP) implantés dans les montants arrière. Les passagers ont, eux aussi, droit à un meilleur son.

PSA n'est pas le seul à s'intéresser à Focal pour équiper ses modèles. Alpine a également fait appel à ce spécialiste pour son A110.

"Nous nous adaptions à la voiture et à son usage: le client d'une DS 7 Crossback n'attend pas forcément la même chose que celui d'une Alpine A110." Guillaume Sirami a failli dire Alpine ASI, du nom du projet de l'auto, prouvant ainsi son implication très en amont dans le projet Alpine. Ainsi, pour cette nouvelle Berlinette, Focal a choisi de proposer un système à la fois simple (4 HP, dont deux tweeters) et léger. Grâce aux nouvelles technologies, les haut-parleurs intégrés dans les portières ont besoin de moins d'espace pour fournir un son de qualité. Selon le patron de Focal: "Notre membrane en lin répond parfaitement à la problématique du poids et de l'espace, et le lin utilisé provient de Normandie, comme l'A110 [N.D.L.R.: produite à Dieppe]." Par ailleurs, pour profiter de la sonorité travaillée du moteur de l'Alpine, le système Dynamic Volume Control de Focal minimise l'amplitude audio après 100 km/h. Les tweeters ont été relevés pour que le son ne "tape" pas dans le pare brise et l'angle choisi permet au son qui en sort de se croiser au niveau de la console centrale, en passant à 30 cm devant le buste des passagers. Tout est étudié; "La morphologie moyenne des passagers, les différentes positions de conduite et on s'assure que les cas extrêmes ne sont pas gênants", assure Guillaume.

À l'avenir, pour améliorer encore l'écoute, il sera possible de corrélérer le système audio à la technologie de surveillance du regard (le détecteur de fatigue) afin de suivre les mouvements de la tête du conducteur (ou ceux des passagers) pour ajuster l'orientation des HP grâce à des faisceaux

Focal travaille étroitement avec des constructeurs français, dont Alpine, qui a souhaité intégrer les HP dotés d'une membrane en lin.



Qui est avec qui ?

La plupart des constructeurs automobiles se sont tournés vers des spécialistes audio et proposent, en option, ces systèmes:

Alpine: Jeep -- Bang&Olufsen: Audi/BMW/Ford (B&O Play) -- Beats Audio: Jeep/Seat/Cupra/Volkswagen -- Bose: Alfa Romeo/Infiniti/Mazda/Nissan/Opel/Porsche/Renault -- Bowers & Wilkins: BMW/Volvo/Polestar -- Burmester: Mercedes/Porsche -- Canton: Skoda -- Denon: Opel -- Dynaudio: Volkswagen -- Focal: Alpine/DS/Peugeot -- Harman Kardon: Alfa Romeo/BMW/Jeep/Kia/Mercedes/Mini/Volv/Polestar -- JBL: Kia/Toyota -- Kreil: Hyundai -- Mark Levinson: Lexus -- Meridian: Jaguar/Land Rover.

« Le client d'une DS 7 Crossback n'attend pas forcément la même chose que celui d'une Alpine A110. »

Guillaume Sirami, chargé d'affaires au sein de Focal



➊ Pour que le haut-parleur fonctionne, il faut un signal électrique. Un travail réalisé à la main. ➋ Focal a développé une membrane de fibres de lin (matériau provenant de Normandie), offrant résistance et légèreté à un coût moindre que des matériaux composites. ➌ Pour les haut-parleurs de voitures, les colles qui maintiennent la membrane sur son support, résistent aux différences de température et d'hygrométrie.



sonores. C'est un peu ce que les équipes de Focal ont cherché à apporter dans le concept DS X E-Tense avec leur bulle immersive. Pour Guillaume Sirami, "la bulle sonore, c'est un peu le Graal acoustique: faire en sorte que chaque passager dispose de sa propre musique sans gêner les autres." Comme pour le design ou les nouvelles technologies, "les concept cars nous permettent de tester de nouvelles solutions", assure notre interlocuteur. Focal n'est pas juste un fabricant, c'est aussi une mine d'innovations: la membrane en lin, l'utilisation du beryllium (un minerai rare), la membrane W ou M... La voiture est une sorte de laboratoire pour l'ensemble des produits Focal: "Quand on sait bien faire dans une voiture, on sait bien faire partout", assure le patron de la firme. Mais, conscient que de bons haut-parleurs ne sont rien sans un amplificateur de qualité, Focal a racheté, en 2011, Naim Audio Limited, un spécialiste britannique dans le domaine.

Enfin, si votre choix se porte plus volontiers sur un système audio haute performance plutôt que sur les jantes de 18 pouces, priviliez un système filaire plutôt que sans fil (Bluetooth) pour raccorder votre équipement (téléphone portable...) à votre voiture. Il y aura moins de déperdition. Et rappelez-vous que votre voiture n'offrira jamais la même écoute qu'au Royal Albert Hall, mais que les technologies permettent désormais de croire que Mark Knopfler est à bord. ■

LE SHOW EST

Quatre doublés Mercedes en autant de courses depuis le début de la saison ! Une hégémonie qui va continuer à rimer avec ennui, sauf si Ferrari se décide à lancer sa fusée Leclerc. Par François Dauré



Ne nous fâchons pas. Enfin, pas tout de suite. Il est hors de question de minimiser les mérites de l'équipe Mercedes. Formidable – au sens premier du terme – machine à collectionner victoires et titres, elle règne sans partage depuis 2014. Le simple fruit d'un travail d'orfèvre dans tous les domaines, technique, technologique et sportif. En quelque sorte, elle incarne la F1 du xxⁱ siècle : un monstre froid, dégageant la poésie d'une division blindée. Son affable chef d'orchestre, Toto Wolff, pouvait bien affirmer, à l'arrivée du Grand Prix d'Azerbaïdjan : "Oui, nos pilotes peuvent se battre entre eux. Nous le devons aux fans." Mais quel combat ? À Bakou, la seule escarmouche entre Valtteri Bottas et Lewis Hamilton s'est limitée aux deux premiers virages du premier tour de course. Un scénario déjà vu sur les trois premières épreuves de 2019. Loin des bagarres – presque à coups de chaînes de vélo – opposant Hamilton à Nico Rosberg entre 2014 et 2016. Sans même parler des fameux duels Prost-Senna. Mais que Bottas tienne enfin tête à Hamilton constitue la bonne nouvelle du début d'année (sauf pour Esteban Ocon, en attente sur le banc Mercedes). Ces défilés bien propres en guise de Grands Prix s'expliquent d'abord par l'absence de réplique de Ferrari. La Scuderia n'a maté les flèches d'argent en performance qu'à Bahreïn et, *vergogna*, une défaillance mécanique a coupé les ailes de Charles Leclerc à dix tours de l'arrivée. Lors des

trois autres manches, les Rouges ne pouvaient pas suivre la cadence des Mercedes. Ce que Sebastian Vettel tente d'analyser ainsi : "Nos difficultés dans les virages lents viennent plus d'un manque de grip mécanique que de l'aéro. Nous ne parvenons pas à faire fonctionner les pneus efficacement." Ce n'est, hélas, pas tout. Dès le Grand Prix d'Australie, la Scuderia a privilégié le pilote allemand. Rebélo de Bahreïn et dix de der en Chine. À quoi sert un avion de chasse s'il reste au hangar ? Certes, une erreur en qualifications, dûment assumée par Charles Leclerc, a coûté cher en Azerbaïdjan. Cela n'enlève rien au fait que sur les quatre premiers Grands Prix, il s'est montré plus performant à trois reprises et une fois au niveau de Sebastian Vettel. Le choix de la raison, revendiqué par le directeur, Mattia Binotto, ne tient déjà plus la route.

L'autre souci majeur de la Formule 1 actuelle se trouve dans les courses d'apothicaires.

Gestion des pneus et gestion des groupes propulseurs (trois pour la saison de 21 Grands Prix) interdisent aux pilotes de cravacher leurs montures. D'autant que leurs ingénieurs interviennent à tout bout de champ pour donner des instructions. Moralité, la F1 roule à l'essence ordinaire quand elle devrait consommer du superlatif. Un constat applicable aussi aux échelons subalternes. Même si le moteur Honda a, visiblement, effectué

FROID

ANDY HONE/MOTORSPORTFANORGANIC



Une première pole position à Bahreïn, un podium, une 5^e place au championnat : Charles Leclerc éblouit la F1. Mais Ferrari mise toujours sur Vettel.

ANTONIN VINCENT/DPIPH



CARRÉ BLEU

Les couleurs françaises n'ont pas vraiment brillé lors de cette première tournée outre-mer. La malédiction de 2018 se poursuit pour Romain Grosjean, au régime sans point pour l'instant. Très rapide en qualifications, sa Haas l'est beaucoup moins en course et, de surcroît, il a été victime à Melbourne de la même faute de son équipe que l'an passé. Pierre Gasly (7^e du championnat, 13 points) ne se sentait pas du tout à l'aise, lors des trois premiers Grands Prix, au volant d'une Red Bull conçue autour de Max Verstappen. Mais sa superbe remontée jusqu'à la sixième place à Bakou, stoppée par un ennui de transmission, semble être le signe qu'il a trouvé le mode d'emploi.



Not happy ! Romain Grosjean (ci-dessus) et Pierre Gasly n'ont pas pu montrer leur pointe de vitesse jusque-là.

un bond en performance pure, il ne permet pas encore à Red Bull de jouer les premiers rôles. Max Verstappen s'est aussi terriblement assagi et accumule les bons points au lieu des années de 2018. Donc, pas de course "Max Attacks" au programme pour l'instant, et idem pour Pierre Gasly, dont la greffe chez Red Bull n'a commencé à bourgeonner qu'à Bakou. Dans le gros de la troupe, enfin, comme prévu, la hiérarchie se révèle fluctuante d'un Grand Prix à l'autre. Annoncée comme quatrième force du plateau, l'équipe Renault patauge entre performance insuffisante et fiabilité douteuse, sans compter la difficulté inattendue rencontrée par Daniel Ricciardo à s'adapter à la R.S. 19. Conséquence : une septième place au classement des constructeurs, indigne des moyens déployés. À l'inverse, McLaren, avec le même moteur, s'est emparée de cette quatrième place, grâce, notamment, à son junior Lando Norris (19 ans), qui donne du fil à retordre à son équipier Carlos Sainz. Dans ce groupe de six équipes (avec Racing Point, Alfa Romeo, Haas et Toro Rosso), les débats sont généralement plus animés. Mais loin, tellement loin des teams de pointe ! Le retour du grand cirque en Europe, avec le Grand Prix d'Espagne (le 12 mai à Barcelone), ne changera probablement pas la donne. À moins que Ferrari trouve la solution à ses problèmes de gomme et décide d'aller au bout de son audace en lâchant la bride autour du cou de Charles Leclerc... ■



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



EN MESURES

L/I/h:
3,13/1,38/1,33 m

Poids: 613 kg

Puissance: 24 ch DIN
à 4 500 tr/min

1000 m d.a.: 48 s

V. max.: 106,1 km/h

Consommation
à 90 km/h:
6,4 l/100 km

L'anguleuse 126 tourne le dos aux rondeurs typées sixties de son ancêtre la 500, mais elle demeure très proche au niveau de son architecture et de son positionnement.

LA FIAT 126 PERSONAL À L'ESSAI

Dans les années 70, il n'est pas encore question de faire du néo-rétro. Pour renouveler sa vénérable 500, Fiat lance la 126. Bien que modernisée sur la forme, elle reste néanmoins fidèle au concept de base, en demeurant une puce dédiée à la ville, abordable au plus grand nombre.

Par Bernard Carat (1977) / Thomas Riaud (2019)

Extraits...

■ "Sans crier gare, Fiat lance sur le marché français une 126 revue et corrigée avec un moteur légèrement plus gros qui fait passer cette petite voiture dans la catégorie des 4 chevaux fiscaux."

■ "Ce modèle ne se trouve pas bouleversé, mais seulement corrigé sur quelques points que nous avions critiqués lors du premier essai, voici moins d'un an. Sa vocation de voiturette de ville, aussi économique que peu encombrante, s'affirme encore mieux avec cette nouvelle version plus souple à conduire."

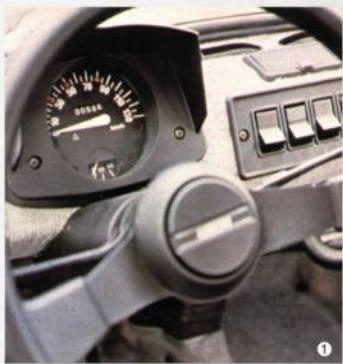
■ "La puissance réelle est maintenant de 24 ch DIN à 4500 tr/mn au lieu de 23 ch à

4700 tr/mn. Nous avons donc un cheval de plus à 200 tr/mn de moins."

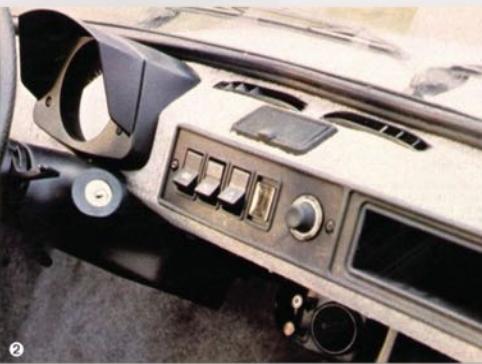
■ "La longueur hors-tout reste fixée à 3,13 m et, sur les côtés, la carrosserie est protégée par de larges bandes en matière souple. En revanche, les pare-chocs sont trop bas par rapport à d'autres voitures."

■ "Sur cette nouvelle 4 CV, les glaces arrière sont à ouverture à compas tandis que le capot moteur et le bouchon d'essence ferment maintenant à clé."

■ "En vitesse de pointe, nous avons chronométré exactement 106,1 km/h, ce qui représente une amélioration de 1,4 km/h par rapport à l'essai précédent."



①



②

❶ Le compteur n'est gradué que modestement à 120 km/h, mais ceci est réaliste, la 126 étant incapable de dépasser les 106 km/h... sauf peut-être en descente, vent dans le dos et rétro rabattu! ❷ Le tableau de bord de la 126 n'est pas un modèle d'élégance, mais il se fend tout de même d'une coquetterie inattendue: un revêtement en moquette!

“ Le couple maximal gagne 0,2 mkg à 200 tr/mn de moins et cela est important pour les reprises à bas régime. ”

↑ Ses qualités

MOTEUR PLUS SOUPLE

Sur route et surtout en ville, les impressions de conduite sont transformées. Le moteur semble respirer nettement mieux, la quatrième est plus endurante, la troisième plus nerveuse.

FREINAGE EFFICACE

Le freinage à tambours s'est révélé assez puissant et bien équilibré en toutes circonstances.

PRIX INCHANGÉ

Avec un peu de puissance en plus, quelques tours moteur en moins, la dernière 126 a fait de sensibles progrès en agrément de conduite, tout en restant au même prix, ce qui est à noter.

❶ La 126 reste une "tout à l'arrière", dotée d'un modeste bicylindre en ligne. ❷ Pour aérer les places arrière, la 126 gagne des vitres entièrement vitrées. ❸ Si la 126 offre une habitabilité correcte à l'avant, c'est moins le cas à l'arrière. Sur ce point, l'Austin Mini fait bien mieux!



↓ Ses défauts

MAUVAISE DIRECTION

Le braquage est insuffisant, ce qui enlève de la maniabilité, tandis que le volant reste anormalement dur pour les manœuvres, ce qui est paradoxal pour une aussi petite voiture à moteur arrière.

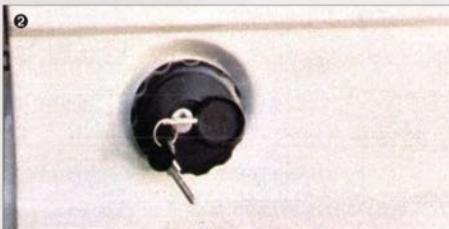
HABITABILITÉ RÉDUITE

On pourrait tout de même augmenter encore un peu les glissières, étant bien entendu que les places arrière ne peuvent servir que très rarement et sur de courtes distances.

COFFRE TROP PETIT

La direction est toujours à boîtier avec de nombreux renvois, et on peut dire qu'elle a tous les défauts, rayon de braquage trop grand, une certaine fermeté à l'arrêt, et elle occupe beaucoup de place au niveau des roues, ce qui diminue le petit coffre avant.

↔ Il reste à adopter une direction à crémaillère et à creuser les portières pour gagner quelques centimètres en largeur. ↔



➊ Le moteur, toujours situé à l'arrière, bénéficie enfin d'un capot fermant à clé. ➋ Le bouchon de réservoir gagne une serrure. ➌ À l'instar de la vénérable 500, la 126 reçoit à l'arrière un bicylindre refroidi par air. C'est un 652 cm³ développant 24 ch DIN à 4 500 tr/mn! ➍ Le petit coffre avant est encombré par les passages de roues et la roue de secours.



Extraits...

- "Le maniement de la boîte de vitesses est lui aussi en progrès, et même la première, non synchronisée, peut maintenant être reprise en marche sans trop de craquements."
- "Les usagers d'une voiture aussi modeste sont bien entendu très sensibles à la consommation. En gros, le nouveau moteur consomme moins à bas régime et plus aux allures proches du maximum."
- "La courbe de consommation reste longtemps au-dessous de 5 litres mais dépasse 7,5 litres à 100 km/h pour atteindre 8,6 litres au sommet."
- "Au lieu de parcourir un long tronçon d'autoroute à fond et le retour par les routes nationales, nous avons roulé toute une journée en agglomération, pour nous mettre dans le mode d'utilisation de la plupart des possesseurs de Fiat 126."
- "La contenance du réservoir de 21 litres est toujours insuffisante mais celui-ci est placé sous le siège en position de sécurité et le remplissage en est facile."
- "L'avant n'a pas changé mais l'arrière吸erce beaucoup mieux les pavés et les nids-de-poule, ce qui était vraiment nécessaire car la fermeté ne servait à rien."
- "Nous retrouvons l'archaïque démarreur à câble entre les sièges. Le starter est à côté, sa fermeture n'étant signalée par aucun voyant, et nombreux doivent être ceux qui l'oublient."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

La Fiat 126, citadine lilliputienne trop spartiate et caricaturale, n'a pas survécu à la plus maligne et sportive Mini ni à la... Fiat 500, qui a opéré un come-back inespéré voilà une dizaine d'années. Un retour plébiscité par la clientèle, à tel point que la 500 est devenue une grande famille et qu'elle défend désormais, presque à elle seule, les intérêts de Fiat. Une dépendance pour le moins inquiétante, et ce d'autant plus que les Panda et Punto arrivent en fin de vie, et que la 500 n'est plus toute jeune...

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 LAND ROVER

Surprise à l'issue d'une révision de mon Range Rover Velar D300: blocage de la commande de la suspension pneumatique et suppression du son du GPS. La commande d'ouverture rapide du hayon ne marche toujours pas, la lecture des panneaux m'indique toujours 130 km en agglomération et le wi-fi est hors service. Déclaration du concessionnaire: pour la suspension, c'est la faute de notre programme de mise à jour! Le dossier est remonté jusqu'au siège anglais et, un mois plus tard, Land Rover m'a indiqué qu'ils ne savaient pas, pour l'instant, résoudre le problème.

Technologique, le Velar?"

Franck Verilhac

Jean-Marie Dieumegard nous parle de sa Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech EAT6 Shine



**ACHETÉE NEUVE EN JUILLET 2018
11000 km PARCOURS**

CONSO. MOYENNE: 7 l/100 km

"Ce véhicule, qui aurait dû m'être livré début mai 2018, ne l'a été qu'à la mi-juillet en raison d'un défaut sur le câble d'alimentation de la caméra de surveillance des panneaux de limitation de vitesse, défaut constaté par la concession Citroën Guénant de La Roche-sur-Yon. La direction commerciale de Citroën aura donc mis deux mois pour fournir à la concession une pièce de rechange! Heureusement, la concession m'avait prêté un véhicule en attendant. 10/10 à la concession et bonnet d'âne à Automobiles Citroën."

Jean Marc Poncin nous parle de sa Toyota Prius 4

"Une auto sans histoires qui, comme ses trois grandes sœurs Prius 2, Prius 3, et Auris HSD, rend heureux son conducteur. En bien mieux."



"C'est ma quatrième hybride depuis 2005, et elle m'enchantes tous les matins. Qu'il s'agisse de faire de longs trajets (Bretagne ou Allemagne), de tourner en rond en ville ou de s'amuser un peu sur les petites routes de Creuse, la Prius 4 est un plaisir à conduire. J'y retrouve le tableau de bord type Prius 2, dégagé, clair – sans plastique moussé à l'allemande, certes, mais tant qu'il ne vibre pas... –, des sièges confortables et un équipement royal dont je n'utilise pas tous les raffinements. J'apprécie sur ce bas de gamme la caméra de recul, le vrai affichage tête haute (dans le pare-brise) et la détection de changement de file (que je déclenche sur autoroute). Toutes ces aides à la conduite inutiles déclarées indispensables par certains spécialistes au même titre que les plastiques

mous me laissent de marbre. J'ai visité avec plaisir Saint-Malo, la Voie sacrée, Trèves, Paderborn, Erfurt et Nuremberg. Mes amis allemands ont découvert la Prius – cette voiture est inconnue là-bas, hors spécialistes – et ont constaté un défaut majeur: avec 1,90 m et 110 kg, pas si simple de monter à bord de l'auto! Ils ont une Golf Sportsvan ou une Ford C-Max pour rouler à l'aise. Mais une fois installés, ils ont été séduits: en accélération, la Prius ne fait jamais que le bruit normal et continu de leur VW Golf Sportsvan TDi. En consommant 2 litres "OBD" de moins. À 158 km/h de moyenne pendant 45 km sur l'A73 allemande, c'est 6 l/100 km "OBD". Avec une pointe à 178 km/h, sans être au maximum. Car je suis raisonnable, même hors radar..."

ACHETÉE NEUVE EN NOVEMBRE 2017; 21000 km PARCOURS; CONSO. MOYENNE: 4,2 l/100 km EN VILLE, 3,7 l/100 km SUR ROUTE ET 5,3 l/100 km SUR AUTOROUTE.

SON ENTRETIEN: une révision à 198 €.



aj L'avis de Brice Perrin

J'ai toujours ressenti un curieux mélange d'aversion et de fascination pour la Prius. C'est un modèle étonnant, que l'on peut facilement détester mais aussi, une fois le mode de fonctionnement assimilé (et surtout accepté), considérer comme le modèle le plus enthousiasmant du marché...

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CÉVENT CHOJLOT

Quel bonus pour un Jaguar I-Pace ?

Les modèles entièrement électriques haut de gamme (par exemple, Jaguar I-Pace ou Tesla Model X) sont-ils éligibles au bonus de 6 000 € ?

J.-J. R.

Les motorisations des voitures électriques ne rejettent pas de CO₂ et tous les modèles dont le taux d'émission est inférieur à 20 g/km sont éligibles au bonus de 6 000 €. Ceci correspond à un plafond. Le montant réel de l'aide est équivalent à 27 % du coût d'acquisition TTC de la voiture. Tout modèle dont le prix d'achat n'est pas inférieur à 22 000 € peut prétendre à l'aide maximum. Autant vous dire qu'avec un Tesla Model X ou un Jaguar I-Pace il y a de la marge... Notez qu'en fin d'année dernière il a été question de conditionner ce bonus aux voitures de moins de 60 000 €, proposition rapidement abandonnée.



Jaguar I-Pace



Citroën C4 Picasso

Du bio dans mon C4

Je possède un Citroën C4 Picasso PureTech 130 EAT6 depuis deux ans. J'aimerais le faire équiper d'un kit éthanol (E85). Deux marques sont disponibles à proximité de chez moi, Biomotors et Flexfuel. Quelle marque me conseillez-vous ? Le kit est-il compatible avec le moteur PureTech et quels sont les risques ? M. M.

Dans notre numéro 1 029, nous avons réalisé une enquête sur l'E85 qui répond à beaucoup de vos questions. Biomotors, comme Flexfuel, proposent un kit de conversion homologué, adapté à votre moteur. Quelques défauts de fonctionnement, de type cliquetis, sont relatés sur certains forums concernant ce moteur, une fois adapté à la bicarburation. Le modèle ayant environ deux ans, le sujet de la garantie reste moins sensible. Je vous conseille la transformation.

l'i3 range son prolongateur

Pourquoi la version Range Extender n'est-elle plus au programme de la BMW i3 ? A. F.

Selon le constructeur, le petit bicylindre supplémentaire était proposé pour rassurer la clientèle qui hésitait à passer au tout électrique. Mais il n'a jamais été question de pérenniser cette solution. Depuis, l'i3 a vu sa capacité de batterie progresser. La dernière version affiche une capacité de 42 kWh, ce qui permet d'envisager une autonomie de 359 km, selon le cycle NEDC corrigé. BMW reste toutefois prudent en indiquant une autonomie, "en utilisation quotidienne", de 260 km minimum.



RENAULT TALISMAN

La grande Renault vous fait de l'œil ? Avant de craquer, nous vous proposons de faire le point sur la gamme car depuis son lancement... tout a changé !

Par Pascal Richard Photos Florian Grout

Elle a une certaine allure, la Talisman, mais jusqu'ici, il faut bien avouer qu'elle manquait un peu de charisme sur le plan mécanique. Pour remédier à ce défaut mais aussi, et même surtout, répondre aux nouvelles normes antipollution, Renault vient de l'équiper d'une toute nouvelle gamme de moteurs. Ainsi, en essence comme en diesel, ap-

paraissent désormais des blocs flamboyants neufs, qui promettent beaucoup. À noter que la gamme accueillera prochainement une version assagie du nouveau 1.7 dCi 150 ch. Forte de 120 ch, cette variante sera appellée à remplacer le 1.5 dCi 110 ch. L'arrivée de ces nouveaux moteurs s'accompagne d'une réorganisation de la gamme avec notamment la disparition de

la finition d'entrée de gamme (Life). C'est donc désormais l'exécution Zen qui est première de cordée. Toutefois, la Talisman ne fait pas complètement table rase du passé puisque le châssis 4Control (quatre roues directrices) est toujours – et c'est heureux – au programme. Finalement, au sein de la gamme, les cartes sont aujourd'hui totalement redistribuées...



Totallement remaniée sur le plan mécanique, la Talisman propose désormais des moteurs essence, mais aussi diesel pleins de talent. Reste à savoir lequel lui siéde le mieux.

LA GAMME

	Zen	Intens	Initiale Paris	Malus écologique
Diesel	Blue dCi 120 ch	NC	NC	60 €
	Blue dCi 150 ch	32 500 €	35 300 €	60 €
	Blue dCi 160 ch EDC	–	38 300 €	80 €
Essence	Blue dCi 200 ch EDC	–	40 800 €	140 €
	TCe 160 ch EDC	33 900 €	36 700 €	90 €
	TCe 225 ch EDC	–	38 000 €	3756 €



1

1 La planche de bord propose un dessin assez classique et finalement plutôt agréable. 2 Sur le plan dynamique, la Talisman affiche un bilan flatteur. Un constat qui vaut également pour le confort.



2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Seul le Blue dCi 150 ch, et à l'avenir, le Blue dCi 120 ch, sont équipés de série d'une boîte de vitesses manuelle. Cette dernière n'est pas désagréable à l'usage, mais il faut bien avouer que sur ce type de voiture, une transmission automatique semble plus indiquée, d'autant que l'étagement de la boîte mécanique est un peu long, ce qui pénalise un peu (un tout petit peu) les reprises.

AUTOMATIQUE

Sans surprise, les nouveaux moteurs de la Talisman sont majoritairement associés à la boîte de vitesses à double embrayage EDC. Deux configurations sont proposées: 6 rapports pour les diesels 160 et 200 ch et 7 rapports pour les blocs essence qui, comme les diesels cités plus haut, sont exclusivement livrables avec cette transmission.

L/I/h/empattement: 4,85/1,86/1,47/2,81 m

MOTEURS DIESEL	Blue dCi 120 ch*	Blue dCi 150 ch**	Blue dCi 160 ch	Blue dCi 200 ch
Puissance maxi (ch à tr/min)	120 à 3500	150 à 3500	160 à 3750	200 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/min)	300 à 1750	340 à 1750	360 à 1500	400 à 1750
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	205	195	205	220
Accélération 0-100 km/h (s)	10,8	10,3	10	9
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	8,9	8,8 en D	8 en D
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	4,6	6,3	6,9	6,9

MOTEURS ESSENCE

	TCe 160	TCe 225 ch
Puissance maxi (ch à tr/min)	160 à 5 500	225 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/min)	270 à 1 800	300 à 2 000
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	206	240*
Accélération 0-100 km/h (s)	9	7,9
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	8,3 en D	6,6
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	8	9,2

*Données constructeur. **Chiffres réalisés avec le break Estate.

LES MOTEURS

DIESEL

1.7 Blue dCi 150 ch

Pour l'heure, c'est ce bloc qui ouvre la gamme des diesels, mais dans quelque temps, une version 120 ch sera disponible. Dans les deux cas, il s'agit d'un nouveau moteur qui remplace dans la Talisman le 1.5 dCi 110 ch et le 1.6 dCi 130 ch. Plaisant à l'usage, il propose une consommation des plus sages.

2.0 Blue dCi 160 ch

2.0 Blue dCi 200 ch

Ici, la cylindrée augmente plus que la puissance! Ce bloc, uniquement disponible avec la boîte à double embrayage EDC, se marie bien avec cette berline taillée pour les grandes étapes autoroutières.

2.0 Blue dCi 200 ch

En version 200 ch, le 2 l permet à la Talisman de venir taquiner ses concurrentes allemandes en matière de performances. Là encore, l'appétit revendiqué est raisonnable.

ESSENCE

1.3 TCe 160 ch

Le nouveau 1 300 cm³ est parfaitement à sa place ici. Il faut dire que la puissance revendiquée par ce bloc n'a rien de ridicule. Ajoutez à cela le fait que la Talisman surveille sa ligne (1 544 kg avec ce bloc) et vous obtiendrez une berline qui revendique un très bel agrément de conduite.

1.8 TCe 225 ch

Cette version assagie du moteur monté dans l'Alpine fait preuve d'un caractère plutôt joyeux, et s'il est associé au châssis 4Control (quatre roues directrices), l'ensemble génère alors un immense plaisir de conduite. Seul petit problème: pour profiter de tous ces bienfaits, il faut, en plus du prix de vente, s'acquitter d'un malus de 3 756 €.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, accès à bord et démarrage sans clé, climatisation automatique, banquette AR fractionnable, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ensemble audio avec écran tactile de 7 pouces, connexion Bluetooth, Android Auto et Apple CarPlay, projecteurs additionnels, radar de stationnement AV/AR, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques/dévissants, sélecteur de mode de conduite, sièges AV ajustables en hauteur, vitres électriques AV/AR, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Zen	Intens	Initiale Paris
Affichage tête haute	♥ 500 €	♥ 500 €	série
Antibrouillards à LED avec fonction éclairage statique d'intersection	—	série	série
Ensemble multimédia avec écran tactile de 8,7 pouces	—	série	série
Sellerie mixte similicuir/tissu	—	série	—
Sellerie cuir	—	—	série
Sièges AV à réglages électriques + massants	—	—	série
Siège conducteur massant + réglage lombaire électrique	—	série	—
Vitres et lunettes AR surteintées	—	série	—
Toit ouvrant panoramique	♥ 1 200 €	♥ 1 200 €	♥ 1 200 €



❶ Les passagers des places arrière sont plutôt à leur aise. Ils disposent en effet d'une largeur aux coudes honorable (147 cm) et d'un espace aux jambes très correct (29 cm). ❷ Famille accomblie, la Talisman propose un coffre particulièrement généreux (596 dm³). Dommage que son seuil de chargement (73 cm) soit un peu haut. ❸ La boîte EDC qui équipe de série la majorité des versions se montre très convaincante à l'usage. ❹ L'instrumentation est certes très lisible, mais en matière de design, on trouve aujourd'hui des ensembles un peu plus élégants. ❺ Les jantes de 19 pouces, de série sur Initiale Paris et avec l'option 4Control, dégradent un peu la qualité de filtration proposée par la suspension. ❻ La tablette XXL de 8,7 pouces est très facile à prendre en main. Elle est livrée de série à partir de la finition Intens.

**LES FINITIONS****ZEN**

Depuis la disparition de la finition Life, c'est la Zen qui ouvre la marche. Un statut qui n'a guère d'influence sur son niveau d'équipement. En effet, même en entrée de gamme, la Talisman propose une dotation très complète (*voir ci-contre*). La présentation pour sa part fait quelques efforts, avec un éclairage d'ambiance, un volant et un pommeau de levier de vitesses garni de cuir. Côté moteurs, cette finition est disponible avec les blocs Blue dCi 150 ch et Tce 160 ch.

INTENS

Facturée 2 800 € de plus que la Zen, l'Intens apporte pas mal de petit plus notamment en matière d'aides à la conduite. Ainsi, entrent en lice le freinage d'urgence autonome, l'alerte de distance de sécurité et le régulateur de vitesse adaptatif. Le passage automatique feux de route/feux de croisement, la reconnaissance des panneaux et l'alerte de franchissement de ligne sont également de la partie. Côté présentation, les jantes passent de 17 pouces sur Zen à 18 pouces tandis que la sellerie opte pour une alliance simili cuir/tissu. On note aussi l'arrivée de la tablette tactile de 8,7 pouces qui permet de piloter l'ensemble multimédia. Cette fois, tous les moteurs sont disponibles.

INITIALE PARIS

La plus huppée des finitions va encore un peu plus loin en matière de présentation avec une sellerie cuir Nappa, des jantes de 19 pouces et une décoration intérieure spécifique. Sur le plan technique, cette exécution reçoit de série le châssis 4Control à quatre roues directrices. Le surcoût par rapport à la finition Intens est de 5 300 €.



La Talisman est également disponible en break (Estate). Le surcoût par rapport à la berline varie, en fonction des finitions, de 1000 à 1400 €.

LES PRINCIPALES OPTIONS

❤ PACK AIDES À LA CONDUITE (850 €)

Sur la Talisman, les principales aides à la conduite sont livrées de série à partir de la finition Intens. Toutefois, si vous optez pour la finition Zen, vous pourrez profiter de certaines d'entre elles en investissant dans ce pack qui regroupe le régulateur de vitesse adaptatif, le freinage d'urgence autonome et l'alerte de distance de sécurité. Cet ensemble est intéressant et son prix reste dans les limites du raisonnable.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

❤ PACK VISION SYSTEM (500 €)

Là encore, c'est à la finition Zen que s'adresse ce pack. Un peu moins ambitieux que le pack Aides à la conduite vu plus haut, le pack Visio System regroupe néanmoins quelques assistances bien utiles au quotidien telles que le passage automatique feux de route/feux de croisement, l'alerte de survitesse avec reconnaissance des panneaux et l'alerte de franchissement de ligne.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

❤ PACK 4CONTROL (1 500 €)

Il s'agit là d'un des marqueurs forts de la Talisman. En effet, le châssis 4Control qui permet de bénéficier de quatre roues directrices améliore sensiblement le plaisir de conduite. Monté de série sur l'exécution Initiale Paris, il est proposé en option sur l'Intens. Si vous optez pour la motorisation

TCE 225 ch, nous ne saurions trop vous conseiller cet investissement.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK CITY (1 270 €)

Ce pack est réservé à la finition Intens. Comme son nom l'indique, il regroupe des équipements qui trouveront leur utilité en ville et plus particulièrement au moment de se garer ! Ainsi, vu le gabarit de l'auto, une caméra de recul n'a rien de superflu, tout comme une prise en charge automatique de la manœuvre de stationnement (Easy Park Assist). La surveillance des angles morts et l'ouverture mains-libres du coffre viennent compléter ce pack, un peu coûteux, mais fort utile au quotidien.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

EN VRAC

Pour donner un petit côté high-tech à votre planche de bord, vous pourrez l'enrichir d'un affichage tête haute (500 €). Pour éviter de vous perdre si vous avez opté pour la finition Zen, le R-Link 2 avec son GPS pourra venir à votre secours moyennant un supplément de 600 €. Enfin, toujours sur Zen, le pack Protection (caméra de recul + surveillance des angles morts) ne manque pas d'intérêt malgré un tarif somme toute rondelé.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (PACK PROTECTION)

NOTRE CHOIX

TCe 160 EDC Intens

36700 € hors options - Malus écologique : 90 €

L'arrivée de moteurs essence de nouvelle génération change la donne ! Équipée du 1300 cm³ de 160 ch, la Talisman offre un réel plaisir de conduite, d'autant que la boîte à double embrayage est montée d'office. Pour être honnête, la version 225 ch nous faisait également de l'œil, mais son malus écologique de 3 756 € a vite refroidi nos ardeurs. Enfin, côté finitions, c'est l'Intens qui, selon nous, propose le meilleur rapport prix/prestations.

LES TEINTES

Peinture opaque (gratuite)



Blanc Glacier

Peintures métallisées (740 €)



Gris Platine



Beige Dune



Gris Cassiopée



Brun Vision



Rouge Carmin



Bleu Cosmos



Noir Étoilé

Peintures métallisées (740 €)



Blanc Nacré



Noir Améthyste
(Initiale Paris
uniquement)

LES JANTES



Jantes alliage de série sur Zen.



Jantes alliage de série sur Intens.



Jantes alliage de série sur Initiale Paris.



Jantes alliage en option (700 €).

CITROËN C4 CACTUS

Inclassable, la Citroën C4 Cactus se situe entre la berline et le SUV et offre une ligne originale qui permet de se démarquer de la concurrence. Par Pascal Serres

Dans l'ensemble, la qualité de fabrication de la C4 Cactus est d'un bon niveau et les éléments sont bien assemblés. Des regrets cependant au niveau des portes arrière où le garnissage intérieur est réalisé en plastique rigide moulé et aussi au niveau des vitres arrière qui ne peuvent pas être descendues, mais seulement entrebâillées (économie obligée). Sur la route, la voiture est très agréable à conduire. Dotée de suspensions et d'amortisseurs efficaces, elle permet de voyager dans d'excellentes conditions sans souffrir du changement de revêtement. C'est d'autant plus vrai sur la version de 2018 qui reçoit de nouvelles suspensions dites "à butées hydrauliques progressives" qui offrent une excellente qualité de filtration. Dommage que l'insonorisation demeure perfectible. À noter que la version restylée adopte des sièges plus confortables à l'avant, à la place de la banquette plus raide que l'on trouvait à l'origine.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.2 PureTech	82	7,4	Un bloc un peu juste sous le capot d'une voiture qui se veut plus ou moins familiale.
	1.2 PureTech	110	7,1	Chacun trouvera ici un bloc agréable qui permettra de rouler tranquillement sur tous types de parcours.
Diesel	1.2 PureTech	130	7,2	Ce bloc essence est parfait pour les gros rouleurs qui ont besoin de bonnes reprises.
	1.5 BlueHDi	100	6	Un bloc très récent, sobre et juste agréable qui ne permettra pas de faire de folie.
	1.5 BlueHDi	120	6,6	Moderne, ce diesel est volontaire et performant sans oublier une sobriété appréciable.
	1.6 e-HDi	92	7	Un bon moteur, sans vrai caractère mais qui remplira son rôle sans sourciller.
	1.6 BlueHDi	100	6	C'est l'un des diesels faciles à trouver, il offre un excellent compromis coût/prestations.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 6 500 €

Diesel : à partir de 8 900 €

Génération : actuelle (3^e)

Commercialisation : depuis 2014

Restylage : 2018

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 92 000



LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/ PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

Des cas d'encaissement du catalyseur sur les blocs 1.2 VTi (allumage du voyant moteur). Généralement, le remplacement intervient lorsque la voiture est encore sous garantie, donc l'intervention est prise en charge.

LES RAPPELS MAJEURS & MINEURS

CAPOT (SEPTEMBRE 2017)

Sur les C4 Cactus sorties d'usine entre le 9 septembre 2015 et le 12 mai 2017 (VIN n° VF70PHNZBFE558844 à VF70PHNVWJE500813), défaut de résistance du support de gâche de capot. Ce dernier pourrait alors céder et le capot s'ouvrir en roulant. Le support doit être renforcé ou, si c'est impossible, le capot est remplacé.

CARROSSERIE (JUIN 2017)

Mauvais collage du sabot sous le pare-chocs avant sur les modèles construits entre le 12 janvier et le 25 novembre 2016 (VIN de VF70PHNZBFE584935 à VF70BBHVBGE575655).

DÉMARREUR (AVRIL 2017)

Activation impossible du démarreur ou, au contraire, ce dernier fonctionne en continu en raison d'un composant défectueux dans un relais électrique (C4 cactus fabriquées du 27 juin au 7 octobre 2016 avec n° VIN de VF70BBYBGE548276 à VF70PHMZBGE569497).

CARROSSERIE (JUILLET 2017)

Sur les Citroën C4 Cactus fabriquées entre le 12 février et le 25 novembre 2016, les garde-boue ont été mal fixés sur le pare-chocs et peuvent tomber.

BOÎTE DE VITESSES (MARS 2017)

Sur les C4 cactus construites du 26 avril au 29 août 2016 (n° VIN VF70BBHYHGE531281 à VF70B9HPGHE500410), risque de

AUTRES DÉFAILLANCES

ELECTRONIQUE

Bugs récurrents du système d'infotainment Smeg: connectivité impossible avec un téléphone, affichage très lent du GPS, caméra de recul inopérante... Il faut couper le contact et redémarrer le véhicule, voire réaliser une mise à jour.

PNEUMATIQUES

Usure prématûre des pneumatiques avant, quelle que soit la marque montée d'origine. Ils sont à remplacer vers 30 000 km.

NOTRE CHOIX

1.2 PURETECH 110 EAT6

de 2017

1^{er} prix prospecté : 14 811 €
11 512 km



NOS MESURES

Moteur / Transmission

Puissance maxi	110 ch à 5 100 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 199 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6

Châssis

Diamètre de braquage	10,9 m
Pneumatiques AV/AR	205/55 R 16

Dimensions / Poids

L/1/h / empattement	4,16 / 1,73 / 1,48 / 2,6 m
Poids/tractable freiné	1 050 / 850 kg

Performances

1 000 m d. a.	32,7 s
0 à 100 km	10,9 s
90-130 km/h en Drive	10,7 s
Vitesse maxi	184 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	32 / 64 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	143 / 140 cm
Volume de coffre	405 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 700 €	Carte grise** : 199,80 €
Consommations	
Moyenne	7,1 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,8 / 6,7 / 6,8 l/100 km
Autonomie / Réservoir	704 km / 50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	300 €	Kit de distribution	200 €
Amortisseurs AR	160 €	Embrayage	BVA
Disques AV	130 €	FAP	550 €
Disques AR	380 €	Pneus (1 paire)	250 €
Plaquettes AV	95 €	Feu AV	330 €
Plaquettes AR	70 €	Feu AR	160 €
Filtre à air	33 €	Bouclier AV	350 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	400 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

**Base de calcul : moyenne nationale de 53,50 € par cheval.

LE BILAN FIRABILITÉ

La Citroën C4 Cactus a rencontré quelques défauts de jeunesse assez agaçants mais tout est rentré dans l'ordre depuis. Désormais, l'achat peut se faire de façon très sereine, même avec les modèles les plus récents.

Pas de rappel mineur

* Sous réserve d'acceptation. Tarif/mois : à partir de : au 05/02/19 : modèle 750 cm³ neuf en NC. Vol et incendie pour assurer à l'âge de + de 30 ans, justifiant entre autres 50% de bons déposés ; 3 ans acquis sur permis A ou B depuis + 10 ans. AMV 2, n° ORIAS 07 000 513 - Compagnie sociétaine (Espin).



AMV. L'ASSURANCE DES DEUX-ROUES
QUI N'AIMENT PAS QUAND C'EST **CHER.**



Amv

LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES

0 820 820 750

Service 0,12 € / min
+ prix appel



BLOG



DEVIS ET ASSURANCE EN LIGNE 24H/24H SUR **AMV.FR**

(Sous réserve d'acceptation)



[DOSSIER DEUX-ROUES]

De tout pour faire un monde

L'univers du deux-roues n'en finit pas de se renouveler. Classique, rock, iconique, les modèles se déclinent pour tous les goûts et toutes les bourses.

D'où ce nouvel épisode d'une saison née sous le signe de la variété.

Par Ivan Magot

Le monde du deux-roues est merveilleux ! Dès lors que l'on est en équilibre, on prend plaisir à ressentir cette sensation d'extrême agilité et de dynamisme génératrice de liberté. Même une trottinette (pourtant souvent haïssable dans nos rues) peut donner le sourire. Si, si ! Mais nous n'en sommes pas là. Pour l'heure, nous visons des deux-roues plus "classiques",

au sein d'une offre si florissante que l'on peut aisément s'y perdre. Entre le Kymco X-Town 125 et la Mash Dirt Track, l'écart est abyssal, pour des services rendus aussi différents que leur allure respective le laisse imaginer. Aux côtés de ces "frères ennemis", nous trouvons le classique des classiques avec la Vespa 125 GTS en acier, animé d'un tout nouveau moteur. Il regarde d'ailleurs avec curiosité le Honda 125 Super Cub, apparu en

1958, revisité en 2019 et, accessoirement, le véhicule motorisé (deux-roues et plus) le plus vendu au monde, avec quelque 100 millions d'unités. Qui dit mieux ? Certainement pas le Yamaha 530 TMax (accessible au permis moto A2 débutants), aux chiffres plus modestes mais dont la furie, l'efficacité et le confort en font l'outil absolu du quotidien. Surtout dans sa version DX suréquipée. Bonne promenade au pays de l'équilibre.

HONDA 125 Super Cub dès 3 699 €

Craquant!

Avec sa bouille bien à lui, qui réjouit le monde depuis 1958, le 125 Super Cub a tout pour plaire. Jugé incassable, à l'aise sur tout terrain, il lui manque cependant une bonne poignée d'accessoires pour les amateurs de praticité.

Premier motoriste mondial, Honda ne prend pas grand risque à importer ce 125, dont le petit monocylindre quatre temps, deux soupapes, refroidi par air, écume les routes depuis plus de soixante ans. Le Super Cub a certes évolué et s'offre des équipements modernes – éclairage à diodes, clé à transpondeur, alarme et injection électronique –, mais il fait l'impasse sur la bécquette latérale (la centrale est heureusement facile), le porte-bagages, qui est en option (et chromé!) à 95 €, et le coffre. Sans compter que la multitude d'accessoires existants... n'est pas importée! Adieu pare-brise, top case et autres; reste le système D. Plus moto que scooter avec ses roues de 17 pouces, son cadre ouvert en acier, son moteur fixe avec transmission par chaîne sous carter étanche (comme en 1958), le Super Cub propose des suspensions efficaces et confortables (mais une selle un peu ferme), une belle agilité (merci les petits 109 kg), une direction précise et

une bonne position de conduite (plus adaptée aux moins de 1,75-1,80 m). Le moteur, doublé d'un embrayage semi-automatique (donc sans levier) et d'une boîte 4 vitesses – on monte les rapports avec la pointe du pied pour les rentrer au talon via le double sélecteur – gère aussi l'embrayage, mais les rétrogradages sont brutaux. Globalement, il fait preuve d'une grande souplesse et d'une présence agréable. Le freinage (ABS à l'avant, idéal!) est de bon niveau mais le levier, non réglable, impose de le prendre à pleine main pour les arrêts francs. Enfin, si l'autonomie (150 km sans rouler à l'économie) est juste, le monocylindre n'a bu que 2,1 l/100 km sur cet essai.

LE BILAN aj ★★★☆☆
Utilisé depuis plus de soixante ans dans les pays émergents et ailleurs, le 125 Super Cub est à la fois délicieusement rétro, réputé très solide, redoutable en ville et plaisant à conduire, tant il est facile, léger et précis. Dommage qu'à ce prix, il ne soit pas mieux doté.



Les chiffres ne sont pas toujours très lisibles, mais ce compteur rassemble beaucoup d'informations.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	9,6 ch à 7 500 tr/mn
----------------	----------------------

Couple maxi	10,4 Nm à 5 000 tr/mn
-------------	-----------------------

Empattement	1 245 mm
-------------	----------

Hauteur de selle	780 mm
------------------	--------

Poids	109 kg à sec
-------	--------------

La conduite

Vitesse maxi	105 km/h environ
--------------	------------------

Freinage	ABS AV, disques AV/AR
----------	-----------------------

Roues AV / AR	17" / 17"
---------------	-----------

Le budget

Consommation	1,5 l/100 km
--------------	--------------

Réservoir	3,7 l
-----------	-------

Assurance 1 an* AMV	251 €
---------------------	-------

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

PLUS
Moteur agréable et fiable
Légèreté, agilité, précision
Bon freinage
Confort de suspensions
Position de conduite
Appétit d'oiseau
Finition

MOINS
Aspects pratiques
Vibrations sensibles
Rétroviseurs minimalistes
LEVier de frein non réglable
Rétrogradages brutaux
Autonomie limitée



Avec 100 millions d'unités (de 1958 à 2017), le Super Cub est le véhicule motorisé le plus vendu de l'histoire. Rien que ça!

**LA NATURE
REPREND
SES DROITS.
VOUS AUSSI.**

500X



NOUVELLE CB500X.

Les villes sont en perpétuelle ébullition – remplies d'énergie, d'action et d'excitation. Agile, la nouvelle CB500X vous permet d'évoluer sereinement dans cette jungle urbaine. Le bicylindre en ligne et le châssis parfaitement équilibré vous offrent puissance, confort et sécurité. Le nouvel écran LCD et le système d'éclairage Full LED ajoutent de la modernité à son style «Crossover» compact. Et pour vos prochaines échappées, osez voir grand; elle vous assure jusqu'à 450 km d'autonomie !



MOTUL

moto.honda.fr



GWENDAL SALAUN

PLUS

Moteur onctueux et suffisant
Châssis équilibré
Bon freinage
Autonomie correcte
Pratique et facilité
Rapport prestations/prix

MOINS

Protection des mains
Poids conséquent
Position pour les plus
de 1,80 m
Pas de plancher plat

Le X-Town est un scooter équilibré, à l'aise en ville et dont le rayon d'action permet de frayer en banlieue.

KYMCO 125 X-Town 3 699 €

Alternative taiwanaise

Valeur sûre de la marque asiatique, le X-Town n'est pas si éloigné des références japonaises du marché pour un tarif très nettement inférieur. Stable, agile, bien motorisé, ce Kymco s'avère pratique et équilibré.

Le calcul est simple. Le Kymco X-Town est moins cher de 1 400 € que le Honda Forza et de 1 300 € que le Yamaha XMax. Il y a effectivement de quoi hésiter, d'autant qu'en rajoutant 300 € au Kymco, on profite de sa version Exclusive agrémentée d'un top case d'origine avec dossier intégré et d'aménagements plus luxueux. Surtout, le X-Town dévoile des prestations de bon niveau. Très agréable en ville, où son équilibre permet d'évoluer presque à l'arrêt sans s'aider des pieds, le Kymco dispose d'un monocylindre quatre temps, quatre soupapes, refroidi par eau, très doux et aux accélérations suffisantes. À son aise en ville, comme tout bon scooter 125, le X-Town présente également une allonge correcte sur route, où il tient aisément 110 km/h compteur sur le plat, ainsi qu'un châssis sûr, stable et plutôt confortable, les amortisseurs arrière ayant fait de gros progrès... sans cependant pouvoir être qualifiés

de moelleux. En revanche, le X-Town est lourd, se relève lors des freinages (très efficaces) sur l'angle, et la position de conduite gênera les plus grands. En effet, l'espace est compté à bord de ce scooter, dont le plancher (malheureusement non plat) est situé trop proche de l'assise. Les plus de 1,80 m se sentiront à l'étroit du côté des jambes et trop proches du guidon. Dommage car, pour le reste, le X-Town apporte une bonne protection d'ensemble (sauf pour les mains), son coffre généreux accepte deux casques (un jet et un intégral, selon la taille), et la finition est d'un niveau acceptable, sans toutefois atteindre celui de ses rivaux "made in Japan".

LE BILAN aj ★★★★☆

Il table sur son rapport dotation/
prestations/prix pour trouver sa place
dans le très disputé marché des scooters
125 GT. Vif, constant et bon au freinage,
le X-Town est aussi honnêtement réalisé.
Petit bémol, la position de conduite ne
conviendra pas à tout le monde.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	12,7 ch à 8750 tr/mn
Couple maxi	11,2 Nm à 7000 tr/mn
Empattement	1545 mm
Hauteur de selle	785 mm
Poids	177 kg

La conduite

Vitesse maxi	105 km/h environ
Freinage	Disques couplés AV/AR, CBS
Roues AV/AR	14" / 14"

Le budget

Consommation	3,2 l/100 km
Réservoir	12,5 l
Assurance 1 an* AMV	236 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

* Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50% depuis plus de 3 mois, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).



Un compteur "à l'ancienne", très classique mais lisible, où l'on trouve les informations essentielles.



NIKEN
TOUR

NIKEN
NIKEN GT

NIKEN. Découvrez la révolution.



19/20 avril

26/27 avril

17/18 mai

24/25 mai

31 mai/1^{er} Juin

07/08 juin

21/22 juin

28/29 juin

Toulouse

Rennes

Roissy en France

Mérignac

Nîmes

Orléans

La Rochelle

Montpellier

Expérimitez de nouvelles sensations en essayant la moto la plus excitante du moment. **Inscrivez-vous à l'une des 8 étapes du NIKEN Tour** pour tester les NIKEN et NIKEN GT et vous faire votre propre opinion : www.niken-tour.fr

Revs your Heart : Et votre cœur bat plus fort.

YAMAHA
Revs Your Heart

MASH 125 Dirt Track 2750 €

Ambiance Dirt

Avec son look très réussi, inspiré des motos de Dirt Track américaines, cette Mash 125 fait envie. À son guidon, l'expérience est sympathique, la petite teigneuse chinoise affichant un caractère bien à elle...

L'allure des motos de Dirt Track, courses pratiquées sur des ovales de terre aux États-Unis, est toujours aussi séduisante. Agréable à regarder, cette Mash est aussi plaisante à conduire. Les grands auront certes un peu de mal à trouver leur place sur cette petite moto mais, une fois qu'elle entre en action, on profite d'un moteur doux et relativement fourni en couple à bas régime pour évoluer tranquillement dans la circulation. Il faut cependant cravacher le petit monocylindre à injection pour disposer d'accélérations salvatrices au feu vert. Malgré un rayon de braquage trop large, la petite se faufile avec dextérité entre les voitures. Attention cependant aux rétroviseurs (grands et lisibles), qui sont à hauteur des SUV et camionnettes. Le freinage couplé avant/arrière est très efficace, d'autant que la Dirt Track est légère, dotée d'un pneu avant généreux et qu'elle ne se relève pas sur les freinages en courbe. La boîte

aux rapports serrés et à la démultiplication finale courte fait qu'on se retrouve vite en 5^e, où, sur route, la vitesse compteur n'excède pas 100 km/h à 9000 tr/mn. Un régime où les vibrations sont omniprésentes dans les pieds, les mains et le fessier. Un inconfort certain qui s'ajoute à celui de la selle (jolie mais très ferme) et des suspensions. Enfin, si le tarif est alléchant, il ne comprend pas les frais de carte grise et de mise en route, tandis que la finition médiocre (nous étions sur le point de perdre un cache latéral sur cette moto quasi neuve) laisse penser qu'elle tiendra mieux dans le temps en dormant dans un garage douillet.

LE BILAN aj ★★★☆☆

Bon prix, belle gueule, la Mash 125 Dirt Track a de l'allure et se satisfait pleinement de la cité. Légère et agile, elle freine bien et profite d'un moteur efficace dans les tours. En revanche, elle est limitée sur route, et le confort s'avère franchement spartiate.

PLUS
Allure plaisante
Moteur agréable
Comportement honnête
Poids contenu
Freinage puissant

MOINS
Confort de selle
et de suspensions
Finition médiocre
Rayon de braquage
Fortes vibrations
dans les tours



Minimaliste, le compteur digital est surtout difficile à lire pour la majorité de ses informations.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	11,6 ch à 8750 tr/mn
Couple maxi	8,9 Nm à 7750 tr/mn
Empattement	NC
Hauteur de selle	810 mm
Poids	112 kg

La conduite

Vitesse maxi	90 km/h environ
Freinage	Disques couplés AV/AR
Roues AV / AR	17" / 17"

Le budget

Consommation	3,7 l/100 km
Réservoir	12 l
Assurance 1 an* AMV	205 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).

Un moteur volontaire, mais vibrant dans les tours et un comportement très agile, la Mash Dirt Track aime la ville.



LA VIE
XCITING !



NOUVEAU
Xciting S400i

Avec système de navigation connecté
noodoe

6 299€

2
ANS
GARANTIE
ASSISTANCE
OFFERTE !

Soit le Xciting S400i au prix de 6 299€^{TTC}. Prix ttc public conseillé pour la France au 01 mars 2019.
Selon stocks disponibles, voir conditions en magasins.


KYMCO



Ce n'est pas le roi des performances, mais le GTS apporte confort, élégance et suffisamment de puissance pour regarder la ville en face.

PLUS

Nouveau moteur très doux
Confort étonnant
Position de conduite
Plancher presque plat
Boîte à gants
Belle agilité

MOINS

Stabilité limitée des petites roues
Coffre bien trop petit
Protection du buste
Rétroviseurs vulnérables
Poids

VESPA 125 GTS iGET 4V 5 099 €

La douceur même

Il ne représente pas l'icône de la "dolce vita" par hasard. La décontraction de ce nouveau Vespa 125 GTS colle à l'esprit tranquille de l'époque. Un joli scooter, qui rend les services qu'on lui demande, tout en souplesse.

Dn ne change pas une formule qui marche, le GTS étant le digne héritier du PX 125, arme des coursiers il n'y a pas si longtemps. Il dispose d'une carrosserie (qui est aussi son cadre) tout acier et du look quasi original. Le moteur est désormais un monocylindre quatre temps qu'il emprunte, c'est la nouveauté, au Medley (simple ACT, quatre soupapes, refroidi par eau), avec un alterno-démarrage à la place du démarreur standard pour mieux profiter du système stop/start. On retrouve à son guidon le plaisir de disposer d'une position de conduite bien droite avec de l'espace aux jambes, d'un plancher presque plat et d'une maniabilité qui vous sort des plus mauvais pas en ville. Ceci malgré un moteur timide au démarrage (surtout avec le stop/start, qui repart sur un coup de gaz ou... que l'on peut supprimer), un peu léger en reprises, mais suffisant au quotidien. À bord, tout est souple : les accélérations, le freinage

(il faut prendre les leviers à pleine main tant la puissance est progressive), le bruit, et même la selle ainsi que l'amortissement arrière. Ce GTS est d'ailleurs, aujourd'hui, le plus confortable des scooters à moteur oscillant du marché. Un vrai bon point, même si un peu plus de moelleux serait encore bienvenu. Sur route, ses performances modestes (110 km/h compteur maxi) limitent son rayon d'action, tandis que son comportement, certes sûr, n'offre pas la stabilité des grandes roues ; et l'on manque de protection dans le haut du corps. Un immense regret : le mini-coffre de selle n'accepte qu'un petit casque ouvert. Top case obligatoire !

LE BILAN aj ★★★★☆

Homogène, le Vespa 125 GTS mise sur le confort pour séduire autrement que par son look. Si le nouveau moteur est doux et agréable, il reste trop modeste pour les allures routières. Les possesseurs du permis moto s'orienteront vers le GTS 300, seulement 450 € plus cher.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	12 ch à 8 250 tr/mn
Couple maxi	11,1 Nm à 6 750 tr/mn
Empattement	1 380 mm
Hauteur de selle	790 mm
Poids	147 kg

La conduite

Vitesse maxi	100 km/h environ
Freinage	ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	12" / 12"

Le budget

Consommation	2,4 l/100 km
Réservoir	7 l
Assurance 1 an* AMV	251 €

■ bon ■ moyen ■ mauvais dans sa catégorie

* Tarif annuel pour une femme ou un homme de 35 ans, 16 ans de permis, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie).



Grand, simple, lisible, agréable à l'œil et doté des informations essentielles, le compteur Vespa est bien pensé.

YAMAHA TMax DX 13 299 €

L'outil absolu ?

C'est une balle, un avion de chasse, une tuerie... Voilà les termes employés pour définir le TMax. Et pour cause, ce scooter très spécial allie performances et comportement pour se transformer en une arme stupéfiante.

Ce scooter de 530 cm³ est plus proche d'une moto car son moteur de 46 ch – un bicylindre en ligne refroidi par eau, double arbre à cames en tête, huit soupapes et transmission à variateur – est intégré à un cadre en aluminium sur lequel se greffe un mono-amortisseur arrière sur bras oscillant. Et le fait est que l'ensemble déménage sérieusement. Avec lui, on ne guette pas l'apparition du feu vert, mais l'extinction du rouge. Le TMax est d'un dynamisme qui en fait un redoutable outil. À tel point que, bien qu'il soit accessible aux détenteurs du permis A2 (motos de moins de 47,5 ch), nous le déconseillons aux débutants. En effet, il se conduit avec une telle facilité qu'on se surprend à des vitesses inavouables (il frise les 180 km/h au compteur !) en ayant simplement... tourné la poignée. Yamaha ne communique d'ailleurs pas sur les chiffres de performances de son scooter, ce qui est rare. Avec

un chronomètre en main, il efface cependant le 0 à 100 km/h en 3"7, soit les chiffres de la nouvelle Porsche 911 S (992) de 450 ch. Le japonais est aussi pratique, avec son coffre qui accepte un casque intégral (selon sa taille), et présente un comportement agile, stable, joueur, un freinage de haut rang, et même un confort de bon niveau. Ceci d'autant que, dans cette version DX, il profite d'une selle conducteur et de poignées chauffantes ainsi que d'un très appréciable pare-brise réglable électriquement sur 13,5 cm. Le sport en chaussons ! Sans cela, il débute à 11 499 €.

LE BILAN aj ★★★★☆

Le TMax est d'une efficacité rare, en ville comme sur route. Ses accélérations de sportive et ses reprises folles s'entendent avec un châssis homogène, polyvalent, pour faire de cette Yamaha l'arme absolue des cités et de la grande banlieue. Un must, qui vise avant tout les motards expérimentés.



Outre des compteurs complets et lisibles, la version DX apporte divers accessoires de confort et un régulateur de vitesse.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	■ 46 ch à 6750 tr/min
Couple maxi	■ 53 Nm à 5250 tr/min
Empattement	■ 1575 mm
Hauteur de selle	■ 800 mm
Poids	■ 216 kg

La conduite

Vitesse maxi	■ 165 km/h environ
Freinage	■ ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	■ 15"/15"

Le budget

Consommation	■ 5,3 l/100 km
Réservoir	■ 15 l
Assurance 1 an* ABV	■ 572 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour un assuré de 35 ans, 16 ans de permis moto ou auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Toulouse. Tous risques (RC, assistance juridique, vol, incendie, aide pour l'achat de casque, gants et gilet airbag).

PLUS

- Accélérations dantesques
- Allonge moteur
- Châssis équilibré avec antipatinage
- Freinage puissant
- Confort honnête
- Dotation complète (DX)
- Réputé robuste
- Bonne finition

MOINS

- Selle haute et large
- Coffre limité
- Protection des jambes et mains
- ABS trop sensible à l'arrière
- Tente les voleurs



Non seulement le TMax accélère avec panache, mais il dévoile des reprises top niveau et un comportement efficace.

Rentrée variée



TISSOT

Tissot

Avec l'Heritage 1973, limitée à 1973 exemplaires, Tissot présente un grand chronographe (43 mm) bien dans l'esprit de ceux des années 1970. Étanche à 100 m, il s'offre un verre saphir et une boucle déployante. Le calibre automatique suisse Valjoux 7753 est visible au dos.

1 950 €

LACONDRIGALE

Segura

On ne présente plus la marque Segura, qui reste, avec Furygan, l'une des valeurs sûres françaises. Ce blouson Jayzer en cuir dispose d'une doublure thermique amovible, de protections aux dos, coudes et épaules, ainsi que de six poches externes et trois internes.

449,90 €

GS27

L'Ultra Wash Super Dégraissant se pulvérise sur les surfaces sales avant rinçage. Il intègre une mousse active efficace, biodégradable (et parfumée à la pomme verte), sans acide ni anticorrosif. Des arguments prometteurs (et à vérifier) pour un tarif contenu.

12,90 €

BENTLEY

Bentley

Pour avoir le look à bord de votre Continental GT, le modèle 8203 Pilote, estampillé du B ailé, s'impose. Réalisées par Meyrowitz, de la place Vendôme, pour fêter les 100 ans de Bentley, ces lunettes affichent un tarif à la hauteur de ceux des options de la marque.

825 €

BAGSTER

Bagster

Nous ne l'avons pas testé, mais ce tablier universel Switch'R, qui s'adapte à tout scooter 50 ou 125 cm³, est abordable et annoncé étanche. Il comprend un petit plastron qui se fixe à la taille, tandis qu'un renfort métallique le rigidifie dans sa partie basse.

95 €**À L'ESSAI...****Gants Racer iWarm City**

Taillés pour la ville, ces gants chauffants autonomes disposent d'une batterie amovible. Testés cet hiver par 5 °C sur un parcours de 200 km, réglés au plus fort (trois possibilités), ils ont laissé les mains bien au chaud. L'autonomie est d'environ trois heures, tout comme le temps de recharge. Même sans batteries (qui peuvent gêner aux poignets), ils sont suffisants pour les demi-saisons et confortables, mais les manchettes sont trop courtes.

209,95 €

LE BILAN aj ★★★★☆



RACER

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

	MITO	
1.4 Mj 78 ch Editione	5	140 - 15 490
0.9 TwinAir 105 ch Imola	5	0 - 20 930
1.4 TB MultiAir 140 ch Imola TCT Velox TCT	7	70 - 24 430
1.3 JTD 95 ch Editione	4	0 - 19 390
Suscoit Velox Edt. + 3 430 € Suspct Velox Ti. Velox + 1 610 €		

GUILLETTA

	GIULIETTA	
1.4 T Jet 120 ch	7	3 756 - 22 700
1.6 JTD 120 ch	6	65 - 25 500
2.0 JTD 170 ch Executive TCT	6	75 - 34 450
Suscoit Super "base" + 2 150 € Suspct Executive Super + 3 250 € Suspct Sport Edition "Executive" + 0 € Suspct Velox Sport Edition + 3 900 €		

GIULIA

	GIULIA	
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	2 019 - 37 500
2.0 Turbo 200 ch Giulia Auto. 04	17	6 553 - 57 700
Quattroporte Auto	40	10 500 - 83 300
2.2 Diesel 136 ch	7	253 - 31 400
2.2 Diesel 160 ch	9	253 - 33 700
2.2 Diesel 190 ch Super	12	253 - 40 900
2.2 Diesel 210 ch Giulia Auto. 04	12	953 - 54 900
Suscoit Super "base" + 4 800 € Suspct Sport Edition "Super" + 5 000 € Suspct Executive Sport Edition "0" € Suspct Lusso - Executive + 4 800 € Suspct Velox Ti. Velox + 8 100		

STELVIO

	STELVIO	
2.0 TD 200 ch 4x4 Auto.	12	7 613 - 44 300
2.0 TD 280 ch Super 4x4 Auto.	17	7 348 - 52 500
Quattroporte Auto	41	10 500 - 91 400
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	410 - 39 900
2.2 Diesel 190 ch Auto.	10	410 - 42 300
2.2 Diesel 210 ch Super 4x4 Auto	12	1 050 - 50 400
Suscoit Super "base" + 4 500 € Suspct Sport Edition "Super" + 4 800 € Suspct Executive Sport Edition "0" € Suspct Turismo - Executive + 4 800 € Suspct Lusso - Sport Edition + 4 800 € Suspct Velox - Sport Edition + 4 800 € Suspct Mning - Quattroporte + 32 600 €		

4C

	4C	
Standard Edition	14	2 610 - 63 200
Suscoit Elegance - Standard Edition + 4 300 €		
Suscoit Competizione - Standard Edition + 9 300 €		
Suscoit coupé + 9 800 € Suspct Italia - Standard Edition - 3 100 €		

ALPINE

	ALPINE	
TYPE	CV B/M* PRIX	
NOUVELLE A110		
Pure	15	540 - 54 700
Suscoit Ligende Pure + 3 800 €		

ASTON MARTIN

	ASTON MARTIN	
TYPE	CV B/M* PRIX	
Vantage V8	NC	NC 155 296
DB11 V8 Coupé	NC	10 500 184 585
DB11 AMR Coupé	NC	NC 220 430
Vantage S Ultimate	NC	NC 281 340
Rapide S	NC	NC 10 500 197 455

AUDI



Audi

Premium Murat

1.0 3d Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16^e

Tel : 01 40 71 15 30 - www.audi-paris16.com

TYPE CV B/M* PRIX

	NOUVELLE A1	
	6	0 - 23 470
Suscoit Line Design + 4 100 € Suspct Line Design + 1 000 €		
Q2		
30 TFSI 116 ch	6	45 - 26 380
35 TFSI 150 ch	8	80 - 28 460

* ☐ Bonus écologique (en €) ; ☐ Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

BMW

TYPE CV B/M* PRIX

	M135i	
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	11	613 - 35 630
502 Quattro S tronic	19	2 300 - 50 900
30 TD 116 ch	6	55 - 27 770
40 TD 190 ch Quattro S tronic	8	70 - 34 210
Suscoit Design "base" + 2 800 € Suspct Design "Sport" + 0 € Suspct Design "Line" + 2 400 € Suspct Design "Lux" + 3 200 €		

A3 BERLINE (4 PORTES)

	A3 BERLINE (4 PORTES)	
30 TFSI	6	0 - 27 420
35 TFSI COD	8	49 - 29 490
40 TFSI S tronic	10	75 - 35 870
S3 Quattro S tronic	20	3 473 - 55 510
RS3 Quattro S tronic	29	9 660 - 63 600
30 TD	6	28 - 9 790
35 TD	7	0 - 31 050
40 TD Quattro S tronic	8	70 - 37 420
Suscoit Design "base" + 2 600 € Suspct Design "Sport" + 0 € Suspct Design "Line" + 2 700 € Suspct Design "Lux" + 3 200 € Suspct Design "Sport" + 0 € Suspct Design "Line" + 2 400 €		

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

	A3 SPORTBACK (5 PORTES)	
Borne - 500 ch 4 140 €		

A3 CABRIOLET

	A3 CABRIOLET	
40 TFSI 116 ch	10	50 - 31 920
1.4 TFSI 116 ch	10	30 - 33 670
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	3 473 - 44 000
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	3 756 - 46 700
50 TD 300 ch	8	50 - 38 300
50 TD 320 ch	10	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	12	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	14	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	15	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	17	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	19	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	21	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	23	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	25	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	27	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	29	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	31	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	33	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	35	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	37	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	39	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	41	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	43	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	45	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	47	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	49	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	51	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	53	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	55	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	57	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	59	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	61	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	63	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	65	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	67	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	69	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	71	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	73	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	75	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	77	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	79	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	81	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	83	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	85	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	87	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	89	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	91	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	93	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	95	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	97	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	99	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	101	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	103	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	105	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	107	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	109	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	111	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	113	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	115	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	117	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	119	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	121	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	123	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	125	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	127	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	129	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	131	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	133	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	135	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	137	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	139	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	141	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	143	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	145	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	147	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	149	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	151	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	153	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	155	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	157	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	159	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	161	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	163	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	165	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	167	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	169	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	171	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	173	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	175	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	177	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	179	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	181	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	183	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	185	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	187	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	189	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	191	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	193	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	195	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	197	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	199	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	201	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	203	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	205	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	207	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	209	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	211	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	213	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	215	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	217	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	219	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	221	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	223	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	225	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	227	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	229	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	231	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	233	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	235	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	237	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	239	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	241	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	243	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	245	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	247	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	249	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	251	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	253	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	255	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	257	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	259	50 - 38 300
50 TD 320 ch S tronic	261	50 - 38 300
50 TD		

320d Lounge	10 □ 210 43 250
330d Lounge xDrive Auto.	15 □ 2 453 54 890
Suzuki Sport Ultimate Lounge + 4 850 €	
Suzuki Luxury Sport + Ultimate + 4 650 €	
Suzuki M Sport Ultimate Sport + 3650 €	

SÉRIE 4 COUPE

420 Lounge	10 □ 1 490 42 500
440 Lounge Auto.	21 □ 2 423 56 400
M4	32 □ 10 500 89 250
M4 Pack Competition	34 □ 10 500 96 050
420d Lounge	10 □ 1 490 44 500
430d Lounge xDrive Auto.	15 □ 1 490 56 350
Suzuki Sport Lounge + 4 250 €	
Suzuki Luxury Sport + 5 850 €	
Suzuki M Sport Sport + 4 650 €	
Suzuki M Sport + 4 650 €	

SÉRIE 4 GRAN COUPE

Suzuki coupé + 4 650 €	
SÉRIE 4 CABRIOLET	
Suzuki coupé + 6 900 € + 9 650 €	
NOUVEAU Z4	
iDrive20i	11 □ 613 48 650
iDrive30i	15 □ 613 54 700
M40i	23 □ 4 460 67 650
Suzuki Sport "base" + 4 550 €	
Suzuki M Sport + 2 100 €	

X3

xDrive20i Lounge Auto.	11 □ 3 660 48 250
xDrive30i Lounge Auto.	15 □ 3 753 53 950
M40i Auto.	25 □ 10 500 75 800
M	38 □ NC 99 200
M Competition	41 □ NC 107 750
iDrive18i Premium Auto.	7 □ 173 44 750
iDrive20i Lounge Auto.	10 □ 690 52 450
xDrive25i Lounge Auto.	13 □ 1 101 56 100
xDrive30i Lounge Auto.	16 □ 2 353 58 950
M40d Auto.	21 □ 4 673 74 800
Suzuki Lounge "base" + 2 750 €	
Suzuki Lounge + 5 650 €	
Suzuki Luxury + 3 500 €	
Suzuki M Sport + 2 400 €	

X4

xDrive20i Lounge Auto.	11 □ 3 660 51 800
xDrive30i Lounge Auto.	15 □ 3 756 57 500
M40i Auto.	20 □ 10 500 78 300
M	36 □ NC 101 700
M Competition	41 □ NC 110 250
iDrive20i Lounge Auto.	11 □ 860 56 000
xDrive25i Lounge Auto.	13 □ 1 101 59 650
xDrive30i Lounge Auto.	16 □ 2 010 62 500
M40d Auto.	21 □ 4 890 77 300
Suzuki Lounge "base" + 5 850 €	
Suzuki Sport Lounge + 2 250 €	
Suzuki M Sport X-M Sport + D	

SÉRIE 5

520 Lounge Auto.	10 □ 210 49 450
530 Lounge Auto.	15 □ 860 59 450
540 Lounge xDrive Auto.	23 □ 510 66 200
M5 Auto.	32 □ 10 500 129 450
M5 Competition Auto.	55 □ 10 500 138 500
530e Performance Lounge	9 □ NC 58 000
510d Lounge Auto.	10 □ 25 50 450
520d Lounge Auto.	15 □ 173 61 000
540d Lounge xDrive Auto.	20 □ 1 480 68 650
M50d Coupé Auto.	26 □ 5 113 91 250
Suzuki Sport Lounge + 2 000 € + 5 000 €	
Suzuki Luxury Sport + 2 500 € + 2 500 €	
Suzuki M Sport Lounge + 2 250 €	

SÉRIE 5 TOURNIR

Suzuki berline + 1 600 € + 2 650 €	
SÉRIE 6 GRAN TURISMO	
640 Lounge xDrive Auto.	23 □ 8 460 74 850
620d Lounge Auto.	10 □ 85 61 150
630d Lounge Auto.	16 □ 1 153 69 400
640d Lounge xDrive Auto.	20 □ 2 300 77 400
Suzuki Sport Lounge + 4 700 €	
Suzuki Luxury Sport + 650 €	
Suzuki M Sport Lounge + 4 350 €	

NOUVELLE SÉRIE 6 COUPE

M80d Coupé	49 □ NC 124 750
640d Coupé	20 □ 2 300 99 700
Suzuki Sport "base" + 5 300 €	
Suzuki M Sport Technic, M-Sport + 150 €	

NOUVELLE SÉRIE 6 CABRIOLET

Suzuki coupé + 8 000 €	
NOUVELLE SÉRIE 6 COUPE	
620d Lounge Auto.	23 □ 10 500 74 300
630d Lounge Auto.	16 □ 2 713 100 350
M60d Auto.	26 □ 7 073 100 350
Suzuki Lounge "base" + 5 100 €	
Suzuki M Sport Technic, M-Sport + 150 €	

NOUVELLE SÉRIE 6 CABRIOLET

Suzuki coupé + 8 000 €	
NOUVELLE SÉRIE 6 COUPE	
620d Lounge Auto.	23 □ 10 500 74 300
630d Lounge Auto.	16 □ 2 713 100 350
M60d Auto.	26 □ 7 073 100 350
Suzuki Lounge "base" + 5 100 €	
Suzuki M Sport Technic, M-Sport + 150 €	

X6

xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 □ 8 173 74 300
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16 □ 8 173 79 500
M60d Auto.	26 □ 10 500 104 300
Suzuki Exclusive Lounge Plus + 12 050 € + 12 800 €	
Suzuki M Sport Lounge Plus + 10 700 €	

NOUVELLE SERIE 7

740 Li Drive	NC □ 5 810 106 650
750 Drive	NC □ 10 500 116 950
M760Li Drive	NC □ 10 500 183 650
745e	NC □ 10 450 450
730d Drive	NC □ 953 79 750
740d Drive	NC □ 1 373 104 750
750d Drive	NC □ 1 873 116 150
Suzuki Sport "base" + 7 350 €	
Suzuki Exclusive M Sport + 4 750 €	

NOUVELLE SERIE 7

xDrive40i	23 □ 10 500 96 300
xDrive50d	16 □ 3 660 94 400
M50d	28 □ 8 753 120 450
Suzuki Exclusive "base" + 4 450 €	
Suzuki M Sport "Exclusive" + 1 300 €	

NOUVELLE SERIE 7

Hybride rechargeable	11 □ 0 142 050
IS ROADSTER	
Hybride rechargeable	11 □ 0 157 050
CITROËN	

AUTOJM.FR	
MANUFACTURE AUTOMOBILE MULTIMARQUE	
Jusqu'à -40%	
03 81 36 30 30 www.autojm.fr	
TYPE	CV B/M* PRIX

C-ZERO	1 □ 6 000 26 900
G1 (3 PORTES)	
1.0 VTi 72 ch	4 □ 0 11 050
Suzuki Feel + 1 400 €	
G1 (5 PORTES)	
1.2 PureTech 130 ch	6 □ 0 18 850
1.2 PureTech 130 ch Shine	7 □ 0 23 150
1.2 PureTech 130 ch Feel	5 □ 0 17 500
1.5 BlueHDi 120 ch	5 □ 0 18 750
Suzuki Feel + 1 550 €	
Suzuki Shine + 1 650 €	
Suzuki Origin + Shine + 1 500 €	
Suzuki Feel + 1 600 €	
Suzuki Shine + Feel + 1 600 €	
Suzuki Origin + Feel + 1 600 €	
Suzuki Shine + Feel + 2 300 €	
Suzuki Feel + 2 300 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 300 €	
Suzuki Origin + Shine + 2 300 €	
Suzuki Feel + Shine + 2 300 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 300 €	
CA AIRCROSS	

1.2 PureTech 110 ch Live	7 □ 0 18 850
1.2 PureTech 130 ch Live	6 □ 0 21 400
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5 □ 0 21 000
1.5 BlueHDi 120 ch Feel Auto.	6 □ 0 25 200
Suzuki Feel + Live + 1 600 €	
Suzuki Shine + Live + 1 600 €	
Suzuki Origin + Live + 1 600 €	
Suzuki Shine + Shine + 1 600 €	
Suzuki Feel + Shine + 1 600 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 300 €	
Suzuki Origin + Shine + 2 300 €	
Suzuki Feel + Shine + 2 300 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 300 €	
CA SPACETOURER	

1.2 PureTech 110 ch Live Auto.	7 □ 0 28 350
1.2 PureTech 130 ch Live	6 □ 0 28 500
Suzuki Origin + Live + 1 600 €	
Suzuki Feel + Live + 1 550 €	
Suzuki Shine + Live + 1 600 €	
Suzuki Feel + Shine + 1 600 €	
Suzuki Shine + Shine + 1 600 €	
Suzuki Origin + Shine + 1 600 €	
Suzuki Feel + Shine + 2 300 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 300 €	
CA VUS AIRCROSS	

1.2 PureTech 110 ch Start & Stop	7 □ 0 30 330
1.2 PureTech 130 ch Start & Stop	9 □ 0 36 200
Suzuki Origin + Start & Stop + 2 000 €	
Suzuki Feel + Start & Stop + 2 000 €	
Suzuki Shine + Start & Stop + 2 000 €	
Suzuki Feel + Shine + 2 000 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 000 €	
Suzuki Origin + Shine + 2 000 €	
Suzuki Feel + Shine + 2 300 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 300 €	
CA VUS SPACETOURER	

1.2 PureTech 110 ch Start & Stop	6 □ 45 21 900
1.2 PureTech 130 ch Start & Stop	4 □ 50 21 850
1.2 BlueHDi 100 ch Start & Stop	5 □ 0 23 100
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	7 □ 0 26 450
Suzuki Feel + Live + 1 600 €	
Suzuki Shine + Live + 2 000 €	
Suzuki Feel + Shine + 2 000 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 000 €	
Suzuki Origin + Shine + 2 000 €	
Suzuki Feel + Shine + 2 300 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 300 €	
CA VUS BERLINGO TAILLE M	

1.2 PureTech 110 ch Start & Stop	6 □ 45 21 900
1.2 PureTech 130 ch Start & Stop	4 □ 50 21 850
1.2 BlueHDi 100 ch Start & Stop	5 □ 0 23 100
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	7 □ 0 26 450
Suzuki Feel + Live + 1 600 €	
Suzuki Shine + Live + 2 000 €	
Suzuki Feel + Shine + 2 000 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 000 €	
Suzuki Origin + Shine + 2 000 €	
Suzuki Feel + Shine + 2 300 €	
Suzuki Shine + Shine + 2 300 €	
CA VUS BERLINGO TAILLE XL	

Suzuki Taille + 1 000 €	
DACIA	
SAND	

DOBLO		2.0 Ecoblue 190 ch ST Line Auto		10 □ 173 - 40 850		HYUNDAI		JAGUAR	
1.6 Multijet 95 ch Lounge		5	□	1 050	22 990	TYPE		CV B/M* PRIX	
1.6 Multijet 120 ch Lounge		6	□	1 050	22 990	I10		XE	
Suzuki Toking : Lounge + 1 300 €						1.6 66 ch India		12 □ 3 473	37 360
DOBLO MAXI						1.2 97 ch Initiative		15 □ 3 473	43 060
1.6 Multijet 120 ch Lounge		6	□	1 050	23 390	Suzuki : berline + 1 000 €		19 □ 2 610	50 300
FORD		NOUVELLE MONDEO SW		Suzuki : Creative : Initiative + 1 350 €		S-Auto		23 □ 10 500	64 550
TYPE		E-MAX		Suzuki : Creative : Initiative + 2 000 €		2.0 D-E Performance 163 ch Pure		8 □ 70	37 460
NOUVELLE KA+ ACTIVE		4	□	35	10 450	1.2 75 ch India		20 □ 180 ch Pure	10 □ 90
1.2 70 ch Essential		5	□	35	10 450	1.2 94 ch Initiative	4 □ 55	14 400	
1.2 85 ch Ultimate		5	□	0	12 190	1.2 94 ch Initiative	5 □ 55	17 200	
1.5 TDCi 95 ch Ultimate		5	□	0	14 190	1.0 60 ch India	5 □ 0	15 700	
Suzuki White Edition/Rock Edition : Ultimate + 600 €						Suzuki : berline + 2 450 €			
NOUVELLE KA+ ACTIVE						Suzuki : berline : Initiative + 1 500 €			
1.2 85 ch	5	□	113	13 850	NOUVELLE I20 ACTIVE		NOUVELLE E-PACE		
1.5 TDCi 80 ch	6	□	0	15 180	1.0 60 ch Black Ride	5 □ 0	18 650		
FIESTA (3 PORTES)					1.0 60 ch Active	5 □ 0	19 160		
1.1 70 ch Essential	5	□	0	13 950	KONA		P200 M/AWD Auto		
1.1 85 ch Essential	5	□	0	14 900	1.0 60 ch India	6 □ 75	19 850		
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	□	0	17 100	1.6 60 ch Initiative	10 □ 613	26 350		
1.0 EcoBoost 125 ch ST-Line	6	□	0	19 200	1.6 110 ch Initiative	6 □ 0	23 750		
ST Pack	11	□	410	23 700	1.6 136 ch Creative	7 □ 0	27 750		
1.5 TDCi 85 ch Essential	4	□	0	17 300	Electric : 160 ch Creative	1 □ 8 000	39 100		
1.5 TDCi 120 ch ST-Line	6	□	0	20 900	Electric : 204 ch Creative	1 □ 6 000	43 900		
Suzuki Hybrid : Essential + 1 000 €				Suzuki : berline : Initiative + 1 900 €					
Suzuki Hybrid : Trend + 1 300 €				Suzuki : berline : Initiative + 200 €					
Suzuki Hybrid : ST-Line + 2 000 €				Suzuki : berline : Creative + 2 000 €					
FIESTA (5 PORTES)					I20				
Suzuki : berline : 3 portes + 600 €					TOURNED COURIER				
NOUVELLE FIESTA					1.0 60 ch India	6 □ 5	22 700		
1.0 EcoBoost 85 ch	5	□	0	18 100	1.4 TDG 120 ch Line	7 □ 140	24 600		
1.0 EcoBoost 100 ch Pack	5	□	0	19 800	N Performance Pack	17 □ 6 810	35 500		
1.0 EcoBoost 125 ch Pack	6	□	0	20 600	1.6 CRD 115 ch Edition M-Hai	6 □ 0	26 200		
1.0 EcoBoost 140 ch Plus	7	□	0	22 600	1.6 CRD 136 ch Creative	6 □ 0	30 800		
1.5 TDCi 85 ch	4	□	0	19 800	Suzuki : berline : Initiative + 1 000 €				
1.5 TDCi 120 ch Pack	6	□	0	22 300	Suzuki : berline : Initiative + 200 €				
Suzuki Pack : "base" + 1 200 €				Suzuki : berline : Creative + 2 000 €					
Suzuki Pack : "Pack" + 1 500 €					TOURNED CONNECT				
NOUVEL ECOSPORT					1.0 60 ch India	6 □ 5	22 700		
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	7	□	55	18 950	1.4 TDG 140 ch Line	7 □ 140	28 600		
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	□	50	19 950	N Performance Pack	17 □ 6 810	35 500		
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	□	50	24 950	1.6 CRD 115 ch Edition M-Hai	6 □ 0	26 200		
1.5 EcoBlue 100 ch Trend	5	□	0	21 450	1.6 CRD 136 ch Creative	7 □ 0	30 800		
1.5 EcoBlue 125 ch Trend	6	□	0	25 150	Suzuki : berline : Initiative + 1 000 €				
1.5 EcoBlue 140 ch Trend	7	□	0	25 150	Suzuki : berline : Initiative + 200 €				
Suzuki : berline : 5 portes + 3 200 €				Suzuki : berline : Creative + 2 000 €					
NOUVELLE FOCUS					TOURNED CONNECT				
1.0 EcoBoost 85 ch Trend	4	□	0	19 550	1.0 60 ch India	6 □ 2 940	28 900		
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	□	0	20 150	1.6 60 ch India	10 □ 2 940	32 800		
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	□	0	24 650	1.6 115 ch Initiative	6 □ 80	29 300		
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	□	40	25 650	1.6 130 ch Premium	6 □ 0	32 300		
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10	□	45	27 400	1.6 136 ch Premium	7 □ 80	34 900		
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	4	□	0	22 550	Suzuki : berline : Initiative + 1 000 €				
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6	□	0	26 650	Suzuki : berline : Initiative + 200 €				
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	NC	□	27 850	Suzuki : berline : Creative + 2 000 €					
NOUVELLE FOCUS ACTIVE					TUCSON				
1.0 EcoBoost 85 ch	4	□	0	19 550	1.6 136 ch Creative	8 □ 5	28 900		
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	□	0	20 150	1.6 60 ch India	10 □ 2 940	32 800		
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	□	0	24 650	1.6 115 ch Initiative	10 □ 2 940	32 800		
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	□	0	25 150	1.6 136 ch Premium	6 □ 80	32 300		
1.5 EcoBlue 100 ch Trend	4	□	0	22 550	1.6 136 ch Premium	7 □ 80	34 900		
1.5 EcoBlue 125 ch Titanium	6	□	0	25 650	Suzuki : berline : Initiative + 1 000 €				
1.5 EcoBlue 140 ch Trend	7	□	0	25 150	Suzuki : berline : Initiative + 200 €				
Suzuki : berline : 5 portes + 1 250 €			Suzuki : berline : Creative + 2 000 €						
NOUVELLE FOCUS SW					TUCSON				
Suzuki : berline : 5 portes + 950 €				1.6 136 ch Creative	8 □ 5	28 900			
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)				1.6 115 ch Initiative	10 □ 2 940	32 800			
Suzuki : berline : 5 portes + 950 €				1.6 136 ch Premium	6 □ 80	32 300			
NOUVELLE FOCUS ACTIVE				1.6 136 ch Premium	7 □ 80	34 900			
1.0 EcoBoost 125 ch	NC	□	0	25 400	Suzuki : berline : Initiative + 1 000 €				
1.5 EcoBoost 150 ch	NC	□	0	26 400	Suzuki : berline : Initiative + 200 €				
1.5 EcoBlue 120 ch	NC	□	0	27 400	Suzuki : berline : Creative + 2 000 €				
2.0 EcoBlue 150 ch	NC	□	0	28 600			F-PACE		
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)					1.6 136 ch Creative	8 □ 5	28 900		
Suzuki : berline : 5 portes + 950 €				1.6 115 ch Initiative	10 □ 2 940	32 800			
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE				1.6 136 ch Premium	6 □ 80	32 300			
Suzuki : berline : 5 portes + 950 €				1.6 136 ch Premium	7 □ 80	34 900			
GRAND C-MAX				Suzuki : berline : Initiative + 1 000 €					
KUGA				Suzuki : berline : Initiative + 200 €					
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	□	85	25 250	1.6 136 ch Premium	8 □ 5	34 900		
1.0 EcoBoost 125 ch Sport	6	□	113	26 250	1.6 136 ch Premium	10 □ 2 940	38 540		
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	□	75	27 250	1.6 136 ch Premium	9 □ 540	32 390		
1.5 TDCi 120 ch Sport	6	□	75	30 250	Suzuki : berline : Initiative + 1 000 €				
2.0 TDCi 150 ch Sport PowerShift	8	□	540	33 150	Suzuki : berline : Initiative + 200 €				
Suzuki : berline : Sport + 400 €				Suzuki : berline : Creative + 2 000 €					
GRAND C-MAX					INFINITI				
KUGA					Q30				
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	□	2 453	23 150	1.0 60 ch India	7 □ 2 153	26 820		
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	□	2 453	29 000	2.0 Litre Tech AWD DCT	12 □ 4 890	45 280		
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	□	2 453	30 800	2.2 Litre AWD DCT	9 □ 540	32 390		
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	□	2 453	32 500	Suzuki : berline : Initiative + 1 000 €				
2.0 TDCi 180 ch ST-Line Black & Silver PerSe+ 4x4 NC	3.290	□	39 800	Suzuki : berline : Initiative + 200 €					
Suzuki : berline : Trend + 3 600 €				Suzuki : berline : Creative + 2 000 €					
Suzuki : berline : Trend + 2 000 €					INFINITI				
Suzuki : berline : Black & Silver + 500 €					Q30				
Suzuki : berline : ST-Line & Black + 500 €					1.0 60 ch India	7 □ 2 153	26 820		
Suzuki : berline : ST-Line & Black + 2 600 €					1.6 60 ch India	10 □ 2 153	30 800		
NOUVELLE MONDEO					1.6 115 ch Initiative	11 □ 2 733	40 500		
Hybrid 157 ch Titanium	9	□	0	37 300	1.6 130 ch Premium	9 □ 2 300	38 540		
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	□	40	34 600	1.6 136 ch Premium	10 □ 5 000	49 500		
NOUVELLE MONDEO					1.6 136 ch Premium	11 □ 3 133	49 500		
Hybrid 157 ch Titanium	9	□	0	37 300	1.6 136 ch Premium	12 □ 3 63	49 500		
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	□	40	34 600	1.6 136 ch Premium	13 □ 4 060	49 500		
NOUVELLE MONDEO					1.6 136 ch Premium	14 □ 4 673	49 500		
NOUVELLE FOCUS					1.6 136 ch Premium	15 □ 5 000	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW					1.6 136 ch Premium	16 □ 5 630	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)					1.6 136 ch Premium	17 □ 6 260	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE					1.6 136 ch Premium	18 □ 6 890	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)					1.6 136 ch Premium	19 □ 7 510	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE					1.6 136 ch Premium	20 □ 8 130	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)					1.6 136 ch Premium	21 □ 8 760	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW					1.6 136 ch Premium	22 □ 9 400	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)					1.6 136 ch Premium	23 □ 9 930	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE					1.6 136 ch Premium	24 □ 10 460	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)					1.6 136 ch Premium	25 □ 11 000	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW					1.6 136 ch Premium	26 □ 11 630	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)					1.6 136 ch Premium	27 □ 12 260	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE					1.6 136 ch Premium	28 □ 12 890	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)					1.6 136 ch Premium	29 □ 13 520	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW					1.6 136 ch Premium	30 □ 14 150	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)					1.6 136 ch Premium	31 □ 14 780	49 500		
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE									

2.2 MuttSport Auto 12 □ 10 500 - 46 000

Suzuki S-Cross - 6 600 €

Suzuki Reborn - 8 600 €

Suzuki Overland - Robson + 2 950 €

NOUVELLE WİNGLER UNLIMITED

Suzuki - Winger + 2 600 €

NOUVEAU CHEROKEE

2.2 MuttJet 150 ch Legendge 9 □ 2 940 - 36 450

2.2 MuttJet 150 ch Longitude 11 □ 3 290 - 39 950

Suzuki Limited - Longitude + 4 500 €

Suzuki Overland - Limited + 6 000 €

GRAND CHEROKEE

5.7 Hemi 352 ch Overland Auto. 27 □ 10 500 - 70 400

SRT Auto 39 □ 10 500 - 96 400

Trackhawk 70 □ 10 500 - 120 000

5.0 V8 250 ch Limited Auto. 16 □ 8 480 - 58 500

KIA**PICANTO**

1.0 67 Motor 4 □ 0 - 11 100

1.2 84 ch Moton 4 □ 45 - 15 300

Suzuki Active - Moton + 1 500 €

Suzuki Design - Active + 1 000 €

Suzuki Off-Line - Design + 1 100 €

Suzuki Off-Line - GT-Line + 300 €

RIO

1.2 84 ch Moton 4 □ 60 - 13 700

1.0 70 GDI 100 ch Active 5 □ 0 - 16 500

1.0 70 GDI 120 ch Design 5 □ 0 - 18 700

Suzuki Active - Moton + 1 700 €

Suzuki Design - Active + 1 500 €

Suzuki Off-Line - Design + 1 000 €

Suzuki Off-Line Premium - GT-Line + 1 000 €

STONIC

1.0 70 GDI 120 ch Moton 5 □ 0 - 17 800

1.0 70 GDI 120 ch Active 6 □ 40 - 20 300

1.6 CRDI 115 ch Active 6 □ 0 - 22 900

Suzuki Active - Moton + 2 000 €

Suzuki Design - Active + 1 500 €

Suzuki Premium - Design + 1 000 €

NOUVEL E-SPORT

1.6 GDI 120 ch Active 1 □ 6 000 - 37 300

204 ch Active 1 □ 6 000 - 41 300

Suzuki Design - e-Active + 2 000 €

Suzuki Premium - e-Design + 2 000 €

CEED

1.0 70 GDI 120 ch Moton 6 □ 75 - 20 900

1.4 T 140 ch Moton 7 □ 140 - 26 000

GT DCT 11 □ 860 - 32 400

1.6 CRDI 115 ch Moton 6 □ 0 - 23 500

1.6 CRDI 136 ch Moton 7 □ 0 - 24 300

Suzuki Active - Moton + 2 100 €

Suzuki Off-Line - Design + 1 500 €

Suzuki Off-Line Premium - GT-Line + 2 500 €

NOUVELLE CED- SW (BREAK)

Suzuki 5 portes + 1 000 €

NOUVELLE PROCEDE

1.0 T-GDI 120 ch GT-Line 6 □ 90 - 26 500

1.0 T-GDI 140 ch GT-Line 7 □ 253 - 27 500

GT DCT 11 □ 140 - 34 300

1.6 CRDI 136 ch GT-Line 7 □ 0 - 29 000

Suzuki Off-Line Premium - GT-Line + 3 800 €

HIRO

Motion 5 □ 0 - 27 900

Rechargeable Active 4 □ 0 - 37 000

e-Non Active 1 □ 6 000 - 38 500

Suzuki Active - Moton + 2 000 €

Suzuki Design - Active + 2 000 €

Suzuki Premium - Active + 2 000 €

NOUVELLE CED- (BREAK)

1.6 GDI 132 ch Moton 8 □ 2 940 - 25 300

1.6 T 177 Design DCT 10 □ 240 - 33 300

1.6 CRDI 115 ch Moton 6 □ 0 - 26 200

1.6 CRDI 136 ch Active 7 □ 0 - 30 800

Suzuki Active - Moton + 3 500 €

Suzuki Off-Line - Design + 1 000 €

Suzuki Off-Line Premium - GT-Line + 3 000 €

NOUVELLE OPTIMA

1.6 T-GDI 180 ch GT-Line 10 □ 1 050 - 38 500

1.6 CRDI 136 ch Premium 7 □ 73 - 35 300

Suzuki Off-Line Premium + 5 000 €

Hybride rechargeable Premium 6 □ 0 - 42 800

SORRENTO

2.2 CRDI 200 ch GT Auto. 12 □ 2 453 - 48 300

Suzuki Off-Line Ultimate - GT-Line + 6 150 €

12 □ 10 500 - 46 000

STRINGER

2.0 TD GDI 245 ch GT Line Premium 16 □ 7 613 - 50 500

GT 27 □ 10 500 - 60 900

2.2 CRDI 200 ch GT Line 11 □ 2 153 - 45 400

Suzuki GT Line Premium - GT Line + 3 900 €

Suzuki Pack "base" + 1 000 €

Suzuki Pack "Luxe" + 5 000 €

Suzuki Pack "Sport" + 5 000 €

Suzuki Pack "Executive" + 1 500 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 1 500 €

Suzuki Pack "Executive" + 3 300 €

Suzuki Pack "base" + 1 700 €

Suzuki Pack "Sport" + 2 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 2 300 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 2 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 3 300 €

Suzuki Pack "base" + 2 700 €

Suzuki Pack "Sport" + 3 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 3 300 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 3 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 4 200 €

Suzuki Pack "base" + 4 200 €

Suzuki Pack "Sport" + 4 800 €

Suzuki Pack "Executive" + 4 800 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 4 800 €

Suzuki Pack "Executive" + 5 500 €

Suzuki Pack "base" + 5 500 €

Suzuki Pack "Sport" + 6 100 €

Suzuki Pack "Executive" + 6 100 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 6 100 €

Suzuki Pack "Executive" + 6 100 €

Suzuki Pack "base" + 6 100 €

Suzuki Pack "Sport" + 6 700 €

Suzuki Pack "Executive" + 6 700 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 6 700 €

Suzuki Pack "Executive" + 6 700 €

Suzuki Pack "base" + 6 700 €

Suzuki Pack "Sport" + 7 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 7 300 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 7 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 7 300 €

Suzuki Pack "base" + 7 300 €

Suzuki Pack "Sport" + 8 000 €

Suzuki Pack "Executive" + 8 000 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 8 000 €

Suzuki Pack "Executive" + 8 000 €

Suzuki Pack "base" + 8 000 €

Suzuki Pack "Sport" + 8 700 €

Suzuki Pack "Executive" + 8 700 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 8 700 €

Suzuki Pack "Executive" + 8 700 €

Suzuki Pack "base" + 8 700 €

Suzuki Pack "Sport" + 9 400 €

Suzuki Pack "Executive" + 9 400 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 9 400 €

Suzuki Pack "Executive" + 9 400 €

Suzuki Pack "base" + 9 400 €

Suzuki Pack "Sport" + 10 100 €

Suzuki Pack "Executive" + 10 100 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 10 100 €

Suzuki Pack "Executive" + 10 100 €

Suzuki Pack "base" + 10 100 €

Suzuki Pack "Sport" + 10 800 €

Suzuki Pack "Executive" + 10 800 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 10 800 €

Suzuki Pack "Executive" + 10 800 €

Suzuki Pack "base" + 10 800 €

Suzuki Pack "Sport" + 11 500 €

Suzuki Pack "Executive" + 11 500 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 11 500 €

Suzuki Pack "Executive" + 11 500 €

Suzuki Pack "base" + 11 500 €

Suzuki Pack "Sport" + 12 200 €

Suzuki Pack "Executive" + 12 200 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 12 200 €

Suzuki Pack "Executive" + 12 200 €

Suzuki Pack "base" + 12 200 €

Suzuki Pack "Sport" + 12 900 €

Suzuki Pack "Executive" + 12 900 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 12 900 €

Suzuki Pack "Executive" + 12 900 €

Suzuki Pack "base" + 12 900 €

Suzuki Pack "Sport" + 13 600 €

Suzuki Pack "Executive" + 13 600 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 13 600 €

Suzuki Pack "Executive" + 13 600 €

Suzuki Pack "base" + 13 600 €

Suzuki Pack "Sport" + 14 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 14 300 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 14 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 14 300 €

Suzuki Pack "base" + 14 300 €

Suzuki Pack "Sport" + 15 000 €

Suzuki Pack "Executive" + 15 000 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 15 000 €

Suzuki Pack "Executive" + 15 000 €

Suzuki Pack "base" + 15 000 €

Suzuki Pack "Sport" + 15 700 €

Suzuki Pack "Executive" + 15 700 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 15 700 €

Suzuki Pack "Executive" + 15 700 €

Suzuki Pack "base" + 15 700 €

Suzuki Pack "Sport" + 16 400 €

Suzuki Pack "Executive" + 16 400 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 16 400 €

Suzuki Pack "Executive" + 16 400 €

Suzuki Pack "base" + 16 400 €

Suzuki Pack "Sport" + 17 100 €

Suzuki Pack "Executive" + 17 100 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 17 100 €

Suzuki Pack "Executive" + 17 100 €

Suzuki Pack "base" + 17 100 €

Suzuki Pack "Sport" + 17 800 €

Suzuki Pack "Executive" + 17 800 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 17 800 €

Suzuki Pack "Executive" + 17 800 €

Suzuki Pack "base" + 17 800 €

Suzuki Pack "Sport" + 18 500 €

Suzuki Pack "Executive" + 18 500 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 18 500 €

Suzuki Pack "Executive" + 18 500 €

Suzuki Pack "base" + 18 500 €

Suzuki Pack "Sport" + 19 200 €

Suzuki Pack "Executive" + 19 200 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 19 200 €

Suzuki Pack "Executive" + 19 200 €

Suzuki Pack "base" + 19 200 €

Suzuki Pack "Sport" + 20 000 €

Suzuki Pack "Executive" + 20 000 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 20 000 €

Suzuki Pack "Executive" + 20 000 €

Suzuki Pack "base" + 20 000 €

Suzuki Pack "Sport" + 20 700 €

Suzuki Pack "Executive" + 20 700 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 20 700 €

Suzuki Pack "Executive" + 20 700 €

Suzuki Pack "base" + 20 700 €

Suzuki Pack "Sport" + 21 400 €

Suzuki Pack "Executive" + 21 400 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 21 400 €

Suzuki Pack "Executive" + 21 400 €

Suzuki Pack "base" + 21 400 €

Suzuki Pack "Sport" + 21 800 €

Suzuki Pack "Executive" + 21 800 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 21 800 €

Suzuki Pack "Executive" + 21 800 €

Suzuki Pack "base" + 21 800 €

Suzuki Pack "Sport" + 22 500 €

Suzuki Pack "Executive" + 22 500 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 22 500 €

Suzuki Pack "Executive" + 22 500 €

Suzuki Pack "base" + 22 500 €

Suzuki Pack "Sport" + 23 200 €

Suzuki Pack "Executive" + 23 200 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 23 200 €

Suzuki Pack "Executive" + 23 200 €

Suzuki Pack "base" + 23 200 €

Suzuki Pack "Sport" + 23 900 €

Suzuki Pack "Executive" + 23 900 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 23 900 €

Suzuki Pack "Executive" + 23 900 €

Suzuki Pack "base" + 23 900 €

Suzuki Pack "Sport" + 24 600 €

Suzuki Pack "Executive" + 24 600 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 24 600 €

Suzuki Pack "Executive" + 24 600 €

Suzuki Pack "base" + 24 600 €

Suzuki Pack "Sport" + 25 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 25 300 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 25 300 €

Suzuki Pack "Executive" + 25 300 €

Suzuki Pack "base" + 25 300 €

Suzuki Pack "Sport" + 26 000 €

Suzuki Pack "Executive" + 26 000 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 26 000 €

Suzuki Pack "Executive" + 26 000 €

Suzuki Pack "base" + 26 000 €

Suzuki Pack "Sport" + 26 700 €

Suzuki Pack "Executive" + 26 700 €

Suzuki Pack "Sport Executive" + 26 700 €

Suzuki Facelift : Sportline + 3 500 €
GLC
250 4Matic Auto. 12 □ 5 113 46 450
300 Executive 4Matic Auto. 15 □ 6 810 56 950
41 3 AMG 4Matic Auto. 25 □ 10 500 68 550
63 AMG 4Matic Auto. NC □ 10 500 99 600
63 AMG S 4Matic Auto. NC □ 10 500 108 600
350 d Executive 4Matic 10 □ 0 58 250
220 d 4Matic Auto. 9 □ 2 300 48 600
250 d 4Matic Auto. 11 □ 2 300 49 950
350 d Executive 4Matic Auto. 16 □ 6 553 58 300

Suzuki Executive : "base" + 100 €

Suzuki Sportline : Sportline + 1 550 €

Suzuki Facelift : Sportline + 3 800 €

Suzuki Executive : "base" + 5 000 €

Suzuki GLC : Sportline + 5 000 €

CLASSE E

250 Executive 4Matic Auto. 12 □ 5 113 56 700

300 Executive 4Matic Auto. 15 □ 6 810 62 100

41 3 AMG 4Matic Auto. 25 □ 10 500 73 700

63 AMG 4Matic Auto. NC □ 10 500 104 000

63 AMG S 4Matic Auto. NC □ 10 500 112 900

350 d Executive 4Matic 10 □ 0 63 500

220 d Executive 4Matic Auto. 9 □ 2 300 58 650

250 d Executive 4Matic Auto. 11 □ 2 300 60 200

350 d Executive 4Matic Auto. 16 □ 6 300 63 450

Suzuki Sportline : Sportline + 3 200 €

Suzuki Facelift : Sportline + 5 000 €

CLASSE BREAK

Suzuki Jimny : 2 000 €

CLASSE ALL-TERAIN

220 d Avantgarde Line Auto. 11 □ 1 490 64 700

400 d 4Matic Auto. NC □ 4 203 77 500

CLASSE COUPE

200 Executive Auto. 10 □ 2 940 54 650

300 Executive Auto. 15 □ 7 613 59 400

220 d Executive Auto. 10 □ 0 56 500

Suzuki Sportline : Executive + 6 300 €

Suzuki Facelift : Sportline + 6 400 €

CLASSE C CAPIROLET

Suzuki : "base" + 400 €

NOUVEAU CLS COUPE

450 Executive 4Matic Auto. 26 □ 9 240 76 100

300 d Executive Auto. NC □ 2 533 71 900

400 d Executive 4Matic Auto. 23 □ 2 153 82 900

Suzuki AMG Line : Executive + 9 200 €

NOUVEAU GLC

450 Avantgarde Line NC □ 9 660 78 000

300 Avantgarde Line NC □ 2 940 67 600

350 d Avantgarde Line NC □ 8 460 76 900

400 d Avantgarde Line NC □ 8 460 74 600

Suzuki AMG Line : Avantgarde Line + 4 000 €

GLE COUPE

400 4Matic Auto. NC □ 10 500 74 900

41 3 AMG 4Matic Auto. 26 □ 10 500 86 600

63 AMG 4Matic Auto. 48 □ 10 500 134 500

63 3 AMG 4Matic Auto. 51 □ 10 500 145 000

350 d 4Matic Auto. 16 □ 10 500 72 700

Suzuki Executive : "base" + 6 100 €

Suzuki Sportline : Executive + 6 200 €

Suzuki Facelift : Sportline + 6 100 €

CLASSE S

450 Executive 4Matic Auto. 25 □ 8 460 103 650

560 Executive 4Matic Auto. 36 □ 10 500 126 100

63 AMG 4Matic + Limousine Auto. 33 □ 10 500 187 750

65 AMG Limousine 37 □ 10 500 196 300

650 Maybach Auto. 36 □ 10 500 216 950

560 d Limousine 22 □ 0 118 000

350 d Executive 4Matic Auto. 17 □ 2 453 195 250

400 d Executive 4Matic Auto. 22 □ 10 500 196 450

Suzuki Executive : Executive + 9 000 €

Suzuki Maybach : Facelift + 40 500 €

NOUVELLE CLASSE S COUPE

450 Executive 4Matic NC □ 10 500 126 100

560 Executive 4Matic NC □ 10 500 146 100

63 AMG 4Matic + 33 □ 10 500 196 300

65 AMG 4Matic + 37 □ 10 500 256 600

NOUVELLE CLASSE S COUPÉ

560 Executive 36 □ 10 500 159 600

63 AMG 4Matic + NC □ 10 500 212 300

65 AMG Auto. 33 □ 10 500 272 600

Suzuki AMG Line : Executive + 4 400 €

SL

400 Auto. 25 □ 10 500 105 700

500 Executive Auto.

63 AMG Auto.

NOUVELLE AMG GT COUPE + 2 500 €

63 3 AMG +

AMG GT

GT

GT S

GT C

GT R

AMG GT ROADSTER

Suzuki : coupé + 12 700 €

NOUVEAU CLASSE G

500 Style Line Auto.

63 AMG Auto.

GLS

400 AMG Auto.

500 Executive Auto.

63 3 AMG Auto.

Suzuki Executive : "base" + 7 000 €

CITAN TOURER LONG

112 Pure

102 CDTI

102 CDTI

112 CDTI

112 CDTI

Suzuki Plus : Pure + 2 800 €

Suzuki Premium : 3 916 €

MINI

TYPE

CV

B/M*

PRIX

MINI 3 PORTES

One 75 ch

One 102 ch

Cooper 136 ch

Cooper S 192 ch

John Cooper Works 13

One 95 ch

Cooper D 116 ch

Cooper SD 170 ch

Suzuki Edition Hardtop : One/Cooper/Coupe S + 7 100 € + 5 700 € + 4 800 €

Suzuki 60 Years Edition : Cooper/Coupe S + 7 200 € + 6 000 €

MINI 5 PORTES

One 102 ch

Cooper

Cooper S

John Cooper Works 11

One 95 ch

Cooper SD 116 ch

CLUBMAN

One

Cooper

Cooper S

John Cooper Works 14

One 95 ch

Cooper D

Cooper SD

CLUBMAN

One

Cooper

Cooper S

John Cooper Works 14

One 95 ch

Cooper D

Cooper SD

COUNTRYMAN

One

Cooper

Cooper S

John Cooper Works 14

One 95 ch

Cooper D

Cooper SD

COUNTRYMAN

1.0 Moteur 71 ch

1.2 Moteur 80 ch

Suzuki : "base" + 700 €

Suzuki Black Collection : Intense + 1 200 €

Suzuki Intense : Invité + 2 000 €

ASX

1.6 Moteur 117 ch Invité

Suzuki Black Collection : Invité + 2 000 €

ECLIPSE CROSS

1.5 T-Motor 163 ch Invité + 3 000 €

Suzuki Intense : Invité + 1 500 €

OUTLANDER

PREV Invité

Suzuki Intense : Invité + 6 000 €

Suzuki Intense : Invité + 6 500 €

NISSAN

AUTOJM.FR

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

Jusqu'à -40%

03 81 36 30 30 | www.autojm.fr

TYPE CV B/M* PRIX

MICRA

1.0 I 71 ch Visa Pack

1.0 I 71 ch Visa Pack

1.0 I 71 ch N Connecta

1.0 I 71 ch N Sport

1.0 I 71 ch Visia Pack + 1 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 2 300 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 3 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 3 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 4 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 4 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 5 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 5 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 6 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 6 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 7 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 7 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 8 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 8 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 9 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 9 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 10 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 10 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 11 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 11 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 12 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 13 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 13 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 14 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 14 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 15 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 16 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 16 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 17 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 17 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 18 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 19 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 19 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 20 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 20 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 21 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 22 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 22 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 23 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 23 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 24 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 25 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 25 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 26 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 26 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 27 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 28 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 28 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 29 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 29 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 30 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 31 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 31 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 32 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 32 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 33 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 34 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 34 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 35 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 35 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 36 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 37 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 37 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 38 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 38 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 39 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 39 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 40 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 40 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 41 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 42 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 42 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 43 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 43 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 44 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 45 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 45 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 46 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 46 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 47 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 48 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 48 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 49 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 49 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 50 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 51 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 51 600 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 52 200 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 52 800 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 53 400 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 54 000 €

1.0 I 71 ch N Connecta + 54 600 €

1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 900
1.6 THP 225 ch GT Auto	13	□	253 35 050
GTi du Peugeot Sport	16	□	173 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 Active	9	0	36 250
Suzuki Active - Access + 2 350 €			
Suzuki Style - Active + 700 €			
Suzuki Active - Access + 2 400 €			
Suzuki Tech Edition - Allure + 100 €			
Suzuki GT Line - Allure + 2 100 €			
308 SW			
Suzuki berline + 650 € + 950 €			
308			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	□	40 27 800
1.6 PureTech 180 ch Allur'Auto	10	□	90 36 250
1.5 BlueHDi 130 Active	10	□	31 600
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto	10	□	70 41 550
Suzuki Active - Access + 2 100 €			
Suzuki Active - Motor + 2 500 €			
Suzuki Crossway - Allure + 1 700 €			
Suzuki L'Or - Crossway + 400 €			
Suzuki GT - GT Line + 1 850 €			
508			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	□	40 27 800
1.6 PureTech 180 ch Allur'Auto	10	□	90 36 250
1.5 BlueHDi 130 Active	6	0	34 300
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto	10	□	70 43 550
Suzuki Active - Access + 4 000 €			
Suzuki Active - Motor + 2 500 €			
Suzuki Crossway - Allure + 1 700 €			
Suzuki L'Or - Crossway + 400 €			
Suzuki 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 Active	6	0	32 300
2.0 BlueHDi 160 Active Auto	9	□	40 38 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto	9	□	70 43 700
Suzuki Active - Motor + 3 000 €			
Suzuki L'Or - Allure + 2 400 €			
Suzuki GT - GT Line + 4 300 €			
NOUVELLE 508 SW			
Suzuki berline + 1 300 €			
NOUVEAU RIFTER			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	□	45 23 150
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5	0	24 2300
1.5 BlueHDi 130 Active	7	0	26 650
Suzuki Motor - Active + 1 500 €			
Suzuki GT Line - Allure + 2 650 €			
NOUVEAU RIFTER LONG			
Suzuki Rifter + 1 000 €			
PORSCHE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19 □	4 460 55 040	
\$	24 □	8 460 67 790	
GTS			10 10 500 78 830
718 BOXSTER			
2.0	19 □	4 460 57 680	
\$	24 □	8 460 69 930	
GTS			10 10 500 80 870
NOUVELLES 911 COUPÉ (11/2022)			
Carrera S	34 □	10 160 122 250	
Camra S	NC	NC	130 175
NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 992)			
Carrera S	NC	NC	136 654
Camra S	NC	NC	144 574
PANAMERA			
3.0	22 □	5 113 93 407	
45	33 □	10 500 118 007	
GTS			NC NC 141 197'
Turbo	46 □	10 500 159 047	
4 E-Hybrid	31	0	111 900
Turbo E-Hybrid	43	0	189 002
NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			
Suzuki berline + 2 800 € + 5 040 €			
NOUVEAU MACAN			
2.0	NC	NC	66 860
S			NC NC 66 500
NOUVEAU CAYENNE			
3.0	24 □	10 160 77 184	
S	34 □	10 160 94 464	
Turbo	47 □	10 160 141 744	
E Hybrid	21	0	92 304
RENAULT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE TWINGO			
1.0 SCe 65-ch Ute	NC	NC	11 400

1.0 SCe 75 ch Zén	NC	NC	13 500
0.9 TCe 95 ch Zén	NC	NC	14 300
Suzuki Intens - Zen + 1 200 €			
Suzuki Le Coq Sportif - Intens + 1 000 €			
ZOE			
R90 Life	1	□	6 000 32 900
Q90 Life	1	□	6 000 33 400
R10 Intens	1	□	6 000 35 500
Suzuki Zen - Life + 800 €			
CLIO GÉNÉRATION			
0.9 TCe 75 ch	4	0	10 990
0.9 TCe 95 ch	5	0	11 990
NOUVELLE CLIO V			
1.0 TCe 100 ch Zen	5	0	17 800
1.2 TCe 130 ch Intens EDC	7	45	22 800
1.3 Blue dCi 85 ch Zen	4	0	19 300
1.3 Blue dCi 115 ch Zen	5	0	20 600
Suzuki Intens - Zen + 2 300 €			
Suzuki RS - Line + 1 200 €			
CAPTUR			
0.9 TCe 90 ch Life	5	□	65 17 800
1.2 TCe 130 ch Zen	7	0	20 950
1.3 TCe 150 ch Intens	8	□	30 24 200
1.3 TCe 90 ch Zen	4	0	22 200
SCENIC			
1.3 TCe 115 ch Life	6	□	70 21 300
1.3 TCe 140 ch Zen	7	□	75 25 700
1.3 TCe 160 ch Intens	8	□	78 26 000
1.3 TCe 200 ch Zen	17	0	23 000 38 100
R5 Trophy	19 □	8 17 3	44 100
1.5 Blue dCi 95 ch Life	4	0	23 600
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5	0	26 900
1.6 Blue dCi 150 ch GT Line	NC	NC	34 600
Suzuki Limited - Zen + 2 000 €			
Suzuki Intens - Zen + 2 300 €			
Suzuki GT Line - Intens + 1 800 €			
MÉGANE ESTATE			
Suzuki berline + 900 € + 1 700 €			
SCÈNE			
1.0 TCe 110 ch Premium	5	0	22 900
LEON			
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	19 970
1.6 TDI 120 ch Référence	5	0	19 100
1.6 TDI 150 ch Style	6	0	22 370
TOLEDO			
1.0 TSI 110 ch Premium	5	0	22 900
LEON ST (BREAK)			
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	24 940
1.4 EcoTSI 150 ch Xcellence	8	0	27 640
1.8 TSI 180 ch Xcellence	10 □	540 28 695	
Oropa 290 DSG	19 □	1153 37 890	
1.6 TDI 150 ch Référence	6	0	23 190
2.0 TDI 160 ch Xcellence	8	0	29 905
2.0 TDI 180 ch Xcellence	10	0	31 090
Suzuki Style - Reference + 2 500 € + à 2 810 €			
Suzuki FR - Xcellence + 0 €			
LEON ST (BREAK) (BREAK)			
Oropa 300 DSG 4drive	18 □	0 210 40 990	
Suzuki 5 portes + 1 150 €			
ATECA			
1.8 TSI 180 ch DSG 4drive	10 □	1 973 33 410	
2.0 TDI 160 ch DSG 4drive	8 □	303 34 485	
2.0 TDI 164 ch DSG 4drive	10 □	1 613 36 255	
ATECA (BREAK)			
1.0 TSI 115 ch Référence	6	0	22 000
1.5 TSI 150 ch Style	8	0	27 400
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4drive	11 □	2 940 35 860	
1.6 TDI 150 ch Référence	6	0	26 300
2.0 TDI 150 ch Style	7	0	30 600
Suzuki Style - Reference + 3 600 €			
Suzuki Urban Advanced - Style + 2 500 €			
Suzuki FR - Xcellence + 0 €			
NOUVELLE CUPRA ATÉCA			
2.0 TSI 300 DSG 4drive	NC	NC	43 150
NOUVEAU TAURACO			
1.5 TSI 150 ch Style	8	□	613 32 890
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4drive	11 □	3 113 41 890	
2.0 TDI 150 ch Style	8	□	70 35 740
2.0 TDI 190 ch Xcellence DSG 4drive	10 □	210 44 740	
ALHAMBRA			
1.4 TSI 150 ch Style	9	□	23 000 38 590
2.0 TDI 150 ch Référence	8	□	210 36 990
2.0 TDI 177 ch Premium / DSG	10 □	690 46 310	
Suzuki Style - Reference + 3 340 €			
Suzuki Premium / Style + 2 640 €			
SKODA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIAGO (2 PORTES)			
1.0 MPI 65 ch Active	3	0	9 500
1.0 MPI 75 ch Active	3	0	10 000
Suzuki Edition - 1 600 € + à 1 700 €			
Suzuki Monte Carlo + 0 €			
TIAGO (5 PORTES)			
1.0 MPI 65 ch Life	4	0	13 290
1.0 MPI 75 ch Active	4	0	13 990
NOUVELLE FABIA			
1.0 MPI 65 ch Active	4	0	12 290
1.0 MPI 75 ch Active	4	0	13 990

1.0 SCe 75 ch Zén	NC	NC	13 500
0.9 TCe 95 ch Zén	NC	NC	14 300
Suzuki Intens - Zen + 1 200 €			
Suzuki Le Coq Sportif - Intens + 1 000 €			
ZOE			
R90 Lite	1	□	6 000 32 900
Q90 Lite	1	□	6 000 33 400
R10 Intens	1	□	6 000 35 500
Suzuki Zen - Life + 800 €			
CLIO GÉNÉRATION			
0.9 TCe 75 ch	4	0	10 990
1.0 TCe 95 ch	5	0	11 990
Suzuki Edition - 1 600 € + à 1 700 €			
Suzuki Monte Carlo + 0 €			
NOUVELLE CLIO V			
1.0 TCe 100 ch Zen	5	0	17 800
1.2 TCe 130 ch Intens EDC	7	45	22 800
1.3 Blue dCi 85 ch Zen	4	0	19 300
1.3 Blue dCi 115 ch Zen	5	0	20 600
Suzuki Intens - Zen + 2 300 €			
Suzuki RS - Line + 1 200 €			
CAPTUR			
0.9 TCe 90 ch Life	5	0	17 800
1.2 TCe 130 ch Zen	7	0	20 950
1.3 TCe 150 ch Intens	8	□	24 200
1.3 TCe 90 ch Zen	4	0	22 200
R5 Trophy	19 □	8 17 3	44 100
1.5 Blue dCi 95 ch Life	4	0	23 600
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5	0	26 900
1.6 Blue dCi 150 ch GT Line	NC	NC	34 600
Suzuki Limited - Zen + 2 000 €			
Suzuki Intens - Zen + 2 300 €			
Suzuki RS - Line + 1 800 €			
CAPTURE			
1.0 TCe 110 ch Zen	5	0	17 800
1.2 TCe 130 ch Active	7	0	20 950
1.3 Blue dCi 85 ch Zen	4	0	24 200
1.3 Blue dCi 115 ch Zen	5	0	26 900
1.6 Blue dCi 150 ch GT Line	NC	NC	34 600
Suzuki Limited - Zen + 2 000 €			
Suzuki Intens - Zen + 2 300 €			
Suzuki RS - Line + 1 800 €			
NOUVELLE KAROO			
1.0 TCe 95 ch Active	6	0	16 000
1.0 TCe 95 ch Active	NC	NC	18 600
Suzuki Edition - 1 600 € + à 1 700 €			
Suzuki Monte Carlo - Edition + 500 €			
NOUVELLE SCALA			
1.0 TCe 95 ch Active	6	0	16 000
1.0 TCe 95 ch Active	NC	NC	19 400
Suzuki berline + 600 €			
NOUVELLE OCTAVIA (BREAK)			
1.0 TCe 115 ch Active	6	0	16 000
1.0 TCe 115 ch Active	NC	NC	20 700
Suzuki berline + 1 600 €			
NOUVELLE OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
1.0 TCe 115 ch Active	6	0	16 000
1.0 TCe 115 ch Active	NC	NC	21 300
Suzuki berline + 1 600 €			
NOUVELLE OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
1.0 TCe 115 ch Active	6	0	16 000
1.0 TCe 115 ch Active	NC	NC	21 300
Suzuki berline + 1 600 €			
OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
1.0 TCe 115 ch Active	6	0	16 000
1.0 TCe 115 ch Active	NC	NC	21 300
Suzuki berline + 1 600 €			
OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
1.0 TCe 115 ch Active	6	0	16 000
1.0 TCe 115 ch Active	NC	NC	21 300
Suzuki berline + 1 600 €			
OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
1.0 TCe 115 ch Active	6	0	16 000
1.0 TCe 115 ch Active	NC	NC	21 300
Suzuki berline + 1 600 €			
OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
1.0 TCe 115 ch Active	6	0	16 000
1.0 TCe 115 ch Active	NC	NC	21 300
Suzuki berline + 1 600 €			
OCTAVIA SCOUT (BREAK) </			

SSANGYONG

TYPE CV B/M* PRIX

TIVOLI

160+ x10 Urban + AEB5	7	0	1490	17 990
160+ x10 Urban + AEB5	6	0	19 990	
Suzuki Sport II Ion Safety Pack; Urban + AEB5 + 450 €				
Suzuki Smart Block; Sport II Ion Safety Pack + 450 €				
Suzuki Luxury Safety Pack; Luxury + 450 €				

TIVOLI XLV

160+ x10 Sport Bi-ton Safety Pack	6	0	55	24 640
KORANDO				
220+ x10 Pack Sport	10	0	6 613	25 990

KORANDO

220+ x10	11	0	10 500	30 690
----------	----	---	--------	--------

SUBARU

TYPE CV B/M* PRIX

IMPREZA

1.6 i 114 ch Comfort Lineartronic	6	0	1740	26 490
Suzuki Premium GPS; Confort + 2 000 €				
Suzuki Luxury; Premium GPS + 1 000 €				

XV

1.6 i 114 ch Comfort Lineartronic	6	0	2 610	26 990
Suzuki Premium GPS; Confort + 2 000 €				
Suzuki Luxury; Premium GPS + 1 000 €				

FORESTER

2.0 i 150 ch Comfort Lineartronic	8	0	4 460	32 990
Suzuki Luxury; Confort + 2 000 €				
Suzuki Exclusive; Luxury + 2 000 €				

OUTBACK

2.5 i 173 ch Premium GPS; Lineartronic	10	0	4 050	39 990
Suzuki Premium GPS + 2 000 €				
Suzuki Exclusive; Luxury + 3 000 €				

BRZ

2.0 200 ch	12	0	10 500	32 990

SUZUKI

TYPE CV B/M* PRIX

CÉLESTIO

1.0 WT 60 ch Average	3	0	9 190	
Suzuki Privilège; Average + 1 600 €				
Suzuki Pack; Privilège + 800 €				

IGNIS

1.2 Dualjet Average	5	0	12 990	
Suzuki Hybrid SHVS Pack	4	0	16 540	
Suzuki Privilège; Average + 1 150 €				
Suzuki Pack; Privilège + 1 600 €				

SWIFT

1.2 Dualjet Average	4	0	13 440	
Suzuki Hybrid SHVS Pack	4	0	16 880	
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 890	
1.0 Boosterjet Hybrid GWIS Pack	5	0	18 690	

S-CROSS

1.0 Boosterjet Average	6	0	16 380	
1.4 Boosterjet Pack	7	0	17 230	
Suzuki Privilège; Average + 1 900 €				
Suzuki Style; Pack + 2 500 €				

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	
Suzuki Pack; Privilège + 1 700 €				

NOUVEAU JIMMY

1.5 WT Average	6	0	2 153	17 225
Suzuki Privilège; Average + 700 €				
Suzuki Pack; Privilège + 2 070 €				

NOUVEAU VITARA

1.0 Boosterjet Average	6	0	18 380	
1.4 Boosterjet Pack	7	0	17 370	
Suzuki Privilège; Average + 1 900 €				
Suzuki Style; Pack + 2 500 €				

S-CROSS

1.0 Boosterjet Average	6	0	19 740	
1.4 Boosterjet Style	7	0	333 25 590	
Suzuki Privilège; Average + 2 400 €				

TESLA

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE MODEL 3

Batterie Grand Autonomie	9	0	6 000	58 000
Performance	9	0	6 000	70 000

MODEL S

75D	1	0	6 000	82 800
100D	1	0	6 000	105 700
P100D	1	0	6 000	142 800

MODEL X

75D	1	0	6 000	90 700
100D	1	0	6 000	110 300
P100D	1	0	6 000	152 300

TOYOTA

TYPE CV B/M* PRIX

AYGO (3 PORTES)

1.0 WT i 72 ch	4	0	11 290	
Suzuki play + 1 850 €				
Suzuki x-cit + play + 1 000 €				

AYGO (5 PORTES)

Suzuki 3 portes + 400 €				
Suzuki sport + play + 950 €				
Suzuki trend + cit + 600 €				
Suzuki trend + x-cit + 600 €				

YARIS (3 PORTES)

1.0 VVT-i 70 ch Active	4	0	14 350	
Suzuki Active + 900 €				
Suzuki Trend + 600 €				
Suzuki Trend + Active + 600 €				

YARIS (5 PORTES)

1.0 VVT-i 70 ch Lounge	5	0	19 850	
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				

YARIS (5 PORTES)

1.0 VVT-i 70 ch Lounge	6	0	22 400	
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				

YARIS (5 PORTES)

1.0 VVT-i 70 ch Lounge	6	0	22 400	
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				

YARIS (5 PORTES)

1.0 VVT-i 70 ch Lounge	6	0	22 400	
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				

YARIS (5 PORTES)

1.0 VVT-i 70 ch Lounge	6	0	22 400	
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				

YARIS (5 PORTES)

1.0 VVT-i 70 ch Lounge	6	0	22 400	
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				
Suzuki Lounge; "base" + 1 700 €				

YARIS (5 PORTES)</

Nouvelle Golf GTI TCR.

Avec ses 290 chevaux, voici la plus puissante des GTI !



Découvrez en concession la Golf GTI TCR en Série limitée à 50 exemplaires pour la France.

Cycles mixtes de la gamme Golf (l/100 km): 4,0 à 6,6. Rejets de CO₂ (g/km): 100 à 147. Valeurs NEDC au 04/01/2019 susceptibles d'évolution à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS :

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

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

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

NOS OFFRES DU MOMENT SUR :

<http://eo4.me/offresvw>



SUBARU XV

GAMME À PARTIR DE

362 €/MOIS⁽¹⁾

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



SUBARU XV EyeSight



SUBARU XV désignée voiture
la plus sûre de sa catégorie

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.



Confidence in Motion

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



SUBARU.FR

SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK | YOUTUBE | LINKEDIN @SUBARUFRANCE



*La franchise mensuelle de 362 € TTC. (2) Offre réservée aux particuliers, valable pour l'achat d'un SUBARU XV 1.6i - 114 ch Premium GPS EyeSight (modèle présenté). 1er loyer majoré de 3 000 € TTC, suivi de 48 loyers mensuels de 362 € TTC. (3) Offre réservée aux particuliers, valable pour l'achat d'un SUBARU XV 1.6i - 114 ch Premium GPS 4x4 commandé entre le 15/03/2019 et le 30/06/2019 chez tous les distributeurs participants (vois conditions de l'offre en concession). Sous réserve d'acceptation par PRORIS, SAS au capital de 15 500 000 €, 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Barœul, 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 - T, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Omer l'Aumône - 62500 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

CENTRAL AUTOS
1 rue Georges Charpak
ZAC de la Maladière
38300 BOURGOGN - JALLIEU
Tél : 04.37.03.10.72

RHONALP AUTO
128 avenue
du Général Leclerc
38200 VIENNE
Tél : 04.74.78.42.70

S.A.S.C.I.T
356 route de Lyon
01690 PERONNAS
BOURG EN BRESCHE
Tél : 04.74.32.71.71

**GARAGE
C. LEBRETTON**
51 avenue Jean Jaurès
63200 MOZAC
Tél : 04.73.38.09.17

**GARAGE
C. LEBRETTON**
120 avenue de Couzon
63170 AUBIERE
Tél : 04.73.16.78.95

**ERIC
CHELI**
Allée des Erables
71100 SEVREY
Tél : 03.85.42.76.76

Nouvelle Golf GTI TCR.

Avec ses 290 chevaux, voici la plus puissante des GTI !



Découvrez en concession la Golf GTI TCR en Série limitée à 50 exemplaires pour la France.

Cycles mixtes de la gamme Golf (l/100 km): 4,0 à 6,6. Rejets de CO₂ (g/km): 100 à 147. Valeurs NEDC au 04/01/2019 susceptibles d'évolution à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS :

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

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

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

NOS OFFRES DU MOMENT SUR :

<http://eo4.me/offresvw>



SUBARU XV

GAMME À PARTIR DE

362 €/MOIS⁽¹⁾

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



SUBARU XV EyeSight



SUBARU XV désignée voiture
la plus sûre de sa catégorie

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.



Confidence in Motion

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



SUBARU.FR

SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK | YOUTUBE | LINKEDIN @SUBARUFRANCE



*La franchise mensuelle de 362 € TTC. (2) Offre réservée aux particuliers, valable pour l'achat d'un SUBARU XV 1.6i - 114 ch Premium GPS EyeSight (modèle présenté). 1er loyer majoré de 3 000 € TTC, suivi de 48 loyers mensuels de 362 € TTC. (3) Offre réservée aux particuliers, valable pour l'achat d'un SUBARU XV 1.6i - 114 ch Premium GPS avec commando entre le 15/03/2019 et le 30/06/2019 chez tous les distributeurs participants (vois conditions de l'offre en concession). Sous réserve d'acceptation par PRORIS, SAS au capital de 15 500 000 €, 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Barœul, 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 - T, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Omer l'Aumône - 62500 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

CENTRAL AUTOS
1 rue Georges Charpak
ZAC de la Maladière
38300 BOURGOGN - JALLIEU
Tél : 04.37.03.10.72

RHONALP AUTO
128 avenue
du Général Leclerc
38200 VIENNE
Tél : 04.74.78.42.70

S.A.S.C.I.T
356 route de Lyon
01690 PERONNAS
BOURG EN BRESCHE
Tél : 04.74.32.71.71

**GARAGE
C. LEBRET**
51 avenue Jean Jaurès
63200 MOZAC
Tél : 04.73.38.09.17

**GARAGE
C. LEBRET**
120 avenue de Couzon
63170 AUBIERE
Tél : 04.73.16.78.95

**ERIC
CHELI**
Allée des Erables
71100 SEVREY
Tél : 03.85.42.76.76

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1034

du 23 mai 2019

ULI SONNTAG/VW VOLKSWAGEN



Le Volkswagen T-Roc face à ses rivaux

VW se positionne sur tous les segments de SUV. Dans la catégorie des "urbains", le petit T-Roc fait valoir des qualités dynamiques et une allure musclée. Suffisant face à six de ses concurrents ?

MERCEDES



1^{er} essai : Mercedes EQC

LEQC est le premier SUV 100% électrique de Mercedes. Nous prendrons en main avec curiosité ce nouvel arrivant à deux moteurs (un par essieu) cumulant 408 ch et qui annonce une autonomie de 450 km.

Et aussi... En kiosque



FICELLEMENT

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 3355 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 Chiappello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (5594)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (5396)

Directrice artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin (chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (chef de rubrique, 5595)

Essais: Méline Prial (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoiage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich

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

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographies: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woltiede (5650)

Ont collaboré à ce numéro: Caroline Hazard, Fanny Jacquet

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haitian

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 335352

Directrice executive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Soret (5354), Paul Bellachic (5600)

Planning: Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Véronique Alex (5056)

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 335554

Directeur de la publicité: Marc Quelle

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delancy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (5053),

Valérie Brunehaut (4842)

Responsable service presse: Sylvain Boularand (2988)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneski

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

Dépot légal: mai 2019

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0%

Certification PEFC

Impact sur l'eau Ptot 0,016 kg/tonne



DIFFUSION

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question, nous vous invitons à nous écrire à l'adresse suivante :

l'auto journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 77 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon),

98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070.233.040, abonnement@edigroup.org; 89,95 € (1 an, 25 numéros).

Suisse (Edigroup S.A., Tél. : 022.860.84.01, abonnement@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



VOLVO XC40

IMAGINÉ SELON VOUS

À PARTIR DE

310€ / MOIS

en LLD 36 mois⁽¹⁾

1er loyer de 3 700 €

ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽²⁾



VOLVOCARS.FR

⁽¹⁾ Avec un 1er loyer de 3 700 €. Exemple de Location Longue Durée pour un XC40 T3 BM6 163 ch pour 30 000 km, 1er loyer 3 700 € puis 35 loyers de 310 €.

⁽²⁾ Prestations de Cetelem Renting Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluses. 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.volvcars.fr. Modèle présenté : VOLVO XC40R-Design T3 BM6 163 ch avec options, 1er loyer 3 700 €, suivi de 35 loyers de 425 €.

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 CESSION - 01 64 09 61 91

77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10

94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 00 00



**Si Karine et Nicolas, nos techniciens réseaux structurants,
sont aussi appliqués dans chacune de leurs interventions,
c'est pour que vous puissiez partager vos émojis favoris
grâce au réseau mobile n° 1.**

Couverture sur reseaux.orange.fr

Réseau mobile n° 1 : selon l'enquête Arcep d'évaluation de la qualité de service des opérateurs mobile métropolitains – octobre 2018.

