

l'auto-journal

N° 1035



AUDI A4

25
NOUVEAUX MODÈLES
À DÉCOUVRIR !



BMW SÉRIE 1 III



AUDI Q3
SPORTBACK



OPEL CORSA F

MERCEDES GLA II

SPÉCIAL

ALLEMANDES



1^{er} essai
Nouvelle
Renault
Clio



AUDI Q3 **ESSAI LONGUE DURÉE**

Sérieux et agréable, soit!
Mais nous a-t-il enthousiasmés ?



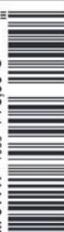
Elle sait tout faire !

**LES 20 ANS DU
MIRACLE DACIA !**

ENQUÊTE



M 01117 - 1035 - F - 3,90 €




C'EST
TOUJOURS
LE BON
MOMENT.



Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510€, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370. Gamme Audi Q3 : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrigé : 4,7 - 7,6. WLTP : 5,8 - 9,2. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : NEDC corrigé : 123 - 173. WLTP : 152 - 209. « Tarif » Audi Q3 au 29/11/2018 mis à jour le 11/04/2019. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. À partir du 1^{er} septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers



Nouvelle Audi Q3. La vie n'attend pas.

Il y a un bon moment pour chaque chose, et il y a aussi le moment idéal pour conduire la nouvelle Audi Q3, dotée de ses fonctionnalités pensées pour le conducteur et son espace arrière aussi adaptable que confortable. Tout ce dont vous avez besoin pour que maintenant soit toujours le bon moment.

(WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. À partir du 1^{er} septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.



Nouvelle Classe V. Donnez toute sa place à votre vie de famille.

Partir en famille, à 3, à 5 ou même à 8, avec peu ou beaucoup de bagages, c'est exactement ce que vous invite à faire la Nouvelle Classe V.

Nouveau design, nouvelle motorisation, nouvelle transmission, à découvrir sur www.mercedes-benz.fr/classe-v ou au 01 55 94 20 76.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



The best or nothing : Le meilleur sinon rien. **Consommations mixtes de la Nouvelle Classe V : de 5,9 à 7 l / 100 km. Émissions de CO₂ : de 155 à 184 g/km.** © Mercedes-Benz : marques déposées de Daimler AG, Stuttgart, Allemagne. Mercedes-Benz France, SAS au capital de 75 516 000 € - 7 avenue Niépce, 78180 Montigny-le-Bretonneux. RCS Versailles 622 044 287.



BMW Série 1



Audi A4



Mercedes GLA II

Spécial allemandes/P. 12

SOMMAIRE

Découvrir

12 Spécial allemandes
BMW Série 1 III, Opel Corsa F, Volkswagen Golf VIII, Mercedes GLA II, Audi Q3 Sportback, Audi A4 restylée, BMW i4...

Comprendre

32 **Dacia**, le miracle franco-roumain à 20 ans

Conduire

40 **Renault Clio V TCe 130 ch**
 48 **Porsche Cayenne Coupé 340 ch**
 54 **Audi Q3 35 TFSI 150 ch**
 66 **Mercedes GLE 300 d 4Matic AMG Line/ BMW X5 xDrive 30d M Sport**
 74 Les Experts: **Mazda3 2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch**
 76 **Jaguar F-Pace SVR 550 ch**
 79 Dernier essai: **Ford C-MAX**

Vibrer

80 Journées **M Town à Magny-Cours**
 86 **500 Miles d'Indianapolis**: Simon Pagenaud, le rêve américain
 88 Rétro: **Peugeot 205 Turbo 16**

Partager

92 La vie de vos autos
 93 Le chef des essais vous répond

S'offrir

94 Configurateur: **Opel Grandland X**
 98 Occasion: **Renault Zoe**
 101 Prix du neuf
 Le tarif des voitures neuves
 108 Les professionnels s'affichent
 Les petites annonces



Le Mercedes GLE face au BMW X5/P. 66



Renault Clio V/P. 40



Porsche Cayenne Coupé/P. 48



Journée M Town à Magny-Cours/P. 48



Simon Pagenaud, le rêve américain/P. 86



Mazda3/P. 74



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

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

Encart Chrono de 8 pages broché au centre sur la totalité de la vente au numéro et abonnés. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec Sport Auto n° 689.

Audi Q3/P. 54



Faites attention aux autres. Vous en faites partie.



Tiguan avec technologies de sécurité IQ.DRIVE

Protégez-vous, protégez les autres.

350€/mois⁽¹⁾
AVEC APPORT
SOUS CONDITIONS DE REPRISE⁽²⁾



Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

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

Location Longue Durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 4 840 €, suivi de 36 loyers de 350 €. Prime à la conversion de 2 000 € déduite. Offre valable du 01/06/2019 au 30/06/2019.

(1) Exemple pour un Tiguan IQ.DRIVE 2.0 TDI 150 ch BVM6 neuf en Location Longue Durée pour 45 000 km maximum. (2) Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable sur une sélection de véhicules en stock disponible entre le 01/06/2019 et le 30/06/2019 et immatriculation avant le 31/08/2019 chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS: 08 040 267. Offre sous conditions de reprise composée de l'offre de reprise Volkswagen + 2 000 € sous réserve de bénéficier de la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur service-public.fr). 3 ans d'entretien, garantie et assistance inclus. Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le prix du véhicule.

Cycle mixte Tiguan IQ.DRIVE 2.0 TDI 150 ch BVM6 (l/100km) NEDC corrigé: 4,8. Rejets de CO₂ (g/km) NEDC corrigé: 126 / CO₂ carte grise: 122. Valeurs au 03/06/2019, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

RENAULT-FIAT:
UN MARIAGE QUI VA FAIRE DU BRUIT!



ÉDITO

ABONNEZ-VOUS!

Retrouvez toutes nos offres p.35 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

FAMILLES RECOMPOSÉES

Aussi bien chez Renault que chez Fiat, on déplore (ou pas...) la disparition de deux patrons charismatiques, qui les auront fortement marqués. Sergio Marchionne et Carlos Ghosn se ressemblaient. De géniales intuitions financières, un intérêt très relatif pour l'automobile, un management vertical, peu versé dans la bienveillance. Et des galons acquis en menant à bien des restructurations périlleuses. Aujourd'hui qu'ils ne sont plus là, se présente le projet pharaonique d'une fusion entre les deux groupes. FCA d'un côté, Renault de l'autre... car il n'est pas question d'une fusion dans

l'Alliance, mais seulement avec Renault. Les deux entités disposeraient chacune de 50% du capital, la part de l'Etat français étant automatiquement divisée par deux dans la holding finale. Avec une famille Agnelli devenue actionnaire référent, plus question de parler d'entreprise française pour ce nouveau géant.

Lorsque seront retombés les cotillons de ce probable mariage, resteront deux gros problèmes. D'abord, comment faire avaler ce changement d'échelle aux Japonais de Nissan et Mitsubishi, plutôt ombrageux ces temps-ci? Se sentir marginalisés, dans une Alliance où Renault-FCA deviendrait un colosse, risque de ne pas les amuser. Or, Renault a sans doute plus à perdre de s'éloigner de Nissan qu'à gagner en se rapprochant de FCA. Par ailleurs, quel va être le réel intérêt industriel de ce rapprochement? L'ouverture du marché américain, grâce à Chrysler et Jeep? Nissan y a déjà largement accès. La Chine, alors? Hélas, non. Ni Renault ni FCA n'y sont performants. Reste la mise en commun des lourds investissements pour l'électrification ou la conduite autonome. Là, Renault est très en avance sur son futur partenaire. L'intérêt de FCA, largué sur ces sujets, semble évident. Et pour Renault? Ce sera l'occasion de mieux amortir les technologies en cours de développement. Et, incidemment, de récupérer deux marques premium, Alfa et Maserati, même si elles ne sont pas en grande forme. À l'arrivée, si l'Alliance y survit, il en résultera un groupe réellement mondial, constitué de marques fortes en Europe, aux États-Unis et en Asie. Une première dans l'industrie automobile.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre numéro 1030, Guy L'Hospital retrouve "avec joie" le 1 124 cm³ au volant d'une 205 Junior. Mais, sauf erreur de ma part, la 205 Junior était équipée de 954 cm³. Pour avoir usé 104, 205, AX et Saxo, je peux vous dire que la différence entre les deux motorisations était bien perceptible.

Philippe Graftieux

Oups... Guy s'est laissé emporter par ses souvenirs, car il a passé toute sa jeunesse au volant d'une 205 en 1 124 cm³. Mais pour atténuer sa faute, lors de cette balade nostalgique, il a également roulé au volant d'une 205 GL 1.1 l.

N'y aurait-il pas une inversion de lignes dans votre tableau de l'article consacré aux BMW Serie 1 d'occasion? Vous citez en effet d'abord une 114d 4 cylindres de 116 ch, suivie d'une autre 114d, mais en 3 cylindres, de 95 ch. Or, je suis propriétaire d'une 114d de 2013, de 95 ch, mais qui est bien un 4 cylindres. Au passage, je signale que l'ordinateur de bord m'indique une consommation moyenne de 5,2 l/100 km, inférieure aux 5,5 l/100 km que vous annoncez. Il est vrai que je fais essentiellement de l'autoroute, un peu de route et très peu de ville.

Vincent Rochette

En fait, il y a une erreur de puissance dans la première ligne de ce tableau. La première 114d, équipée effectivement d'un 4 cylindres, affichait 95 ch. Tout comme le 3 cylindres qui lui succédera à partir de 2015, sous la même appellation, mais avec une cylindrée légèrement différente.

**ON A PLEURÉ
CETTE QUINZAINE**

L'ORDINATEUR S'EST ÉTEINT

Cela faisait quarante-trois ans que Niki Lauda avait échappé à l'enfer. Victime, en 1976, d'un grave accident sur la piste du Nürburgring au volant de sa Formule 1 Ferrari qui s'embrasa, il fut grièvement brûlé au visage et aux poumons. Six semaines plus tard, contre toute attente, il prenait à nouveau le volant. Éternel rival et ami de James Hunt – disparu prématurément en 1993 –, Niki Lauda était un pilote rigoureux, méthodique, rapide et constant, ce qui lui valut le surnom d'"ordinateur". Il prit sa retraite de pilote en 1985 et développa notamment les compagnies aériennes fondées dans son Autriche natale, Lauda Air et flyNiki. Souffrant d'une infection pulmonaire depuis l'été 2018, sa santé n'a ensuite cessé de se dégrader. Niki Lauda a rejoint le paradis des pilotes le 20 mai, à l'âge de 70 ans.



À nous les p'tites allemandes !

Le pare-brise de la nouvelle Série 1 a été légèrement arancé et sa ligne semble désormais se prolonger dans celle du capot moins horizontal. Cela donne un effet "monospacisant".



BMW



Celle qu'elle remplace

Dessinée par le français Nicolas Huet, la Série 1, nom de code F20, est présentée en avant-première au Salon de Francfort 2011. Quelques mois plus tard, la version 3 portes est lancée. La qualité intérieure progresse par rapport à la première génération, et à l'occasion de son restylage de 2015 (avec les feux empiétant sur le hayon), elle dispose de motorisations 3 cylindres et d'une boîte automatique offrant 8 rapports. Courant 2017, elle succombe à l'écran tactile pour le système d'info-divertissement.

L'année 2019 sera celle du renouvellement des "petites" pour les constructeurs allemands. Outre la Volkswagen Golf et la BMW Série 1, nous aurons enfin droit à la nouvelle Opel Corsa, dont *L'Auto-Journal* a pu prendre le volant.

SOMMAIRE

BMW Série 1 III / p. 12

Opel Corsa F / p. 18

Volkswagen Golf VIII / p. 20

Mercedes GLA II / p. 22

Audi Q3 Sportback / p. 24

Audi A4 restylée / p. 26

BMW i4 / p. 28

// LES COMPACTES ET CITADINES //

NE RESTE QUE LE NOM

Pour sa nouvelle Série 1, BMW change tout: l'architecture mécanique, le style extérieur, l'habitabilité... Elle ne conserve finalement que l'appellation, mais est-ce encore une Série 1? Par Florian Chopin

Le changement était attendu: la nouvelle Série 1 abandonne la propulsion pour adopter une architecture traction plus conventionnelle. Depuis l'arrivée de la plate-forme UKL au sein de la gamme BMW, le petit monde de l'automobile avait eu le temps de s'habituer à cette idée. D'ailleurs, les premiers modèles de la marque (Série 2 Active et Gran Tourer ainsi que le duo X1-X2) reposant sur cette base ont prouvé que l'évolution vers la traction était possible. Mais il s'agissait alors de véhicules inédits. Avec la Série 1, seule propulsion de ce segment, BMW s'attaque à un modèle établi. La pilule sera difficile à avaler pour les puristes, mais Holger Staub, responsable du projet, nous a confié que "la grande majorité des clients de la Série 1 n'ont pas conscience d'avoir une propulsion et, pour beaucoup, le passage à la traction sera transparent". Il est vrai qu'une fois passé le choc de la lecture de cette nouvelle fiche technique, la prise en main (voir encadré p. 14) montre que les ingénieurs maison ont réalisé un excellent travail pour donner à l'auto un toucher de route dignes de ses aînées. Dans le même temps, les dirigeants de BMW ont également décidé de bannir tout 6 cylindres des entrailles de la compacte. Ça commence à faire beaucoup! Cela n'empêche certes pas la Série 1 de pouvoir afficher jusqu'à 306 ch (M135i), mais il manquera, pour certains, ce petit plus du 6 en ligne.

La nouvelle architecture induit une nouvelle silhouette

Pourtant, ce n'est pas le plus dérangeant dans cette nouvelle architecture. En effet, Peugeot, avec sa 308, a su démontrer qu'une traction pouvait être aussi plaisante à conduire qu'une propulsion. Et BMW a su trouver les éléments techniques (essieu arrière multibras, différentiel avant mécanique à glissement limité...) pour procurer dynamisme et confort. En



BMW SÉRIE 1 III



LES INFOS CLÉS

À partir de 24 000 €*
Commercialisation :
octobre 2019
Sa rivale :
Mercedes Classe A

*Estimation



GUENTER SCHMIED

Sur la route...

En mars, nous avons essayé différents prototypes de la Série 1. BMW souhaitait convaincre que la traction ne grèverait en rien le plaisir de conduite. Résultat concluant : la 3^e génération de la compacte se montre agile, joueuse et sécurisante quels que soient la puissance et le niveau d'adhérence de la route. En termes de toucher de route, la nouvelle Série 1 est au niveau d'une Peugeot 308.



La présentation reprend l'agencement initié sur la récente Série 3 avec un large écran tactile (jusqu'à 10,25 pouces) qui peut toujours être commandé par la molette de l'iDrive.

revanche, concernant le style de cette nouvelle Série 1, le nouvel agencement a eu une influence non négligeable que les designers ont, semble-t-il, maîtrisée à grand-peine. Afin de marquer sa différence mécanique par rapport à ses concurrentes, la Série 1 proposait jusqu'ici une silhouette très particulière : un long capot moteur et une cabine reculée. Pour cette troisième génération, baptisée F40 en interne (rien à voir avec Ferrari...), la silhouette change radicalement : le capot moteur perd de sa longueur (le moteur n'est plus en long mais en position transverse), sa ligne semble presque se confondre avec celle du pare-brise qui a été avancé, ce qui donne un effet "monospacisant" à l'auto. À se demander si la Série 2 Active Tourer n'a pas servi d'exemple... Si on prend les cotes de cette nouvelle Série 1, elle perd 5 mm en longueur, mais elle prend 34 mm en largeur et, surtout, 10 mm en hauteur.

L'engin perd l'autre élément qui faisait sa spécificité, pour devenir plus conventionnel et plaire au plus grand nombre. Ou plus exactement, déplaire le moins possible. Jochen Schmalholz, responsable produit Série 1, nous présente l'engin dans le détail : *"Les haricots grossissent pour se rejoindre, le pli Hofmeister a été revisité, les feux s'étirent largement sur la poupe"*. Notre homme n'est pas designer et manque clairement d'éloquence pour nous vanter le style de son bébé. À bien y regarder, l'auto semble avoir pris des éléments ici et là dans la gamme, mais en a oublié sa propre personnalité. La persistance rétinienne de la récente Série 3 →



Le dessin du pli Hofmeister a été réinterprété, comme sur la Série 3. Désormais, le chrome n'est plus totalement solidaire de la portière arrière.



Par rapport à l'ancienne, la nouvelle Série 1 perd 5 mm en longueur, 20 mm sur l'empattement, mais elle gagne 10 mm en hauteur. Cela change fortement la silhouette.

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 299 € TTC.** Exemples hors assurances et prestations facultatives. Offres réservées aux particuliers valables pour tout achat d'un MITSUBISHI OUTLANDER PHEV neuf commandé entre le 01/01/2019 et le 30/06/2019 chez tous les distributeurs participants. Sous réserve d'acceptation par PRIORIS, SAS au capital de 15 500 000 €, 69 avenue de Flandre 59700 Maroix-en-Barrois, SIREN 489 581 769 - RCS Lille Métropole. Garantie et assistance Mitsubishi Motors : 5 ans ou 100 000 km, au 1^{er} des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. Tarifs Mitsubishi Motors maximums autorisés en vigueur en France métropolitaine au 02/01/19. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Fief 95067 Cergy-Pontoise Cedex.




MITSUBISHI
MOTORS
Drive your Ambition[®]

Valeurs WLTP selon règlements (EC) 715/2007 et (EU) 2017/1342
Consommation normalisée Outlander Hybride Rechargeable (l/100 km) : 2,0
Émissions CO₂ (g/km) : 46

  Retrouvez-nous sur Facebook et Instagram

www.mitsubishi-motors.fr



Les naseaux ont encore grossi et les optiques peuvent être, en option, à LED.

est prégnante, notamment dans la découpe du vitrage latéral. De plein arrière, elle pourrait même passer pour une Série 3 raccourcie. Il est toutefois interdit de penser à feu la Série 3 Compact...

Toute ressemblance avec la Série 3 est assumée

Cette similitude se poursuit à l'intérieur, où l'agencement de la nouvelle compacte bavaroise semble très proche de celui de la berline. La dalle tactile de l'info-divertissement (8,8 ou 10,25 pouces) surplombe les commandes physiques de la climatisation (des molettes auraient été préférables à des boutons-poussoirs). Le tout est souligné par les raccourcis toujours appréciables pour commander le radio ou toute autre fonctionnalité. Toutefois, la qualité de la baguette laisse quelque peu à désirer... À noter que BMW double les commandes de son système en conservant la molette iDrive. Face au conducteur, l'instrumentation peut être 100 % numérique (des compteurs analogiques sont proposés en entrée de gamme), mais n'est pas aussi personnalisable que chez la concurrence. BMW privilégie la simplicité de lecture au gadget high-tech que peut parfois représenter un tel élément. Un affichage tête haute par projection est également disponible dans la liste des options.

Concernant l'habitabilité, la Série 1 est l'exception à la règle voulant que plus l'empattement est grand, plus l'espace proposé aux passagers arrière est important. En effet, malgré 2 cm de moins que l'ancien modèle entre



Chose rare, malgré la réduction de l'empattement, l'habitabilité arrière progresse, notamment en aisance aux genoux. Les caves à pieds sont bonnes.



Le volume du coffre gagne 20 dm³ pour afficher 380 dm³. Le hayon peut également disposer d'une ouverture électrique.

les deux essieux, la F40 offre plus de place pour les jambes. Les caves à pieds offrent suffisamment d'espace, même lorsque le siège avant est au plus bas, et la garde au toit profite des 10 mm supplémentaires en hauteur. Quant au coffre, BMW annonce 20 dm³ de plus à 380 dm³.

Sous le capot, seuls des 3 et 4 cylindres auront droit de cité. Au lancement, l'offre essence se composera de la 118i (140 ch) et de la M135i xDrive (306 ch), et l'offre diesel se déclinera en 116d (116 ch), 118d (150 ch) et 120d xDrive (190 ch). Les 3 cylindres (118i et 116d) pourront disposer d'une boîte à double embrayage à 7 rapports, quand les 4 cylindres pourront être associés, en option (118d) ou de série (120d xDrive et M135i), à une boîte automatique à 8 rapports.



L'avis de Florian Chopin Le dynamisme de cette nouvelle Série 1 est séduisant, mais son style me laisse dubitatif. Si elle offre plus d'espace, elle perd cette silhouette si particulière qui la démarquait de ses rivales et faisait son succès...



La nouvelle Série 1 peut toujours disposer d'une transmission intégrale (d'office sur la M135i).



Savourer les kilomètres

Pneumatique 18" d'Origine Audi® à partir de 103 €⁽¹⁾



Profitez d'une expérience de conduite unique grâce aux pneumatiques d'Origine Audi®, spécialement conçus pour chaque modèle de la marque. Développés avec les plus grands fabricants, ils remplissent plus de 50 critères de performance, d'adhérence et de sécurité. Et pour une totale sérénité, nous vous offrons 3 ans d'assurance⁽²⁾ pneumatiques. Découvrez l'ensemble de nos offres sur Audi.fr/offres-entretien.

Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 19/07/2019, en France métropolitaine, chez les Partenaires Audi Service participant à l'opération, et non cumulable avec toute autre promotion en cours. (1) Prix TTC conseillé à l'unité pour un pneumatique été AO 225/40 R18 92Y. Pneumatiques Continental : 117 €, Dunlop : 103 €, Pirelli : 136 €, Bridgestone : 117 €, Michelin : 108 €, Hankook : 103 €. Hors pose, hors rouffat et hors pneumatiques hiver. (2) L'assurance pneumatiques est un service offert sous réserve de l'achat et de la monte de pneumatiques ou roues complètes hiver dans le réseau Audi. Voir conditions dans le Passeport Assurance Pneumatiques disponible chez votre Partenaire Audi Service. Pneumatiques remboursés à 100% la première année, 50% la deuxième et 25% la troisième. Les frais d'installation (montage, valves, équilibrage) restent à votre charge.

Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370.
Audi recommande Castrol EDGE Professional.

GRIFFE PEUGEOT

Pour cette nouvelle Corsa, les équipes d'Opel sont parvenues à mélanger l'ADN de la marque avec des gènes de Peugeot.

Par Stany Meurer et Florian Chopin

Deux ans après avoir abandonné le projet initial de nouvelle Corsa (projet très abouti né sous l'ère General Motors), les équipes d'Opel, désormais intégrées au groupe PSA, ont réussi le tour de force de proposer et développer une toute nouvelle voiture. Pour y parvenir, cette sixième génération de Corsa reprend de très nombreux éléments de la récente Peugeot 208 II. Et franchement, extérieurement, seul un œil averti saura mettre le doigt sur les similitudes entre les deux autos (montant arrière, ligne de pavillon...). Les designers de Rüsselsheim sont parvenus à conserver l'identité de la marque et du modèle : la ligne centrale sur le capot en est la preuve... Constat identique à l'intérieur, où hormis le levier de vitesses de la boîte auto très marqué PSA, il est très difficile de s'imaginer à bord d'une 208. Opel a su conserver un certain agencement très germanique : une commande de phares via une molette à gauche du volant et des boutons physiques pour le réglage de la climatisation à la base de la console. L'effet est certes moins "waouh" que dans une Peugeot, mais tout semble bien ordonné avec un écran tactile (7 ou 10 pouces) au centre de la console. Il semble possible également de disposer de compteurs numériques.

Pour la partie technique, cette Corsa F est plus légère (10 % environ) que sa devancière, notamment grâce à une coque pesant 40 kg de moins, plus rigide (15 %), son empattement (2,56 m) est plus long de 28 mm et sa hauteur réduite de 48 mm. À bord, la position de conduite a été nettement abaissée (28 mm), et si l'auto dispose d'un volant classique... contrairement à la Peugeot 208, Opel annonce un rayon de braquage réduit de 1,5 m. Sa gamme de moteurs comprendra les essence 75, 100 et 130 ch (BVA8 sur ce dernier) et le diesel 100 ch. Mais comme la 208, la Corsa nouvelle génération disposera, courant 2020, d'une version 100 % électrique avec un moteur offrant 100 kW (136 ch) alimenté par une batterie de 50 kWh et offrant une autonomie de 330 km en cycle WLTP. Notons que si la Corsa reprend les assistances à la conduite de la 208 (régulateur adaptatif, aide active au maintien dans la voie ou stationnement automatique...), Opel apporte aussi ses propres technologies avec ses optiques à LED à faisceaux matriciels.

L'avis de **Stany Meurer** De toute évidence, cette 6^e génération de Corsa semble bien née, elle qui transpire les gènes de Peugeot par tous les pores de sa carrosserie, notamment dans la précision de conduite exemplaire.

OPEL CORSA F



LES INFOS CLÉS

À partir de 15.000 €*
Commercialisation : fin 2019

Sa rivale :
Ford Fiesta

*Estimation



Malgré de nombreux éléments techniques de la récente Peugeot 208, la nouvelle Corsa affiche une identité très Opel.

Spécial
allemandes

L'épais montant arrière de la nouvelle Corsa peut être une gêne pour la visibilité périphérique du conducteur.



La nouvelle Corsa peut recevoir un écran tactile de 7 ou 10 pouces, ainsi que des compteurs 100% numériques. Rien, dans la présentation, ne rappelle la 208, hormis le levier de la boîte auto.



Spécificité Opel, la Corsa peut recevoir le système IntelliLux LED, les optiques à faisceaux matriciels permettant de rester en feux de route sans éblouir les autres usagers.



CHARLIE MAGÉE

Déjà au volant de la Corsa

Nous avons pu essayer brièvement la nouvelle Corsa dans ses versions essence 100 et 130 ch. Le 3 cylindres 1.2 essence 100 ch, parfaitement adapté à cette voiture, est remarquablement secondé par la boîte (BVM6) bien étagée et, ce qui devient rare, au rapport final pas trop long. Le châssis se distingue par une fermeté évidente, jamais acquise au détriment du confort, et par son absence de tangage ou de roulis. Le train avant ne "lâche" rien, assurant des trajectoires au couteau. Le train arrière suit fidèlement sa trace, verrouillé à

l'asphalte sans compromettre l'agilité, alors que l'amortissement fait le boulot : plus rien à voir avec sa devancière. En revanche, des bruits de roulement se font un peu trop sentir dans l'habitacle sur ces prototypes. Et carton rouge pour la visibilité de trois quarts arrière, entravée par l'épaisseur des montants. La version 130 ch BVA8 améliore sensiblement les prestations dynamiques sans altérer le comportement de l'auto. Toutefois, le bloc 100 ch apparaît largement suffisant pour la Corsa : l'ensemble forme un équilibre remarquable.

VOLKSWAGEN GOLF VIII

À partir de 20 000 €* Commercialisation début 2020

*Estimation

GARDER SON RANG

Malgré la déferlante de SUV sur le marché, Volkswagen maintient le cap avec sa compacte Golf. La marque aurait tort de se priver de ce modèle, le plus vendu en Europe depuis des années. Une concession sera toutefois faite à la tendance actuelle: le cabriolet, qui avait déjà disparu de la gamme en 2016, ne fera pas son retour. Seules les versions 5 portes et break composeront la gamme de la Golf VIII qui sera présentée à l'automne prochain (il se pourrait qu'elle ne soit même pas au Salon de Francfort, du 12 au 22 septembre). Son style va évoluer par touches subtiles, mais la silhouette générale de l'auto se reconnaîtra entre mille. À bord, les changements seront plus profonds avec l'adoption d'un cockpit très horizontal mêlant les compteurs numé-

riques à effet 3D avec un écran tactile pour l'infodivertissement. Des commandes sensibles feront leur apparition pour la climatisation ou le volume sonore. Quant au levier de vitesses des versions DSG, il laissera sa place à une petite manette à commande électrique. Mais c'est dans sa partie mécanique que cette huitième génération fera la différence. Un système d'hybridation légère via une batterie 48 V sera proposé sur les moteurs essence TSI 1.0 et 1.5. Une offre rechargeable sera également au programme. En revanche, il n'y aura plus de version 100 % électrique, cette motorisation étant réservée à la gamme I.D. (voir ci-dessous). Elle pourra en revanche recevoir des aides à la conduite de dernière génération comme sur la récente Passat restylée.



VOLKSWAGEN

Volkswagen I.D. 3 : l'électrique accessible

Si la série limitée de lancement 1st s'affichera, début 2020, à moins de 40 000 € (hors bonus), Volkswagen entend proposer l'entrée de gamme de sa compacte 100 % électrique à moins de 30 000 € (toujours hors bonus). Grâce à la base MEB, l'auto disposera de trois batteries offrant des autonomies différentes (45 kWh pour 330 km, 58 kWh pour 420 km et 75 kWh pour 550 km). L'I.D. se déclinera ensuite en SUV, en familiale et en Combi du futur.

MERCEDES EQ A

À partir de 50 000 €* Commercialisation début 2020

*Estimation

LA PLUS FRANÇAISE DES MERCEDES

La gamme EQ de Mercedes, lancée avec le SUV EQ C, sera complétée par l'arrivée d'une berline compacte, EQ A, courant 2021. Cette voiture, qui reprendra de nombreux éléments stylistiques du concept éponyme présenté à Francfort en 2017 (en photo), sera entièrement fabriquée dans l'usine d'Hambach, en France. Elle remplacera progressivement les Smart qui cesseront d'être fabriquées en Europe d'ici 2022. Comme pour l'EQ C qui tire sa base technique du GLC, la future EQ A pourrait reprendre de nombreux éléments techniques de la récente Classe A. Concernant l'autonomie, l'auto ne pourra pas annoncer moins de 400 km.



PHOTOS MERCEDES



La future EQ A adoptera un style s'inspirant du concept car éponyme présenté au Salon de Francfort en 2017. Ses éléments techniques seront, en revanche, communs avec la Classe A conventionnelle.





ILLUSTRATION: JEAN-FRANÇOIS HUBERT

ET AUSSI...

BMW Série 2 Gran Coupé



ILLUST. J.-F. HUBERT

En renouvelant son offre Série 2 Coupé, BMW lancera, courant 2020, une inédite version Gran Coupé, avec des portes arrières. Outre la plate-forme de la récente Série 1, l'auto reprendra sa présentation intérieure ainsi que ses moteurs, dont la version 306 ch pour la M235i.

Mercedes-AMG Classe A 45



A. MAUJ/CARPIX

Fin 2019, la gamme AMG de la Classe A sera multipliée par trois : aux côtés de la version 35 de 306 ch, on retrouvera deux versions 45 de 385 et 421 ch. Une puissance tirée du 2 l turbo et toujours délivrée aux quatre roues.

Opel Astra restylée



CARPIX

Opel sera le seul représentant du groupe PSA au Salon de Francfort (du 12 au 22 septembre). Outre sa nouvelle Corsa (voir p. 18), le constructeur y présentera son Astra restylée qui sera équipée d'évolutions des moteurs actuels. La future génération n'apparaîtra qu'en 2021.



LARSON/AUTOBILD

AUDI A3 IV

À partir de 25 000 €* Commercialisation début 2020

*Estimation

RATIONNELLE ET CLASSIQUE

Branle-bas chez les compactes du groupe Volkswagen AG. En effet, les VW Golf, Seat Leon et Audi A3 seront renouvelées en quelques mois, au début 2020. La dernière citée verra sa gamme amputée de la moitié de ses carrosseries (les 3 portes et Cabriolet disparaissent). Côté style, l'A3 restera très conventionnelle et ne tombera pas dans l'excès affiché par la récente A1 Sportback. La présen-

tation intérieure se calquera sur celle du Q3 II avec un large écran tactile et une instrumentation numérique. Les différences se feront sur l'implantation du levier de vitesses : l'A3 passera à une boîte S tronic à commande électrique. Comme sur la Golf VIII (voir ci-dessus), certains moteurs pourront recevoir une batterie 48 V, en complément d'une gamme hybride rechargeable puissante.

LAST BUT NOT LEAST...

Dans la famille Classe A, c'est au tour du GLA d'être entièrement renouvelé pour la fin de l'année. Il conservera son style dynamique et devrait proposer, à terme, une gamme entièrement électrifiée.

Par Florian Chopin

Après les berlines et les coupés 5 portes (sans oublier le monospace...), voici les SUV de la gamme A/B. Si Mercedes a présenté au récent Salon de Shanghai un concept préfigurant le futur GLB (*voir ci-contre*), le premier modèle lancé sera le GLA deuxième du nom. Côté style, l'engin ne surprendra pas trop, en adoptant les codes initiés par la berline Classe A. En revanche, grâce à la plate-forme (MFA2), ses cotes vont évoluer (4,45 m de longueur) pour proposer encore un peu plus d'aisance à bord, notamment pour les passagers arrière. En revanche, point de banquette coulissante: le GLA est un SUV dynamique qui laisse le rôle du familial au GLB. À l'avant, la présentation sera similaire aux autres modèles du catalogue avec un double écran numérique, dont celui, tactile, du système d'info-divertissement MBUX.

Des versions hybrides en essence comme en diesel

Concernant les motorisations, le récent bloc essence 1.3 turbo ouvrira le catalogue avec une offre allant jusqu'à 163 ch. Il sera épaulé par le 2.0



Le GLA II comme l'inédit GLB reprendront le tableau de bord initié par la Classe A (*ici en photo*) avec son double écran numérique et son système d'info-divertissement MBUX.

MERCEDES GLA II



LES INFOS CLÉS

À partir de 32 000 €*
Commercialisation : fin 2019

Son rival : BMW X2

*Estimation





MERCEDES

Mercedes GLB : Le chef de famille

Afin de suivre la tendance initiée par les marques généralistes, Mercedes proposera, courant 2020, un SUV pouvant embarquer jusqu'à 7 passagers. Le GLB, présenté sous la forme d'un concept car au Salon de Shanghai, au printemps dernier, ne sera pas une simple évolution du GLA :

aucun panneau de carrosserie ne sera commun aux deux modèles. Long de 4,64 m (la taille du Peugeot 5008 II), le GLB disposera d'une banquette de rang 2 coulissante permettant d'accéder aisément aux strapontins du coffre.



turbo qui se fera un plaisir de monter à plus de 300 ch. À noter que des versions hybrides rechargeables seront proposées. Au rayon des moteurs diesel, seul le 2.0 sera au programme. Dans tous les cas, la boîte à double embrayage à 8 rapports sera mise à disposition, en plus de la version à 7 rapports. La transmission intégrale sera également proposée, en option ou de série selon les versions.

Par la suite, le GLA II pourra disposer d'une offre hybride : système 48 V sur les versions diesel, rechargeable sur l'offre essence pour une autonomie avoisinant les 50 km en cycle WLTP.



L'avis de **Florian Chopin** Considéré sur la première génération comme la meilleure des Classe A, le GLA devrait bénéficier des améliorations apportées à la récente berline compacte pour conserver sa réputation.



ILLUSTRATION: JEAN-FRANÇOIS HUBERT

ÇA SE BOUSCULE !

Si vous pensiez que le Q4 e-tron, présenté sous la forme d'un concept car au récent Salon de Genève, ferait office de Q3 coupé dans la gamme Audi, vous allez être surpris... Courant juillet, le constructeur lèvera le voile sur un nouveau SUV (le sixième de l'offre classique) affichant des dimensions peu ou prou similaires à celles du récent Q3, mais avec une ligne de pavillon fuyante. Son style sera plus musclé encore avec des ailes outrageusement galbées et l'absence de barres de toit. À bord, l'agencement sera celui aperçu sur le Q3 II, mais ce SUV-coupé disposera de technologies plus modernes, notamment dans l'utilisation de l'interface

homme-machine. Pour des raisons économiques, il devrait conserver la banquette coulissante du SUV compact. Pour la partie mécanique, il reposera sur la plate-forme MQB, une différence majeure avec le futur Q4 e-tron (base technique MEB) qui induit que ce Q3 coupé n'aura pas de version 100 % électrique. En revanche, il pourrait disposer d'une offre hybride avant même le Q3 classique...

Dans le même temps, Audi remettra à jour son grand SUV, le Q7, qui devrait gagner le tableau de bord de l'A8. La version SQ7 TDI sera également de retour avec son V8 TDI qui devrait également équiper l'inédit SQ8.

AUDI Q3 SPORTBACK

À partir de **35 000 €*** Commercialisation **automne 2019**

*Estimation



VOLKSWAGEN T-ROC CABRIO

À partir de **28 000 €*** Commercialisation **début 2020**

*Estimation



LE PARI

Pour proposer un substitut à la Golf cabriolet, qui a définitivement tiré sa révérence, Volkswagen n'a rien trouvé de mieux que de décapsuler son T-Roc ! Idée d'autant plus saugrenue qu'aucun SUV découvrable n'a jamais réussi à percer... Afin de compenser le poids dû aux renforts supplémentaires pour rigidifier la caisse, Volkswagen devra fournir à ce T-Roc Cabrio la cavalerie nécessaire pour en faire un engin utilisable au quotidien. Il disposera d'une capote entièrement électrique et pourra embarquer quatre passagers (les places arrière pourraient perdre en largeur). Boîte DSG et transmission intégrale seront proposées.

ILLUSTRATION: JEAN-FRANÇOIS HUBERT

BMW X1 RESTYLÉ

À partir de **33 000 €*** Commercialisation **novembre 2019**

*Estimation

ENFIN HYBRIDE !

Avec cette calandre agrandie aux naseaux accolés, ce X1 restylé pourrait bien faire de l'ombre à la nouvelle Série 1 (voir p. 12). Dans l'opération esthétique, le bouclier avant perd ses antibrouillards ronds au profit d'éléments plus discrets se fondant dans les ouïes béantes. À noter que les optiques peuvent désormais être à LED adaptatives. À l'arrière, les feux conservent leur contour, mais le dessin intérieur est modernisé pour coller au mieux à la signature lumineuse du reste de la gamme. À bord, l'écran tactile de l'infodivertissement comprend une offre allant de 6,5 à 10,25 pouces, pouvant également être contrôlé par la molette de l'iDrive. La banquette arrière peut toujours coulisser sur 13 cm. Au rayon moteurs, le X1 adopte (enfin !) un système hybride rechargeable avec la version xDrive25e dotée d'une batterie de 9,7 kWh procurant une autonomie en tout électrique d'environ 50 km (en cycle WLTP). En attendant cette version prévue pour le printemps 2020, le X1 se contentera de moteurs 100 % classiques allant de 116 ch (sDrive16d) à 231 ch (xDrive25i). Boîte à double embrayage (7 rapports) ou automatique (à 8 rapports) sont au programme.



OPEL GRANDLAND X HYBRID4

À partir de **45 000 €*** Commercialisation début 2020

*Estimation

COMME LES COPAINS

Cousin technique du Peugeot 3008 II et des autres SUV compacts du groupe PSA, l'Opel Grandland X se déclinera, début 2020, en version hybride rechargeable. Il disposera de la même technologie: le 4 cylindres 1.6 turbo de 200 ch associé à deux électromoteurs (un sur chaque essieu) de 80 kW chacun (109 ch) alimentés par une batterie au lithium-ion délivrant une capacité de 13,2 kWh. Le tout est couplé à une boîte automatique à 8 rapports. Opel annonce une autonomie en tout électrique (selon le cycle WLTP) de 50 km. L'auto disposera de quatre modes de conduite: électrique, hybride (auto), AWD et Sport. Ainsi que d'un système de récupération d'énergie accrue permettant de n'utiliser qu'une seule pédale.

ILLUSTRATION BERNHARD REICHEL

ET AUSSI ...

VW Tiguan CC



ILLUS. J.F. HUBERT

Skoda a bien son Kodiaq GT en Chine, pourquoi Volkswagen n'aurait-il pas son Tiguan Coupé? Cette 3^e déclinaison du Tiguan (après le classique et le 7 places) pourrait faire son apparition courant 2020, au moment du restylage du SUV. Il disposera des blocs les plus puissants de la gamme.

Opel Mokka X II



AXEL WIERDEMANN

La deuxième version du SUV urbain (2020) s'inspirera du concept GT-X Experimental (en photo) et reprendra la base technique du Peugeot 2008 II. Ses dimensions évolueront peu (4,30 m de long), mais il disposera d'une version 100% électrique.

BMW iX3



BMW

Finie la plate-forme en fibre de carbone et alu pour la gamme i, BMW reprend la base technique CLAR pour proposer des autos thermiques, hybrides ou 100% électriques. Ces dernières seront toujours siglées "i", à l'instar du iX3 (2020), sorte de X3 équipé d'un électromoteur de 270 ch et d'une batterie de 70 kWh pour une autonomie annoncée de 400 km.



L'écran tactile dédié à l'infodivertissement variera de 6,5 à 10,25 pouces de diagonale.



La signature lumineuse BMW se retrouve dans le dessin intérieur des feux, qui a été retravaillé.



PHOTOS GLENTES SCHMIED

PLUS QU'UN RESTYLAGE

La gamme A4 dans son ensemble (berline, break et Allroad) reçoit un restylage qui porte, pour une fois, aussi bien sur l'esthétique, l'ergonomie intérieure que sur la mécanique. Par Florian Chopin

Histoire de ne pas se laisser distancer, notamment sur le plan technique, par la récente BMW Série 3, Audi offre un restylage pour le moins conséquent à sa gamme A4. En effet, une fois n'est pas coutume, le style extérieur a été largement modifié par rapport à la version originelle. La calandre a été aplatie et élargie, les optiques sont plus grandes, les ailes sont plus marquées, le montant de la custode arrière est plus incliné, les feux sont plus épais et un bandeau chromé fait le lien entre eux. Pour une fois sur un restylage Audi, le travail des designers ne passe pas au second plan. "Nous avons souhaité les différencier toutes: la calandre des versions de base est horizontale, celle de l'A4 Allroad est verticale, et celle des S Line et S est en nid-d'abeilles", précise Amar Vaya, responsable du style extérieur

de l'auto. Avec les évolutions opérées sur les récents modèles de la marque (A1 Sportback, Q3 II...), l'A4 devait être modernisée. Toutefois, certains détails surprennent, comme la position du capot moteur sur la calandre: si sur une version sportive comme la S4, l'effet peut évoquer celui de la récente A1 Sportback, sur une version standard, cela donne l'impression que les deux éléments ne vont pas ensemble... Le capot moteur est strictement identique à celui de l'ancienne (tout comme le pavillon). À bord, l'A4 entre dans l'ère du tactile avec l'adoption d'une dalle de 10,1 pouces pour l'info-divertissement. Audi aurait pu conserver la molette du MMI, toujours pratique en conduisant, mais le constructeur a préféré rajouter un rangement, soit. Mais pourquoi avoir choisi du laqué noir autour du levier de vitesses? On notera que les commandes physiques de la climatisation ont été conservées, et c'est heureux. Pour



AUDI A4 BERLINE

À partir de 34 000 €*
Commercialisation automne 2019

*Estimation

AUDI A4 ALLROAD

À partir de 53 000 €* Commercialisation automne 2019

*Estimation

PHOTOS AUDI



S4 TDI

Pour l'Europe, les versions S essence, c'est terminé! En effet, le V6 3.0 de 347 ch se nourrit au diesel. Il dispose d'un compresseur électrique ainsi que d'un alterno-démarréur alimenté par une batterie 48V offrant une capacité de 0,5 kWh et possédant une puissance de récupération au freinage de 8 kW. L'auto est ainsi capable de passer de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes.

Spécial
allemandes

Le reste, cette version restylée conserve la même présentation et dispose toujours, en option, des compteurs numériques (Virtual Cockpit) via une dalle de 12,3 pouces.

Un système hybride léger sur tous les moteurs essence

Pour la partie moteurs, l'innovation sera l'adoption d'un système hybride léger sur de nombreux blocs. Ainsi, l'ensemble de la gamme essence (150, 190 et 245 ch) sera équipé d'une batterie 12V supplémentaire, tout comme les deux diesels d'entrée de gamme (136 et 163 ch) qui seront commercialisés par la suite. Au lancement, les versions 40 TDI 190 et 45 TDI 231 ch en seront dépourvues. Le seul V6 à disposer d'une batterie 48V sera la S4 (voir encadré). Une seule offre manuelle (35 TFSI) sera proposée, toutes les autres seront équipées d'une boîte automatisée S Tronic 7 ou Tiptronic 8. La transmission intégrale sera également au programme.



L'avis de **Florian Chopin** Que ça plaise ou non, l'A4 gagne, avec ce restylage, une vraie personnalité. Audi en profite pour montrer son savoir-faire en matière d'hybridation. Seul regret, la disparition du MMI...



À l'occasion de ce restylage, l'A4 gagne un écran tactile de 10,1 pouces avec le nouveau système d'info-divertissement. Les compteurs numériques sont toujours en option.



AUDI A4 AVANT



LES INFOS CLÉS

À partir de 36 000 €*

Commercialisation :
automne 2019

Sa rivale :
BMW Série 3 Touring

*Estimation

BMW i4À partir de **65 000 €*** Commercialisation **courant 2020**

*Estimation

À S'Y MÉPRENDRE

À l'occasion du Salon de Francfort 2017, BMW présentait le concept i Vision Dynamics préfigurant ce que serait la future berline dynamique électrique de la marque. Peu d'éléments techniques étaient alors transmis, hormis une autonomie (600 km), un 0 à 100 km/h (4 secondes) et une vitesse de pointe (plus de 200 km/h). Pour le reste, l'engin affichait une ligne futuriste semblant sortir d'un film d'anticipation annonçant les années 2030...

Deux ans ont passé, et les premiers prototypes d'une éventuelle berline électrique de BMW qui tournent n'ont clairement pas la silhouette de ce concept. Le constructeur n'a pas abandonné le projet, mais a sérieu-

La silhouette pourrait être celle d'une Série 4 Gran Coupé. Presque... Il s'agit bel et bien de la future i4, qui disposera d'une motorisation 100% électrique.



sement revu son cahier des charges. En effet, plutôt que d'utiliser une base technique aux coûts exorbitants faite de fibre de carbone et d'aluminium (utilisée pour les i3 et i8), l'allemand a préféré développer une plate-forme modulaire capable de convenir à des modèles thermiques, hybrides ou 100% électriques. C'est ainsi que la future i4 partagera de nombreux éléments techniques (trains roulants, habitacle...) avec la récente Série 3. En revanche, les blocs conventionnels seront remplacés par un électromoteur placé sur l'essieu arrière (les puristes seront ravis). Puissance dudit moteur et capacité de la batterie varieront en fonction de l'autonomie choisie... Quant au style, là aussi, il devrait être similaire aux modèles thermiques. C'est ainsi que la future i4 se rapproche clairement de ce que sera la prochaine Série 4 Gran Coupé. Seuls les échappements ont disparu et les poignées de portière semblent affleurantes. Pour des raisons économiques, la présentation intérieure devrait également suivre le même chemin : comprenez par là que l'i4 disposera d'un agencement calqué sur celui de la Série 3, avec un large écran tactile.

PORSCHE TAYCAN SPORT TURISMOÀ partir de **105 000 €*** Commercialisation **fin 2020**

*Estimation



Après le concept Mission E, Porsche a présenté son dérivé Cross Turismo, préfigurant le break de chasse de la Taycan, la berline électrique.

UN AUTRE MONDE

Porsche s'apprête à entrer de plain-pied dans l'univers de l'électrique. Le concept Mission E (Francfort 2015) deviendra en effet une réalité commerciale à la fin de l'année, sous le nom de Taycan. L'engin, une longue berline sportive, reposera sur la plate-forme PPE (Premium Platform Electric) du groupe Volkswagen (version haut de gamme de la MEB). Une base technique capable de recevoir deux électromoteurs (un sur chaque essieu) et pouvant délivrer plus de 600 ch, et une batterie de près de 100 kWh. De quoi permettre à l'engin d'accélérer de 0 à 100 km/h en moins de 3 secondes et d'afficher une autonomie de plus de 600 km. Cette Taycan se déclinera par la suite en break de chasse avec la version Sport Turismo, dérivant du concept Mission E Cross Turismo (en photos).



PHOTOS PORSCHE

BMW Série 3 Touring

Quelques mois après l'arrivée de la nouvelle Série 3 berline, BMW lancera, à l'automne, sa déclinaison break (Touring). Si, en France, cette carrosserie est moins courue, elle représente le gros des ventes en Allemagne, en Grande-Bretagne et même en Italie. Gageons que sur la nouvelle mouture, BMW aura conservé les spécificités du modèle, dont la lunette arrière indépendante. La gamme des moteurs devrait se calquer sur celle de la berline, y compris pour l'hybride. Quid de la version M (que la Série 3 Touring n'a jamais eue) ?

ILLUSTRATION JEAN-PAOLO HUBERT



WILFRIED WULFF/BMW

MERCEDES CLASSE C V

À partir de **39 000 €*** Commercialisation **courant 2020**

*Estimation



LARSON / AUTO BILD

DANS LA CONTINUITÉ

La future Classe C (code W206) roulera dans les traces de l'actuelle génération. En effet, la plateforme (MRA) sera reconduite et modernisée, induisant des dimensions peu ou prou similaires (4,70 m de longueur). Côté style, les arêtes seront légèrement gommées pour offrir des galbes plus doux encore. À bord, la familiale de la gamme cédera aux sirènes des deux écrans numériques, comme le reste de la gamme, avec deux dalles de

12,3 pouces, celle du système d'info-divertissement (baptisé MBUX chez Mercedes) étant tactile. Sous le capot, la Mercedes associera un grand nombre de ses moteurs thermiques à une hybridation légère via une batterie de 48 V. Des versions rechargeables seront également au catalogue. Les puristes seront ravis d'apprendre le retour du 6 cylindres en ligne sous le capot de la Classe C (disparu depuis la W202), mais il s'agira ici de diesel.

ET AUSSI...

Porsche 928 II



ILLUS. B. REICHEL

Bentley, avec sa récente Continental GT, a prouvé qu'un coupé à moteur avant pouvait être développé sur la plate-forme MSB du groupe VW. La rumeur de retour d'un descendant à la Porsche 928 se répand ainsi à nouveau et, en interne, les designers ne seraient pas contre l'idée. Reste à savoir si Porsche entend investir à nouveau ce marché...

Audi e-tron GT



AUDI

Long de près de 5 m, ce coupé électrique reprend la base technique de la future Porsche Taycan (voir page de gauche). Batterie de 90 kWh, puissance de près de 600 ch, 0 à 100 km/h en 3,4 s et autonomie de 400 km. Commercialisation prévue pour 2021.

BMW Z4 Coupé



ILLUS. J.-F. HUBERT

Pourquoi Toyota et sa Supra auraient-ils l'apanage du coupé ? Les fans du Z4 réclament à cor et à cri le retour de cette carrosserie apparue sur la 1^{re} génération du modèle (E86). Un retour qui pourrait également signer celui d'un vrai Z4 M...

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De
à

A
Z

Par **Daniel Carroux**



Fiat 500 Rockstar

FIAT

Fiat

500 Faute de renouveler la 500, son modèle fétiche, Fiat revoit sa gamme. Cette dernière, de fait, s'étouffe avec l'entrée en service de deux nouvelles finitions facturées aux mêmes prix, alias **Star** et **Rockstar**. Ces livrées offrent de série la banquette fractionnable par moitiés, les antibrouillards, les radars de recul, l'écran TFT 7 pouces pour l'ordinateur de bord, l'écran central tactile de 7 pouces, l'interface smartphone (Apple CarPlay/Android Auto), le toit vitré panoramique et les jantes alliage de 16 pouces. Elles se distinguent entre elles par leur ambiance intérieure. Rajoutez 2 500 € aux prix indiqués ci-contre pour la 500 Cabriolet.

LA GAMME FIAT 500

| Essence | Motorisations/boîtes | Malus | Finition | Prix |
|---------|------------------------|-------|-------------------------------------|---|
| - | 1.2 69 ch BVMS | 0 € | Pop/Lounge/Sport/Star/Rockstar/Club | 12 990 / 14 990 / 14 990 / 15 990 / 15 990 / 17 990 € |
| | 1.2 69 ch BVR5 | 50 € | Pop/Lounge/Sport/Star/Rockstar/Club | 14 190 / 15 990 / 15 990 / 16 990 / 16 990 / 18 990 € |
| | 0.9 TwinAir 85 ch BVMS | 0 € | Lounge/Sport/Star/Rockstar/Club | 16 890 / 16 890 / 17 890 / 17 890 / 19 890 € |

Mini Clubman



Mini

Clubman & Countryman

306 ch : c'est ce qu'offrent le break Clubman et le SUV Countryman passés sous licence John Cooper Works (JCW). La harde et les 450 Nm de couple sont délivrés par un 4 cylindres essence 2.0 biturbo. La BV8 Steptronic associée à ce dernier retient en son sein un autobloquant mécanique pour les roues avant et la transmission intégrale dite All4, retravaillée

au passage, est servie d'office. À titre indicatif, les Clubman et Countryman JCW demandent respectivement 4,9 et 5,1 s pour passer de 0 à 100 km/h d'après Mini. Clubman JCW : 44 900 et 48 600 € sous les finitions JCW et JCW Ultimate. Countryman JCW : 46 800 et 51 200 € sous les mêmes finitions. Émissions de CO₂ et plus que probables malus allant avec non communiqués à l'heure où sont écrites ces lignes.

MINI

Nissan

Leaf La gamme de la Leaf s'élargit. Dans un premier temps, la nouvelle finition baptisée First ouvre ladite gamme, étant précisé qu'elle ne couvre que la version 40 kWh de la Leaf – 150 ch et 270 km d'autonomie. Partant de là, une explication de texte s'impose. Acte 1 : le prix de la Leaf 40 kWh First est de 35 400 € avant déduction de quelque sorte que ce soit. Acte 2 : ce prix se réduit à 26 990 € après déduction du bonus de 6 000 € et la remise de 2 410 € généreusement accordée par Nissan. Acte 3 : la Leaf 40 kWh First est facturée 21 990 € quand l'État ajoute les 2 500 € de la prime à la conversion, prime doublée par Nissan – 5 000 € au total donc. Acte 4 : rappels que la prime à la conversion susmentionnée passe à 5 000 € pour les foyers non imposables parcourant un minimum de 60 km pour se rendre à leur travail et en revenir. Nissan double là encore la prime et, ce faisant, la Leaf 40 kWh First revient à 16 990 € dans ce cas précis. Batterie incluse.



Nissan Leaf

L'équipement de série retient l'écran tactile de 8 pouces, l'interface smartphone, la caméra de recul, la reconnaissance de panneaux de signalisation et les jantes alliage de 16 pouces. En parallèle, une version plus puissante de la Leaf fait son apparition. L'électromoteur

requisitionné libère 217 ch et la capacité de la batterie s'élève à 62 kWh avec à la clé une autonomie de 385 km. Prix de la Leaf 62 kWh : 43 700 et 45 500 € sous les finitions respectives N-Connecta et Tekna. Avant déduction du bonus de 6 000 €, c'est entendu.

PORSCHE



Porsche Cayenne S Coupé

Porsche

Cayenne Coupé À peine débarqué sur le marché, le Cayenne Coupé s'offre les services d'un troisième moteur. Le V6 2.9 biturbo de 440 ch (550 Nm) pour le couple) en question équipe le Cayenne Coupé dit S. Celui-ci s'intercale, dans la gamme, entre le Cayenne Coupé de base (voir *essai p. 48*), gratifié d'un V6 3.0 fort de 340 ch et le Cayenne Turbo Coupé emmené par un V8 4.0 délivrant 550 ch. BVA8 et transmission intégrale de rigueur, comme il se doit. Cayenne S Coupé : 101 817 €. Rajoutez 10 500 € pour le malus.

Renault

Mégane La gamme de la compacte évolue peu avant son restylage prochain. La Mégane reçoit en effet la variante de 150 ch du 4 cylindres diesel 1.7 Blue dCi. Associée sans autre choix à la boîte robotisée à 6 rapports EDC, cette unité coiffe ce faisant l'offre diesel de la Mégane, composée jusqu'à présent des deux variantes de 95 et 115 ch du bloc 1.5 Blue dCi. Elle est disponible sous les finitions Intens et GT-Line aux prix respectifs de 32 800 et 34 600 €. Rajoutez 1 000 € pour le break Mégane Estate pareillement motorisé. De malus il n'est point question.

Renault Mégane



RENAULT

DACIA

LE MIRACLE FRANCO-ROUMAIN A 20 ANS

RACHETÉ PAR RENAULT À L'ÉTÉ 1999, DACIA EST PASSÉ DE **MARQUE ANECDOTIQUE** À CONSTRUCTEUR **CHAMPION DU LOW-COST**, DONT LES PRODUITS SE SONT VENDUS À 5,6 MILLIONS D'EXEMPLAIRES DANS PRÈS DE 45 PAYS. RETOUR SUR UNE **SUCCESS-STORY À LA FRANÇAISE**.

Par Brice Perrin



Le pique-nique annuel, symbole de la flamboyante réussite de Dacia en France.

Dacia en 8 dates

- 1966:** la marque automobile Dacia est lancée en Roumanie.
- 1999:** Renault acquiert 51 % du capital de Dacia, et augmente sa participation à 80,1 % l'année suivante.
- 2 juin 2004:** la première Logan est révélée au monde depuis le Technocentre de Guyancourt (78).
- Juin 2008:** Dacia lance la Sandero, une petite berline compacte.
- Mars 2010:** le premier SUV de la marque, le Duster, est commercialisé.
- Mars 2012:** Dacia dévoile son premier monospace, le Lodgy.
- Septembre 2012:** Dacia dévoile la deuxième génération de sa berline Logan au Mondial de l'Automobile à Paris.
- 2015:** Dacia annonce avoir vendu 3,5 millions de véhicules depuis son rachat par Renault.



Fin des années 1990, Dacia, marque quasi inconnue hors des frontières roumaines, vivote. Lancée 33 ans plus tôt, elle se contente de vendre des Renault 12 produites sous licence et légèrement modifiées puis, à partir de 1995, elle propose une berline plutôt rudimentaire, la Nova. En 1999, Renault dépense 50 millions de dollars pour acquérir la majorité du capital de Dacia. Très vite, une nouvelle stratégie est lancée, en même temps que l'usine de Pitesti est modernisée, avec un investissement de près de 500 millions d'euros : la marque va devenir un spécialiste du *low cost*. Le concept : des voitures simples et accessibles, mais robustes et fiables, destinées avant tout aux marchés émergents.

DES OBJECTIFS AMBITIEUX... ET DÉPASSÉS

En 2004, la marque roumaine s'était fixé un objectif très ambitieux : 700 000 voitures ven-

dues à l'échéance 2010, donc en un peu moins de six ans. Pour une marque quasiment inconnue, avec un seul modèle au catalogue, c'était audacieux. Mais en 2010, le groupe Renault a immatriculé bien plus que l'objectif initial, avec plus de 1,6 million de Logan et Sandero vendues dans le monde... Mais à l'origine, les seuls débouchés de la Logan et de ses dérivés étaient les marchés émergents. "Devant l'accueil de la presse et la demande des clients, Dacia Logan est commercialisée en Europe au printemps 2005", rappelle Renault. La suite ? Début

2018, la marque a passé le cap des 5 millions de véhicules vendus dans le monde depuis 2004, dont un million sur le seul marché français. Et comme le souligne Felipe Munoz, analyste chez Jato : "À ses débuts, il s'agissait d'une sous-marque mineure de Renault, mais à peine 14 ans plus tard, Dacia est devenue la marque affichant la meilleure performance commerciale en Europe. Au cours des trois premiers mois de 2019, la marque roumaine a enregistré une

part de marché record de 3,63 %, soit 0,61 point de plus qu'au premier trimestre 2018, ce qui en fait le premier gagnant en parts de marché." Et la Sandero reste la voiture la plus vendue aux particuliers, en France comme en Europe. En 2018, 79 % des Dacia neuves en Europe étaient immatriculées par des particuliers, contre 44 % pour l'ensemble des marques vendues.

UN PIONNIER... PRESQUE SEUL AU MONDE

Dacia est la seule marque à avoir autant réussi dans le *low cost*, surtout à l'échelle globale. Tous les autres projets d'envergure ont périéclité. Ils reposaient souvent sur des modèles existants, mais simplifiés et dépeuplés pour être vendus encore moins cher. Et même quand l'intention y était, ça n'a jamais flambé : lancée en 1996 avec une ambition mondiale, la Fiat Palio s'est vendue à peine à la moitié des capacités de production... De son côté, la Logan de Dacia était conçue pour des marchés précis, à un tarif figé dès le départ, sans pour autant sacrifier le confort et la fiabilité. Le succès a été implacable. Et le groupe Renault est en passe de réussir en Inde avec la Kwid, là où même l'industriel local, Tata, a échoué avec sa Nano. Elle n'a jamais dépassé 75 000 immatriculations annuelles (pour des capacités industrielles plus de 3 fois supérieures !) contre plus de 105 000 pour la Kwid en 2016 – mais seulement 92 000 en 2017 et près de 70 000 l'an passé : la concurrence de Maruti-Suzuki est malgré tout rude, et le restylage de la Kwid sera le bienvenu.

L'EUROPE AVANT TOUT

Si les produits Dacia s'écoulent sur presque tous les continents grâce à l'astuce qui consiste à les rebadger Renault sur certains marchés, le cœur de marché de la marque roumaine reste l'Europe, qui concentre plus de 70 % des ventes annuelles. En 2018, 73 % des Dacia neuves ont été immatriculées en Europe, soit près de 3 voitures sur 4. Débouché historique et légitime de

Tout a commencé avec un modèle basique destiné aux marchés émergents...





“Les voitures qui sont des dérivés de Dacia chez Renault, je veux que ça cesse.”

Laurens Van den Acker, patron du style Renault

DENIS MEUNIER/RENAULT

Dacia, la Roumanie ne concentre que 10 % des ventes de la marque, dont le plus gros client reste de loin la France, avec plus de 140 000 voitures vendues en 2018, soit presque deux fois plus qu'en Allemagne, territoire où l'automobile de luxe est reine, et malgré tout deuxième marché de Dacia dans le monde! En d'autres termes, Renault a bien fait de croire au succès de sa marque *low cost* au-delà de l'Europe de l'Est et des marchés émergents.

La France, premier marché mondial de Dacia

En rachetant Dacia, Renault n'avait pas l'ambition de conquérir l'Europe de l'Ouest... Qui représente pourtant, aujourd'hui, près de trois quarts de ses ventes mondiales !



LOW COST, MAIS PAS LOW TECH

Quinze années après le lancement de la Logan, Dacia reste fidèle à son ADN. Ses tarifs demeurent très accessibles, au point qu'en France, c'est la marque qui affiche les prix catalogue les plus bas du marché. Le prix de base n'a augmenté que de 300 € en 10 ans : la Logan débute à 7 900 €, et la Sandero ne réclame que 90 € de plus en version de base. À 10 150 €, le Lodgy est le monoplace le moins cher du marché. Idem sur le segment des SUV avec un Duster qui s'affiche à partir de 11 990 €. D'après le spécialiste Statista, le prix de vente moyen d'une Dacia est de 11 530 € en France. Pour autant, grâce au partage des coûts de développement et de production avec Renault, Dacia ne lésine pas sur les équipements : clim automatique, écran de navigation connecté, caméra de recul... Seule concession : la notation à l'EuropNCAP. La plupart des Dacia se contentent de 3 étoiles (sur un maximum de cinq), du fait d'aides à la sécurité moins fournies et évoluées, et d'une protection des occupants un peu moins bonne.

LE SAUVÉ DEVIENT SAUVEUR ?

Renault n'a pas seulement aidé Dacia : il l'a sauvé. À tel point que la marque roumaine est aujourd'hui en pleine forme. L'histoire vous en rappelle une autre ? C'est normal : le conte de fées fut similaire pour Nissan, à ceci près que le japonais ne reste qu'un partenaire stratégique lié par des participations croisées, quand Dacia est détenu à 99,3 % par le groupe Renault. Et c'est tant mieux pour ce dernier, car en comptant les modèles Dacia badgés Renault – l'ensemble formant la gamme "Global

Access" –, les véhicules de la marque roumaine représentaient 1,24 million d'unités, soit 31 % des ventes du groupe. Une voiture sur trois! Aidé par Renault, pour ne pas dire ressuscité, Dacia est aujourd'hui une composante essentielle du groupe français. Pour Bernard Jullien, directeur de la marque, "les évidences statistiques sont là : le Global Access fait la croissance et fait dire à certains – avec un peu d'amertume – que Renault est en train de devenir le spécialiste du *low cost*". Il tempère toutefois et explique que "la part croissante du Global Access ne s'effectue pas au détriment de Renault : c'est le différentiel de croissance qui explique la « marginalisation »". La marque Renault affiche toutefois des ventes en baisse de 5,2 % pour 2018 (contre une hausse de 7 % pour Dacia). Le groupe français précise que "le programme Global Access est un pilier de la stratégie d'internationalisation du Groupe Renault avec une gamme amenée à se développer encore et un objectif de 2 millions de véhicules vendus par an à l'horizon 2022", sur le total de 5 millions d'unités annuelles que vise l'industriel à la même échéance. Et si le groupe Renault, pris dans sa totalité, affiche 6,3 % de marge opérationnelle (pour 2018), certains analystes estiment celle de Dacia à plus de 10 % : rentable, le *low cost*!

*Groupe d'études et de Recherche permanent sur l'industrie et les salariés de l'Automobile

DACIA SANS RENNAULT, C'EST POSSIBLE ?

Avec le succès commercial, Dacia aurait pu élargir ses prétentions et perdre son âme. Renault a eu l'intelligence de préserver son ADN : des modèles simples, des technologies éprouvées et un équipement complet mais avec un train de retard sur la gamme Renault (motorisations hybrides, connectivité et assistances à la conduite sont encore aux abonnés absents). En fait, Dacia va encore renforcer son identité : comme le révélait à l'hiver dernier** Laurens Van den Acker, patron du style Renault : "Les voitures qui sont des dérivés de Dacia chez Renault, je veux que ça cesse." L'idée est d'abolir tout risque de confusion, et d'avoir plus de liberté chez Dacia, mais aussi chez Renault, qui propose désormais des modèles spécifiques très concurrentiels sur certains marchés (Kwid, Kaptur, Arkana). Le styliste avance ainsi que "les Dacia de prochaines générations seront géniales". L'avenir ? Une gamme renouvelée mais peu étendue, l'accès à des motorisations hybrides, et un style qui va continuer à se démarquer et à progresser, grâce à l'excellente maîtrise des coûts sur les autres postes de dépense.

**Autocar, décembre 2018)

L'avis de L'Auto-Journal

Seulement 6 modèles dans la gamme, des intérieurs basiques, un équipement complet mais sans fioritures. Et pourtant, Dacia cartonne sur des marchés "exotiques" mais aussi sur les terres historiques de l'automobile que sont la France et l'Allemagne. Le secret ? Une stratégie "design to cost" qui permet de limiter les coûts dès la conception, des modèles fiables qui en donnent "pour son argent" et une concurrence complètement dépassée par ce coup de génie industriel, commercial et marketing. Dacia n'accorde pas davantage de remises que Porsche ou Ferrari, et parvient à fédérer ses clients au point d'en rassembler chaque année 10 000 pour un pique-nique géant. Une belle histoire partie pour durer...

**Spécial
FÊTE
DES PÈRES**

50%

de remise sur votre
abonnement **L'Auto-Journal**

VOTRE OFFRE EXCEPTIONNELLE
L'Auto-Journal sans engagement



CHOISISSEZ VOTRE 1^{er} CADEAU :



Valeur
40€

Montre connectée
Design et pratique !



Valeur
40€

Écouteurs bluetooth
Nomades pour
un son surround !



Valeur
40€

Radio réveil
Pour un réveil
en douceur !

4€30 PAR MOIS
SEULEMENT !
au lieu de 8,57€*

50%
DE REMISE

+ VOTRE 2^e CADEAU : LES VERSIONS NUMÉRIQUES



BULLETIN D'ABONNEMENT à retourner sous enveloppe affranchie à : Service Abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

P1035

1 - Je choisis mon offre d'abonnement :

**L'Auto-Journal
sans engagement**

-50%

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2, dont 1 spécial salon dans l'année pour 4,30€/mois seulement (au lieu de 8,57€) pendant 6 mois puis 6,42€ par mois. Résiliable sans frais à tout moment.

1029305

Je remplis l'IBAN et le BIC présent sur mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB pour le prélèvement automatique.

IBAN :

BIC :

8 ou 11 caractères selon votre banque

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. 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 de EMAS. Créancier : EMAS, 8, rue François Dry - 92543 Montrouge Cedex 09 - France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

JE CHOISIS 1^{er} CADEAU : Montre connectée **ou** Écouteurs bluetooth **ou** Radio réveil

L'Auto-Journal - 1 an

-26%

25 n° dont 1 spécial salon dans l'année pour 77€ au lieu de 102,79€. Ce qui équivaut à 6,42€ par mois.

1029313

Je choisis mon mode de paiement : Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal

ou par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin :

Cryptogramme :

2 - J'indique mes coordonnées :

Tél. :

Mobile :

Email :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques

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

Dater et signer obligatoirement :

À :

Date :

Signature :

M. Mme

Date de naissance :

Nom :

Prénom :

Adresse :

CP :

Ville :

Retrouvez les offres spéciales
Fête des Pères sur
www.kiosquemag.com/AUTOFP

**KIOSQUE
mag**

*Prix de vente en kiosque : L'Auto-Journal 22 n° à 3,90 €/n°, 2 n° exceptionnels à 4,50 € + 1 n° Spécial Salon à 7,99 €. Offre valable jusqu'au 31/12/2019 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 CDV sur le site www.kiosquemag.com. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service abonnements. Conformément à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de modification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. J'accepte que mes données soient cédées à des tiers en cochant la case ci-contre :

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





Jean-Luc Fugit, à l'origine de l'amendement sur la fin du moteur thermique.

AURÉLIE N. MOISSARD/IPS/MAXPPP

ENVIRONNEMENT

La fin du moteur thermique prévue pour 2040

Lors de l'examen du projet de Loi d'orientation des mobilités (LOM), les députés ont adopté à la mi-mai un amendement déposé par Jean-Luc Fugit, rapporteur, qui prévoit "la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040". En clair, l'interdiction pour les constructeurs d'utiliser des moteurs thermiques. L'amendement annonce, de façon plus générale, que "la France se fixe l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres". Un objectif évidemment très ambitieux, qui permettra de réduire pollution et émissions de gaz à effet de serre, mais qu'il faudra évidemment accompagner d'une réflexion sur la conversion massive de notre industrie et sur le surcroît de puissance électrique qu'engendrera cette évolution réglementaire, même si l'évolution du marché sera nécessairement progressive.



RENAULT

NOUVEAUTÉS De la tension chez Skoda !



SKODA

Jusqu'à présent, les marques généralistes du groupe Volkswagen ont manifesté peu d'intérêt pour l'électrification. En dehors de la marque VW, c'était un peu le désert technologique sur ce plan. Mais Seat a enfin de l'ambition sur le sujet, et Skoda annonce des nouveautés enthousiasmantes: d'une part, une Superb qui profite d'un gros restylage (que la marque tente de faire passer pour un renouvellement...) pour annoncer une variante hybride rechargeable. Elle combine un 1.4 TSI de

156 ch et un moteur électrique de 85 kW, pour un total combiné de 218 ch et des émissions normalisées de CO₂ annoncées à 40 g/km. La batterie de 13 kWh assure un roulage 100 % électrique pendant 55 km (cycle WLTP). Skoda lance également une version électrique de sa minicitadine Citigo, sobrement baptisée "e", propulsée par un moteur de 61 kW et affichant 265 km d'autonomie (cycle WLTP) grâce à une batterie de 37 kWh. Reste à connaître son tarif, que Skoda promet très alléchant.

Les chiffres du marché européen en avril 2019



-0,4%

Immatriculations de voitures neuves par rapport à avril 2018.

+14,7%

C'est la hausse des immatriculations de Citroën en Europe en avril. Les ventes de la marque (57 959 unités) se rapprochent de celles d'Opel, en baisse de 3,4% (69 068).

1 303 787

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois d'avril, soit 5,3 millions depuis le début de l'année (en baisse de 2,6%). En Europe, une voiture neuve sur quatre est vendue en Allemagne.

310 715

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Allemagne en avril (-1,1%), contre 188 196 en France sur la même période.

DU 19 JUIN AU 3 NOVEMBRE BUGATTI À LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE

www.citedelautomobile.com

S'il est un musée qui peut légitimement accueillir une exposition temporaire pour célébrer les 110 ans de Bugatti, c'est bien celui de Mulhouse, par ailleurs proche du site de production de la prestigieuse marque. Mêlant supercars modernes et modèles classiques, cet événement présente également objets uniques et des archives rares. La Cité de l'Automobile propose aussi, à cette occasion, des baptêmes en Bugatti Veyron. L'entrée est à 14 €.



CITÉ DE L'AUTOMOBILE



RECORD La Mégane à nouveau reine du Ring

Avec Seat et Volkswagen, Renault fait partie de la bande des "généralistes" qui aiment bien titiller le chrono sur la boucle nord du Nürburgring, en Allemagne. La nouvelle Mégane R.S. Trophy-R vient de réaliser un tour en 7 minutes et 45 secondes, chipant ainsi la couronne qui coiffait jusqu'alors

la Golf GTI Clubsport S (7' 47"). Cette nouvelle version de la Mégane R.S. affiche une puissance inchangée (300 ch) mais elle a maigri de 130 kg, et bénéficie d'améliorations sur l'aérodynamisme et les liaisons au sol. Elle sera commercialisée en fin d'année sous la forme d'une série limitée.

FLORIAN LÉVESHAIRE & DAVID

Le TT pas renouvelé

Dans le cadre de sa stratégie d'électrification, Audi a décidé de ne pas renouveler son TT, dont la troisième génération vient de bénéficier d'un restylage. La carrière du charismatique coupé aux anneaux devrait s'arrêter en 2022. Il sera remplacé par un modèle sans moteur thermique, qui viendra grossir les rangs d'une gamme Audi comptant 20 modèles 100 % électriques en 2025.

Une nouvelle F-Type, ou presque

Après six années de carrière, il est temps pour Jaguar d'envisager une descendance à sa F-Type. Mais ne vous attendez pas à une révolution, plutôt à un gros restylage : le style actuel sera préservé, et simplement modernisé. Et c'est tant mieux, car de notre point de vue, ses lignes n'ont pas pris une ride. En revanche, une cure d'allègement serait souhaitable ! Cette F-Type revisitée devrait être lancée l'année prochaine.

L'i8 devient 100 % électrique

Lancée en 2014, la BMW i8 poursuivra sa carrière jusqu'en 2022. La sportive hybride de BMW aura bien un remplaçant, mais qui se débarrassera vraisemblablement du moteur thermique ; ce sera un modèle 100 % électrique. Un choix sans concession justifié par les progrès sur la densité énergétique des batteries. Reste à voir l'orientation qui sera prise sur la motorisation : la concurrence sera rude, à commencer par le nouveau roadster Tesla.

(559 000 000)

C'EST, EN EUROS, LE MONTANT TOTAL DU MALUS ÉCOLOGIQUE RÉCOLTÉ PAR L'ÉTAT EN 2018, D'APRÈS LE RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES SUR LE BUDGET DE L'ÉTAT 2018. C'est 170 millions de plus que prévu ! Cette mesure fiscale qui taxe les véhicules les plus émetteurs de CO₂ affiche des recettes importantes du fait de la conversion du marché aux moteurs essence, plus émetteurs que les diesels, et du succès du segment des SUV. En 2018, parmi les voitures neuves immatriculées, près d'une sur trois était soumise au malus.

JEU VIDÉO

300 km/h entre les mains

Sorti au printemps 2018 sur les plates-formes PS4, Xbox One et PC,

TT Isle of Man débarque enfin sur la console portable de Nintendo.

Vous pourrez vivre la plus mythique course de moto sur route, où que vous soyez ! Si les graphismes connaissent une légère baisse de qualité, le jeu n'a rien perdu de sa superbe et de son intérêt. Indispensable aux amateurs !

TT Isle Of Man, édité par Bigben, sur Nintendo Switch, environ 40 €.





Polyvalente par excellence

La nouvelle Clio capitalise sur le style de sa devancière. Une très bonne idée puisque cette dernière domine de la tête et des épaules son segment en Europe. Elle repart pourtant d'une toute nouvelle plate-forme, plutôt convaincante. Par **Guy L'Hospital Photos Adrien Cortesi**



LA GAMME

| Moteurs / Prix | Life | Zen | Intens | R.S. Line | Initiale Paris* |
|----------------|----------|----------|----------|-----------------|-----------------|
| SCe 65* | 14 100 € | – | – | – | – |
| SCe 75* | 14 600 € | 16 500 € | – | – | – |
| TCe 100 | – | 17 800 € | 20 100 € | 21 400 € | 23 300 € |
| TCe 130 | – | – | 22 800 € | 24 100 € | 26 000 € |
| Blue dCi 85 | – | 19 300 € | – | – | – |
| Blue dCi 115 | – | 20 600 € | 22 900 € | 24 200 € | 26 100 € |

*Ouverture à la commande cet été.

Du lourd d'entrée de jeu!

Les deux petits moteurs essence 65 et 75 ch ne sont pas ouverts à la commande pour l'instant. Tout comme la finition Initiale Paris. Notez que la Clío IV reste au catalogue sous l'appellation "Génération".

DEPUIS LA PREMIÈRE CLIO, 15 MILLIONS D'UNITÉS
 SONT SORTIES DE CHAÎNE. UN RECORD POUR UNE VOITURE
 FRANÇAISE. ET L'HISTOIRE CONTINUE ●●●

Conduite semi-autonome : c'est pour bientôt

L'assistant Autoroute et Trafic devrait être proposé en option d'ici quelques mois. Il est forcément associé à la transmission EDC. Actif de 0 à 160 km/h, il est capable de réguler la vitesse, la distance avec le véhicule qui le précède et assure le centrage dans la voie. Testé sur quelques kilomètres, ce système (très proche de ce que Nissan nomme le Pro Pilot) agit avec douceur et se montre assez efficace. Il permet de lâcher le volant sur autoroute et ne se désactive qu'au bout de 48 s, après deux alertes. Dans la catégorie, ce type d'assistance est encore rare.





MANQUE DE FLAIRI

À gauche de cette barre, le bouton d'activation du système de correction de trajectoire, pas très fiable. Dans quelque temps, Renault devrait proposer en option la conduite semi-autonome de niveau II plus convaincante.



À PORTÉE DE MAINS

L'ergonomie progresse nettement sur cette Clío. Toutes les commandes qui concernent le limiteur/régulateur de vitesse sont regroupées sur une même platine. À l'opposé, ce qui intéresse la radio et les infos de bord.



CONNECTÉE

L'ensemble multimédia est très facile à prendre en main. Il est connecté et toutes les mises à jour (y compris la cartographie) sont réalisées à distance. Sur la page d'accueil, un outil loupe facilite les recherches.



À LA NICHE

La barrette façon touches de piano regroupe les fonctions sièges chauffants, gestion des modes de conduite, caméra 360° et assistance au stationnement. En créneau, épis ou bataille, la Clío réalise la manœuvre à votre place.



NOUVEAU SATELLITE

La Clío profite d'un nouveau satellite de commande radio, moins encombrant qu'auparavant. La molette qui permet de faire défiler les stations ou les titres multimédia est beaucoup plus ergonomique.

AMBIANCE AU CHOIX

Beaucoup d'éléments sont personnalisables, comme le volume du bruit de clignotant ou la couleur des lumières d'ambiance au plafonnier, au niveau des portes et de la console centrale.

CONSOLE À INDUCTION

Pour recharger ses smartphones, il y a les prises USB à l'avant, aucune à l'arrière. Autre possibilité, après avoir vérifié la compatibilité, la recharge par induction en posant son smartphone directement sur la console.

L'ambiance... mais pas le sport

Même avec le plus puissant des moteurs essence, la Clio n'est pas à ranger dans la catégorie des petites sportives. Dommage, car l'ambiance à bord le laisse penser. Les sièges sont pourvus d'effacles maintiens et de fins appuie-tête, le volant dispose de palettes pour changer les rapports, la position de conduite s'ajuste facilement, y compris pour ceux qui apprécient de conduire bas. La planche de bord s'élargit pour favoriser l'impression

d'espace et la finition semble d'un autre niveau. Elle l'est, avec de nombreux matériaux moussés. Mais c'est par son insonorisation, son ergonomie et ses équipements que la petite française impressionne le plus. Outre les neuf haut-parleurs qui composent le système Audio Bose (1 600 €, pack qui intègre aussi l'assistance au stationnement et l'écran multimédia 9,3 pouces), il faut citer la sellerie cuir (1 000 €), les sièges chauffants (250 €)...

AUX PETITS SOINS !

La sellerie cuir est proposée avec les sièges chauffants pour un total de 1 250 €. Même sans cela, les sièges, notamment à l'avant, sont très confortables grâce à un excellent maintien au niveau des jambes comme du dos. Les appuie-tête sont très discrets.



Si vous souhaitez une instrumentation entièrement personnalisable avec cartographie devant les yeux, il va falloir patienter. Sans attendre, les compteurs numériques (à partir de la finition Intens) offrent déjà quelques possibilités de personnalisation. La lisibilité n'est pas merveilleuse.

LA GAMME

| Moteurs / Prix | Life | Zen | Intens | R.S. Line | Initiale Paris* |
|----------------|----------|----------|----------|-----------------|-----------------|
| SCe 65* | 14 100 € | – | – | – | – |
| SCe 75* | 14 600 € | 16 500 € | – | – | – |
| TCe 100 | – | 17 800 € | 20 100 € | 21 400 € | 23 300 € |
| TCe 130 | – | – | 22 800 € | 24 100 € | 26 000 € |
| Blue dCi 85 | – | 19 300 € | – | – | – |
| Blue dCi 115 | – | 20 600 € | 22 900 € | 24 200 € | 26 100 € |

*Ouverture à la commande cet été.

Du lourd d'entrée de jeu!

Les deux petits moteurs essence 65 et 75 ch ne sont pas ouverts à la commande pour l'instant. Tout comme la finition Initiale Paris. Notez que la Clío IV reste au catalogue sous l'appellation "Génération".

DEPUIS LA PREMIÈRE CLIO, 15 MILLIONS D'UNITÉS
 SONT SORTIES DE CHAÎNE. UN RECORD POUR UNE VOITURE
 FRANÇAISE. ET L'HISTOIRE CONTINUE ●●●

Conduite semi-autonome : c'est pour bientôt

L'assistant Autoroute et Trafic devrait être proposé en option d'ici quelques mois. Il est forcément associé à la transmission EDC. Actif de 0 à 160 km/h, il est capable de réguler la vitesse, la distance avec le véhicule qui le précède et assure le centrage dans la voie. Testé sur quelques kilomètres, ce système (très proche de ce que Nissan nomme le Pro Pilot) agit avec douceur et se montre assez efficace. Il permet de lâcher le volant sur autoroute et ne se désactive qu'au bout de 48 s, après deux alertes. Dans la catégorie, ce type d'assistance est encore rare.





MANQUE DE FLAIRI

À gauche de cette barre, le bouton d'activation du système de correction de trajectoire, pas très fiable. Dans quelque temps, Renault devrait proposer en option la conduite semi-autonome de niveau II plus convaincante.



À PORTÉE DE MAINS

L'ergonomie progresse nettement sur cette Clío. Toutes les commandes qui concernent le limiteur/régulateur de vitesse sont regroupées sur une même platine. À l'opposé, ce qui intéresse la radio et les infos de bord.



CONNECTÉE

L'ensemble multimédia est très facile à prendre en main. Il est connecté et toutes les mises à jour (y compris la cartographie) sont réalisées à distance. Sur la page d'accueil, un outil loupe facilite les recherches.



À LA NICHE

La barrette façon touches de piano regroupe les fonctions sièges chauffants, gestion des modes de conduite, caméra 360° et assistance au stationnement. En créneau, épis ou bataille, la Clío réalise la manœuvre à votre place.



NOUVEAU SATELLITE

La Clío profite d'un nouveau satellite de commande radio, moins encombrant qu'auparavant. La molette qui permet de faire défiler les stations ou les titres multimédia est beaucoup plus ergonomique.

AMBIANCE AU CHOIX

Beaucoup d'éléments sont personnalisables, comme le volume du bruit de clignotant ou la couleur des lumières d'ambiance au plafonnier, au niveau des portes et de la console centrale.

CONSOLE À INDUCTION

Pour recharger ses smartphones, il y a les prises USB à l'avant, aucune à l'arrière. Autre possibilité, après avoir vérifié la compatibilité, la recharge par induction en posant son smartphone directement sur la console.

L'ambiance... mais pas le sport

Même avec le plus puissant des moteurs essence, la Clio n'est pas à ranger dans la catégorie des petites sportives. Dommage, car l'ambiance à bord le laisse penser. Les sièges sont pourvus d'effacles maintiens et de fins appuie-tête, le volant dispose de palettes pour changer les rapports, la position de conduite s'ajuste facilement, y compris pour ceux qui apprécient de conduire bas. La planche de bord s'élargit pour favoriser l'impression

d'espace et la finition semble d'un autre niveau. Elle l'est, avec de nombreux matériaux moussés. Mais c'est par son insonorisation, son ergonomie et ses équipements que la petite française impressionne le plus. Outre les neuf haut-parleurs qui composent le système Audio Bose (1 600 €, pack qui intègre aussi l'assistance au stationnement et l'écran multimédia 9,3 pouces), il faut citer la sellerie cuir (1 000 €), les sièges chauffants (250 €)...

AUX PETITS SOINS !

La sellerie cuir est proposée avec les sièges chauffants pour un total de 1 250 €. Même sans cela, les sièges, notamment à l'avant, sont très confortables grâce à un excellent maintien au niveau des jambes comme du dos. Les appuie-tête sont très discrets.



Si vous souhaitez une instrumentation entièrement personnalisable avec cartographie devant les yeux, il va falloir patienter. Sans attendre, les compteurs numériques (à partir de la finition Intens) offrent déjà quelques possibilités de personnalisation. La lisibilité n'est pas merveilleuse.



Spécial
allemandes

Coupé et bien joué

Porsche ne pouvait pas rester plus longtemps sans réponse face aux BMW X6, Audi Q8 et autre Mercedes GLE Coupé. Deux ans après le lancement du Cayenne, il rabote sa poupe pour plus de dynamisme.

Par Mélina Príam Photos Adrien Cortesi





Spécial
allemandes

Coupé et bien joué

Porsche ne pouvait pas rester plus longtemps sans réponse face aux BMW X6, Audi Q8 et autre Mercedes GLE Coupé. Deux ans après le lancement du Cayenne, il rabote sa poupe pour plus de dynamisme.

Par Méline Priam Photos Adrien Cortesi



Le Coupé est encore plus imposant que le Cayenne de quelques centimètres. Pourtant, sa ligne dégage bien plus de dynamisme. Chose qu'il confirme en action.



❶ Identique à celle du Cayenne, la présentation ne souffre pas la critique. Matériaux luxueux, soin du détail et équipements dernier cri sont là. Mais l'ensemble ne dégage pas la même impression high-tech qu'un Q8 avec ses deux écrans tactiles. ❷ L'instrumentation de bord conserve la traditionnelle présentation "maison" à 5 cadrans, mais tout est passé à l'ère du numérique. Il est possible d'avoir le rappel de la carte GPS à la place des deux cadrans droits.



Non: promis, juré, je n'ai rien contre les SUV. Mais bon... Une Porsche, c'est une 911. Point! À la rigueur, je veux bien admettre qu'un Boxster ou un Cayman est une "petite" 911; une Panamera, une grosse! Les autres? C'est... autre chose. Je sais, j'exagère. Après tout, pourquoi ne serait-il pas possible de réunir le meilleur des deux mondes? J'ai un doute, mais je ne demande qu'à voir. Justement, c'est ni plus ni moins ce que le petit dernier de la famille, le Cayenne Coupé, veut prouver. Et je dois admettre qu'en plus, le Cayenne a déjà pas mal débarrassé le terrain.

Rapide présentation: 4,93 m de long, presque 2,20 m de la pointe du rétroviseur droit à celui de gauche, 1,68 m de haut et plus de 2 tonnes. Oui, le Coupé est plus imposant encore que son modèle, et cela ne plaide pas en faveur de la sportivité. Pourtant, sa ligne apparaît plus athlétique, sportive, presque... légère. Le tour de passe-passe est connu: quelques millimètres de plus en longueur (13, précisément) et en largeur (18) mais un pavillon tronqué de 20 mm, cela vous change un SUV! L'argument est-il suffisant pour faire de lui un vrai sportif et vous engager à la dépense? Car le Coupé est plus cher, bien sûr: un peu plus de 7000 € par rapport au modèle de base doté du V6 3.0 de 340 ch, 5520 € pour le S et son V6 biturbo de 440 ch et "seulement" 5080 € de plus que la version Turbo catapultée par le V8 biturbo de 550 ch (voir p. 31). Mais Porsche sait broser le conducteur dans le sens du poil; même au volant du moins puissant du trio, je suis obligée de rendre les armes.



❶ Le pack Sport Chrono s'illustre par le chrono sur la planche de bord et par cette molette au volant qui permet de sélectionner en direct le mode de conduite entre Normal, Sport, Sport Plus ou Individual. ❷ La boîte automatique Tiptronic S à 8 rapports est l'alliée parfaite du V6. Même si de nombreuses fonctions passent par l'écran tactile, Porsche n'a pas renoncé à la multitude de touches de raccourcis : pratique, mais la console est chargée. ❸ L'écran tactile permet d'affiner les réglages, notamment ceux du mode Individual. Le nombre de possibilités donne le tournis.



❶ De série, le Coupé d'entrée de gamme chausse du 20 pouces. Il passe à la taille au-dessus moyennant un modeste supplément de... 3066 €. ❷ Certains trouveront qu'un seul turbo et 340 ch, ce n'est pas assez. C'est déjà bien assez pour laisser son permis au bord de la route.



Mode Sport Plus enclenché, le Cayenne Coupé pique à la corde comme l'aigle sur sa proie et vire à plat mieux que certaines sportives. Pour justifier son tarif, il reçoit de série des spécificités habituellement en option, comme le pack Sport Chrono, la direction assistée Plus ou les suspensions adaptatives (PASM). Ses voies arrière plus larges de 18 mm que celles du Cayenne, son centre de gravité plus bas sont aussi pour beaucoup dans son comportement plus affûté. Dans les enchaînements rapides, passé 90 km/h, le spoiler adaptatif se déploie automatiquement pour contribuer à l'asseoir un peu plus encore sur la trajectoire : la tenue de cap est impériale.

Nul doute que s'il n'y avait cette position de conduite en hauteur pour vous rafraîchir la mémoire, l'illusion serait (presque) parfaite.

Y compris au freinage. Certes, quand le conducteur saute sur la pédale de gauche, le Cayenne Coupé pique du nez comme un SUV, mais l'efficacité est bel et bien comparable à celle d'une

sportive. Le tout avec une facilité de prise en main déconcertante, et un confort de roulage royal : merci aux suspensions adaptatives ! Le compromis confort/tenue de route est même plus probant en mode Sport ou Sport Plus qu'en mode Normal, avec lequel les mouvements de caisse sont plus marqués, sans gagner en filtration des irrégularités. Pour faire ma difficile, je dirais que le V6 ne vous colle pas aux sièges et que sa sonorité manque de vibrato. Mais avec 340 ch, il est largement dimensionné pour assurer le quotidien et vous obliger à surveiller le compteur de près si vous tenez à votre permis. Le "petit" V6 avance aussi l'argument de ne pas vous donner l'impression d'investir dans un puits de pétrole. Avec une consommation moyenne inférieure à 10 l/100 km, il montre patte blanche. Enfin, presque ! Les rejets de CO₂ à plus de 200 g/km se traduisent toujours par le malus maximal. La version Hybride, attendue d'ici la fin de l'année, devrait faire baisser la note.

Autre exclusivité, et non des moindres, de ce Cayenne Coupé : sa verrière façon Targa, ➤

LE SIMPLE FAIT DE BÉNÉFICIER DE VOIES ARRIÈRE PLUS LARGES ET D'UN CENTRE DE GRAVITÉ PLUS BAS CONFÈRE AU COUPÉ UN TEMPÉRAMENT PLUS AFFÛTÉ ENCORE ●●●



autrement dit son vaste toit panoramique vitré fixe. Cet élément, véritable puits de lumière, contribue grandement à l'agrément à bord. Ce serait dommage de s'en priver, même si beaucoup auront du mal à résister à l'option toit carbone. Ils argumenteront que ce dernier allège la "bête" de 21 kg. Mais aussi leur compte en banque de plus de 11 000 €, prix du pack incluant ce raffinement. Ça fait cher du kilo!

Toujours pour se démarquer, le Coupé est livré de série en configuration 4 places.

Mais les deux sièges arrière individuels donnent envie de laisser le volant à belle-maman. Rassurez-vous, si vous préférez disposer de trois places arrière, la classique banquette est disponible sur demande et... sans supplément.

Que les grands gabarits ne s'inquiètent pas non plus : malgré sa garde au toit plus basse, le Coupé n'est pas moins habitable que le Cayenne, les assises ayant été implantées 30 mm plus bas dans la caisse. Pour les bagages, le coffre est certes moins grand, mais il reste de quoi faire. En revanche, la présentation intérieure est un copier-coller de celle du Cayenne. Des matériaux ultra-raffinés à la batterie d'équipements de confort et d'agrément – sièges électriques, climatisation 4 zones, sièges chauffants ou ventilés et plus encore – en passant par la multitude d'aides à la conduite proposées – caméras à gogo, pilote semi-automatique, différentiel autobloquant, roues arrière directrices et j'en passe, le Coupé lui pique tout. Et quelque part ne lui laisse rien : le Cayenne a trouvé son plus sérieux rival. ■



❶ L'immense toit panoramique fixe est de série sur le Coupé. Une bonne raison pour ne pas céder à la tentation du toit carbone proposé en option. ❷ De série, le Coupé est livré en version 4 places, mais il est possible de demander à conserver la banquette 3 places du Cayenne. Reste que la place du milieu est une punition, car son dossier n'est autre que l'accoudoir central replié. ❸ Il y a forcément une petite perte de volume de chargement à déplorer (625 dm³ contre 772 dm³). Mais c'est encore assez pour assurer, au moment des départs en vacances.

DE FACE, PAS DE DIFFÉRENCE NOTABLE, SI CE N'EST DES DÉTAILS LIÉS AUX DIFFÉRENTS PACKS DE STYLE SPORT OU DESIGN ●●●



PLUS
Agrément de conduite
Compromis confort/efficacité
Facilité de prise en main sidérante

MOINS
Tarif et malus
Sonorité du V6 un peu décevante
Encombrement.

PORSCHE CAYENNE

Coupé 340 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

| Moteur / Transmission | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| Puissance maxi | ■ 340 ch à 5 300 tr/mn |
| Couple maxi | ■ 450 Nm à 1 340 tr/mn |
| Type | V6 turbo essence |
| Cylindrée / puissance fiscale | 2 995 cm ³ / 24 CV |
| Transmission | intégrale non permanente |
| Boîte / nombre de rapports | automatique / 8 |

| Châssis | |
|----------------------|----------------------|
| Diamètre de braquage | ■ 11,5 m |
| Pneumatiques AV / AR | 275/45 / 305/40 R 20 |

| Dimensions / Poids | |
|--------------------------|-----------------------------|
| L/l/h/empattement | 4,93 / 1,99 / 1,68 / 2,90 m |
| Poids / tractable freiné | 2 030 / 3 500 kg |

| Performances | |
|--------------|------------|
| 0 à 100 km/h | ■ 6 s |
| Vitesse maxi | ■ 243 km/h |

| Habitabilité / Coffre | |
|-----------------------|-----------------------|
| Volume de coffre | ■ 625 dm ³ |

LE BUDGET

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| Prix | ■ 85 737 € |
| Malus (CO ₂) | ■ 10 500 € (212 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | 137 769 € |
| Garantie | ■ 2 ans, km illimité |

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking avec cam. de recul, alerte de précollision et détection piétons, Bluetooth, clim auto, démarrage sans clé, détecteurs de pluie/luminosité, direction Plus, régul./lim de vitesse, rétros ext. et vitres élec., sellerie cuir, sièges AV élec., suspensions adaptatives (PPSM), syst. multimédia avec écran 12,3 pouces/GPS/fonction Mirror Screen compatible Apple Car Play et Android/4 prises USB, toit pano vitré...

Options

Piccas Confort (1 164 €), affichage tête haute (1 476 €), clim 4 zones (828 €), freins tungstène/céramique (3 000/9 012 €), intérieur tout cuir (3 324 €), pack Off Road (1 800 €), pack Sport conception allégée : inclut le toit carbone (13 320 €), peinture métal/orange (1 104/2 400 €), Porsche Dynamic Chassis Control (3 300 €), régul. vitesse adaptatif + AFIL + lecture de panneaux (2 832 €), roues AR directrices (2 064 €), surveillance angle mort (780 €)...

| Consommations | |
|-------------------------|-----------------------|
| Mixte | ■ 9,3 l/100 km |
| Urbaine / extra-urbaine | ■ 11,6 / 7,9 l/100 km |
| Réservoir | ■ 75 l |

| | |
|---------------------|---------------|
| Note EuroNCAP | ■ 5 étoiles** |
| Pays de fabrication | ■ Allemagne |

**Note du Cayenne.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En poussant encore d'un cran l'efficacité, la précision, les performances et l'agrément de conduite chez les SUV, le Cayenne Coupé fait plus que de l'ombre à son faux jumeau. Il rivalise aussi avec les meilleures GT... Habitabilité et polyvalence en prime.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1 Le petit truc en plus du Coupé pour peaufiner l'aérodynamique : son spoiler "actif" qui se déploie à partir de 90 km/h. 2 Les caméras et autres radars, indissociables des aides à la conduite, sont aussi incontournables que les pistons dans le V6. 3 Les phares LED "simples" sont de série. Mais pour avoir l'ensemble des fonctions automatiques du Dynamic Light System Plus, c'est 900 €.



L'avis de Méлина Priam



Le V6 manque un peu de voix, mais j'adore l'esprit Targa du grand toit ouvrant vitré panoramique.



AUDI Q3 35 TFSI 150 ch S tronic Design Luxe

TROP PARFAIT POUR ÊTRE HONNÊTE

L'arrivée du petit Q2 l'a poussé à grandir. Pour autant, il lui est interdit de faire ombrage au Q5. Contraint à un délicat exercice d'équilibriste, le Q3 a-t-il vraiment progressé ? Pour le savoir, nous n'avons pas lâché son volant pendant 10 000 km, parcourus, entre autres, le long des côtes espagnoles de Cantabrie, des Asturies et de Galice. Par Mélina Priam Photos Tibo

Spécial
allemandes





❶ Le Q3 a grandi : près de 10 cm. L'habitabilité en profite... à peine ! L'espace aux jambes arrière reste compté. ❷ En revanche, le coffre affiche un volume correct pour la catégorie. Le seuil de chargement n'est pas trop haut... pour un SUV ! ❸ Un peu de couleur dans une Audi de ce segment, c'est nouveau et c'est bien. Mais, de près, certains plastiques déçoivent pour le prix.



L'essai sur 10 000 km est toujours un exercice à part. C'est autant l'analyse complète d'une voiture que la recherche des plus beaux spots photos pour illustrer le sujet. L'un ne va pas sans l'autre. Le choix de la destination sert parfois davantage le deuxième aspect, et c'est souvent pour immortaliser notre passage dans un lieu que nous nous engageons dans une voie. Mais cette quête ne sert pas que l'esthétique. Elle permet aussi, souvent, de mettre en exergue bien des caractéristiques de la monture. Au moment de m'engager sur le petit chemin de terre menant à l'un de ces immenses taureaux de bois et métal si symboliques de l'Espagne, je n'avais aucun doute sur le fait d'arriver au but. Une Panda 4x4 y serait parvenue, alors, pour un Q3, ce serait de la rigolade... Parce que dans Q3, il y a Q, comme Quattro. Eh bien, non, justement ! Car notre Q3 35 TFSI, modèle d'entrée de gamme essence, celui auquel le plus grand nombre a éventuellement accès s'il est

en bons termes avec son banquier, n'a pas droit à la fameuse transmission intégrale maison. Et chez Audi, il n'y a pas de demi-mesure façon Peugeot Grip Control ou Renault Extended Grip. J'ai beau le savoir, avoir noté aussi que notre monte pneumatique est des plus standard, les idées reçues sont tenaces. Le Q3 est un SUV ; il est haut sur pattes et le bougre laisse même espérer qu'il est partant pour l'aventure, grâce à un mode Offroad dans le Drive Select. Ce n'est pas une petite pente de rien du tout et trois cailloux qui vont l'impressionner. Eh bien si, un peu. Certes notre Q3 ne s'est pas dégonflé au point de devoir faire demi-tour – la preuve en image p.61 –, mais ce ne fut pas sans mal.

Voilà qui nous rappelle quelques fondamentaux, à l'heure où le marché automobile ne jure plus que par les SUV. Dépourvus de transmission intégrale, ils n'ont d'autre atout par rapport à une berline que leur style. En revanche, ils partent avec quelques handicaps, à commencer par une

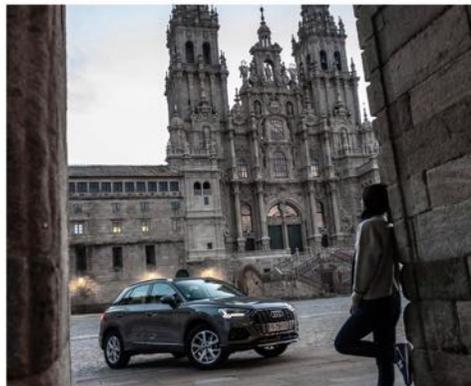
"L'AMBIANCE INTÉRIEURE TRÈS AGRÉABLE, LA FINITION LÉCHÉE ET LA SIMPLICITÉ D'UTILISATION DE L'ÉCRAN TACTILE CONTRIBUENT À FAIRE DE TOUT VOYAGE UN MOMENT PLAISANT."

Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint



Il vous en fait voir de toutes les couleurs

Il a si souvent été reproché à Audi son manque de fantaisie que le constructeur semble décidé à vous faire voir la vie en couleurs. Selon la finition, l'application décorative peut être rehaussée d'un bandeau en Alcantara du plus bel effet. Trois teintes sont proposées : corail (notre modèle), brun ou gris. Mais chez Audi, rien n'est gratuit. Ce petit raffinement de série sur la livrée Design Luxe est facturé 450 € sur toutes les autres. De même, il est possible de choisir la couleur de son ambiance intérieure nocturne qui prévoit notamment le rétroéclairage du petit logo Audi (ou Quattro sur les versions concernées) sur la planche de bord. Mais n'oubliez pas de cocher l'option ! 110 € sur Design Luxe et 400 € pour les autres.



Avant d'arriver devant la cathédrale de Saint-Jacques-de-Compostelle, le Q3 a parcouru du chemin depuis Paris ! Sur Design Luxe, les phares à LED sont de série, mais l'assistant feu de route est en option (150 €) : pas très charitable !

aérodynamique moins avantageuse, un poids plus élevé, une consommation et des rejets de CO₂ à l'avenant et un prix qui subit l'inflation consécutive à tout phénomène de mode, permettant aux constructeurs de se frotter les mains. Ce n'est pas une critique, l'esthétique est souvent la première motivation d'achat ; le tout est de le savoir.

En pratique, notre Q3 confirme la théorie. Dans Q3, il y a aussi... 3 ! Établir un petit parallèle, à mécanique identique, avec la berline de la même série, est riche d'enseignements. Certes le Q3 est plus long (17 cm) et plus large (7 cm), ce qui laisse augurer davantage d'espace (nous y reviendrons), mais surtout, plus haut perché (19 cm) et plus lourd, de 155 kg d'après nos relevés. En chiffres utiles, cela donne 6/10^e de plus pour atteindre 100 km/h, 1,2 s pour relancer de 90 à 100 km, 1 l/100 km de sans-plomb supplémentaire et 20 g de CO₂/100 km en sus rejetés dans la nature. Au détriment du Q3 évidemment. Encore heureux, finalement, que cette version dotée du 1.5

TFSI de 150 ch fasse l'impasse sur la transmission Quattro. Ce choix interdit certes de se prendre pour un fermier visitant son cheptel au fin fond du bush australien, mais il limite un embonpoint supplémentaire que ce moteur serait bien en peine d'absorber. Tout à son avantage sous le capot d'une A3 de moins de 1 400 kg, il est moins à l'aise sous celui d'un Q3.

Revenu sur un terrain correctement asphalté, notre Q3 ne nous a toutefois jamais vraiment déçus.

Ce n'est pas le roi du départ en trombe – ce qui n'empêche pas le train avant de se laisser parfois déborder par les 250 Nm de couple, un comble ! – et la boîte S tronic, qui l'épaula au mieux malgré un petit manque de réactivité, est souvent obligée de tomber un ou deux rapports quand la pente s'incline. Mais dans l'ensemble, tout se passe le mieux du monde. En ville, le tandem est suffisamment souple et bien coordonné pour rendre la conduite fluide ➔



1

● Sans être un affreux boit-sans-soif, le 35 TFSI se révèle vite gourmand si vous poussez un peu. Ce qui est tentant sur petite route pour gagner un peu d'entrain. ● Il se montre un peu plus sensible au sous-virage. Pour autant, le compromis confort/teneur de route reste excellent.

● Sans transmission Quattro, le Q3 ne peut s'aventurer bien loin hors du bitume



2



3

et confortable; sur route, il ne donne jamais le sentiment d'être trop à la peine, excepté peut-être lors de la montée d'un col raide. Un bémol toutefois: ce moteur n'a rien d'un mélomane! Au mieux, sa sonorité est quelconque, au pire, elle devient désagréable dans les tours. Sur autoroute, elle se fait toutefois oublier, mais uniquement parce qu'elle est couverte par les bruits d'air qui envahissent l'habitacle dès 110-120 km/h. L'aérodynamique d'un SUV est ce qu'elle est, et génère inévitablement des remous d'air autour des montants et des rétroviseurs. En résumé, ce n'est pas du côté du 1.5 TFSI qu'il faut attendre le plus de satisfaction ou des records dignes de figurer à un éco-marathon. Il fait le job, bien même, mais pas forcément mieux que les autres. Et justement, n'attendons-nous pas un peu plus d'une Audi? Surtout après avoir déboursé la coquette somme de 50 000 € et plus.

L'agrément de conduite est tout de même au rendez-vous, grâce à un bon châssis et un excellent compromis confort/teneur de route.

Évidemment, à ce stade, il convient de préciser que notre Q3 recevait un amortissement piloté (1 100 €) couplé au Drive Select. Honnêtement, même si nous n'avons pas pu établir précisément la comparaison avec une

version standard, il y a fort à parier qu'il change la donne. Non seulement pour le confort de suspension, mais aussi pour l'agrément, grâce à la possibilité d'intervenir sur les réglages de conduite. Même s'il conserve un tempérament un peu ferme (principalement en mode Dynamic), couramment qualifié de "à l'allemande", le Q3 n'est jamais cassant. À basse vitesse, nids-de-poule et plaques d'égout sont bien gérés. À un rythme plus soutenu, il se révèle bien suspendu et équilibré. Assez agile, il n'est guère sujet aux prises de roulis et pourrait même presque se montrer dynamique si la mécanique avait plus de répondant.

Ces bonnes dispositions du châssis sont aussi bien valorisées par le Drive Select. Ce système, qui n'a rien d'inédit, relève parfois chez certains du gadget pur et simple quand les différents modes de conduite ne présentent pas de différences notables. Mais là, honnêtement, est-ce parce qu'au fil des kilomètres, ce Q3 me laisse un peu sur ma faim, mais j'ai trouvé qu'il apportait le piment manquant à la conduite. Un revêtement dégradé? Allez, un petit coup de mode Confort pour préserver son dos. Une petite route qui serpente? Basculez en Dynamic pour se donner de l'entrain. Le reste du temps, le mode Individual permet à chacun de se concocter un Q3 à sa main, et les plus vertueux peuvent opter pour l'Eco et économiser un peu de sans-plomb. En revanche, je vous épargne



Malgré un gabarit en hausse, le Q3 reste maniable et facile à prendre en mains, mais son diamètre de braquage est parfois un peu gênant en ville.

High-tech **Technophile et eurocompatible!**

Le système multimédia MMI est une réussite et le Q3 peut recevoir les dernières aides à la conduite. Mais attention, toutes ces fonctionnalités ne sont pas de série.



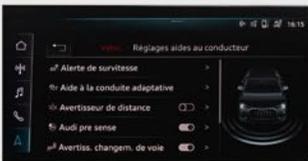
SUPER-STÉNO

Sur le Q3, c'est l'écran tactile qui intègre la fonctionnalité permettant d'écrire directement l'adresse avec le doigt. En prime, vous pouvez écrire un peu n'importe comment et faire chevaucher les lettres les unes sur les autres.



FROMAGE OU DESSERT

De série sur Design, la compatibilité Apple CarPlay ou Android Auto repasse malheureusement en option sur Design Luxe, qui intègre cependant le GPS et les services Audi Connect pendant deux ans.



C'EST VOUS LE PATRON!

Les seuils d'alerte des aides à la conduite, comme le maintien dans la voie, se paramètrent via l'écran: fastidieux, mais une fois que c'est fait, ils s'activent et se désactivent via un raccourci accessible au bout du clignotant.



AUX PETITS OIGNONS

Le Drive Select offre la possibilité de se concocter une voiture à sa main via le mode Individual, qui permet par exemple de panacher des suspensions Confort avec un moteur et une direction Sport.



❶ Banquette coulissante reculée au maximum, le coffre conserve un volume correct. ❷ C'est heureux car lorsqu'elle est avancée, il ne reste guère de place pour glisser ses jambes.



Les versions traction proposent un mode Offroad censé adapter les réglages au tout-chemin. Anecdote.



1

● Sans être un affreux boit-sans-soif, le 35 TFSI se révèle vite gourmand si vous poussez un peu. Ce qui est tentant sur petite route pour gagner un peu d'entrain. ● Il se montre un peu plus sensible au sous-virage. Pour autant, le compromis confort/teneur de route reste excellent.

● Sans transmission Quattro, le Q3 ne peut s'aventurer bien loin hors du bitume



2



3

et confortable; sur route, il ne donne jamais le sentiment d'être trop à la peine, excepté peut-être lors de la montée d'un col raide. Un bémol toutefois: ce moteur n'a rien d'un mélomane! Au mieux, sa sonorité est quelconque, au pire, elle devient désagréable dans les tours. Sur autoroute, elle se fait toutefois oublier, mais uniquement parce qu'elle est couverte par les bruits d'air qui envahissent l'habitacle dès 110-120 km/h. L'aérodynamique d'un SUV est ce qu'elle est, et génère inévitablement des remous d'air autour des montants et des rétroviseurs. En résumé, ce n'est pas du côté du 1.5 TFSI qu'il faut attendre le plus de satisfaction ou des records dignes de figurer à un éco-marathon. Il fait le job, bien même, mais pas forcément mieux que les autres. Et justement, n'attendons-nous pas un peu plus d'une Audi? Surtout après avoir déboursé la coquette somme de 50 000 € et plus.

L'agrément de conduite est tout de même au rendez-vous, grâce à un bon châssis et un excellent compromis confort/teneur de route.

Évidemment, à ce stade, il convient de préciser que notre Q3 recevait un amortissement piloté (1 100 €) couplé au Drive Select. Honnêtement, même si nous n'avons pas pu établir précisément la comparaison avec une

version standard, il y a fort à parier qu'il change la donne. Non seulement pour le confort de suspension, mais aussi pour l'agrément, grâce à la possibilité d'intervenir sur les réglages de conduite. Même s'il conserve un tempérament un peu ferme (principalement en mode Dynamic), couramment qualifié de "à l'allemande", le Q3 n'est jamais cassant. À basse vitesse, nids-de-poule et plaques d'égout sont bien gérés. À un rythme plus soutenu, il se révèle bien suspendu et équilibré. Assez agile, il n'est guère sujet aux prises de roulis et pourrait même presque se montrer dynamique si la mécanique avait plus de répondant.

Ces bonnes dispositions du châssis sont aussi bien valorisées par le Drive Select. Ce système, qui n'a rien d'inédit, relève parfois chez certains du gadget pur et simple quand les différents modes de conduite ne présentent pas de différences notables. Mais là, honnêtement, est-ce parce qu'au fil des kilomètres, ce Q3 me laisse un peu sur ma faim, mais j'ai trouvé qu'il apportait le piment manquant à la conduite. Un revêtement dégradé? Allez, un petit coup de mode Confort pour préserver son dos. Une petite route qui serpente? Basculez en Dynamic pour se donner de l'entrain. Le reste du temps, le mode Individual permet à chacun de se concocter un Q3 à sa main, et les plus vertueux peuvent opter pour l'Eco et économiser un peu de sans-plomb. En revanche, je vous épargne



Malgré un gabarit en hausse, le Q3 reste maniable et facile à prendre en mains, mais son diamètre de braquage est parfois un peu gênant en ville.

High-tech **Technophile et eurocompatible!**

Le système multimédia MMI est une réussite et le Q3 peut recevoir les dernières aides à la conduite. Mais attention, toutes ces fonctionnalités ne sont pas de série.



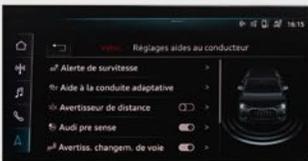
SUPER-STÉNO

Sur le Q3, c'est l'écran tactile qui intègre la fonctionnalité permettant d'écrire directement l'adresse avec le doigt. En prime, vous pouvez écrire un peu n'importe comment et faire chevaucher les lettres les unes sur les autres.



FROMAGE OU DESSERT

De série sur Design, la compatibilité Apple CarPlay ou Android Auto repasse malheureusement en option sur Design Luxe, qui intègre cependant le GPS et les services Audi Connect pendant deux ans.



C'EST VOUS LE PATRON!

Les seuils d'alerte des aides à la conduite, comme le maintien dans la voie, se paramètrent via l'écran: fastidieux, mais une fois que c'est fait, ils s'activent et se désactivent via un raccourci accessible au bout du clignotant.



AUX PETITS OIGNONS

Le Drive Select offre la possibilité de se concocter une voiture à sa main via le mode Individual, qui permet par exemple de panacher des suspensions Confort avec un moteur et une direction Sport.



❶ Banquette coulissante reculée au maximum, le coffre conserve un volume correct. ❷ C'est heureux car lorsqu'elle est avancée, il ne reste guère de place pour glisser ses jambes.



Les versions traction proposent un mode Offroad censé adapter les réglages au tout-chemin. Anecdote.

LA TECHNIQUE

Le plus petit des Q3 essence hérite du 1,5 l 150 ch doté du dispositif "cylinder on demand" qui coupe deux des quatre cylindres lorsque le moteur évolue à faible charge. Idée louable. Mais ici, le 1,5 l a fort à faire. Pour alléger sa tâche, le Q3 35 TFSI est uniquement proposé en 2 roues motrices.

Moteur

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| Puissance maxi | 150 ch à 5000 tr/min |
| Couple maxi | 250 Nm à 1500 tr/min |
| Type | 4 cyl. en ligne, turbo essence |
| Cyl./puissance fiscale | 1498 cm ³ /8 CV |

Transmission

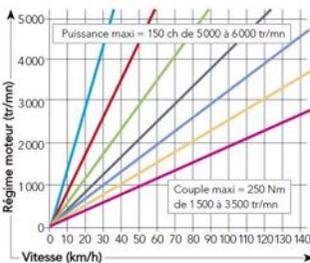
| | |
|------------------------|----------------------------|
| Type | aux roues avant |
| Boîte/nbre de rapports | robotisée dble embrayage/7 |

→ Diagramme des vitesses

Une fois n'est pas coutume, nous n'avons pas trouvé la boîte S tronic 7 au mieux de sa forme. Douce, mais lente, elle impose de jouer avec le Drive Select pour adapter sa gestion.

Vitesses à 1000 tr/min

| | | | | | |
|-------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|
| En 1 ^e | 7,8 km/h | En 4 ^e | 24,1 km/h | En 7 ^e | 50,5 km/h |
| En 2 ^e | 12,1 km/h | En 5 ^e | 31,6 km/h | | |
| En 3 ^e | 17,6 km/h | En 6 ^e | 38,8 km/h | | |



Châssis

| | |
|----------------------|---|
| Direction | à crémaillère, assistance électrique |
| Diamètre de braquage | 11,8 m |
| Suspensions AV | type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis |
| Suspensions AR | multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis |
| Freins AV/AR | disques ventilés/disques |
| Pneumatiques | 235/55 VR 18 |
| Roue de secours | kit. Roue de secours galette 150 € |

Dimensions / poids

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 4,49/1,86/1,62/2,68 m |
| Poids/tractionnel freiné | 1546/1800 kg |

LA CONDUITE

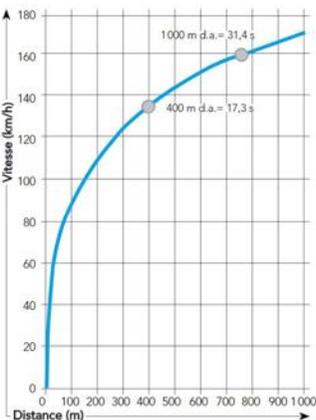
Malgré quelques pertes de motricité et un train avant un peu lourd, la bonne mise au point du châssis est plus source d'agrément que la mécanique, qui donne satisfaction d'un point de vue fonctionnement pur, mais ne suscite aucun enthousiasme. Le 1,5 l TFSI se révèle même un peu bruyant dans les tours. Le diamètre de braquage trop long constitue un handicap en ville pour un SUV de ce format.

Performances

| | |
|----------------------|----------|
| 1000 m départ arrêté | 31,4 s |
| 400 m départ arrêté | 17,3 s |
| 0 à 100 km/h | 9,8 s |
| Vitesse maxi | 200 km/h |

→ Courbe d'accélération

Pas trop lourd sur la balance, le Q3 35 TFSI parvient à s'arracher avec assez de nerf au démarrage. La gestion de la boîte S tronic empêche plutôt efficacement de tomber trop bas dans les tours, pour éviter les trous aux changements de rapports.



Reprises

| | |
|---|--------|
| 90-130 km/h en Drive | 9,4 s |
| Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D | 13,4 s |
| Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D | 432 m |

Freinage

| | |
|-----------------|------|
| Depuis 50 km/h | 10 m |
| Depuis 90 km/h | 32 m |
| Depuis 130 km/h | 66 m |

→ Tests sécurité AD

EVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Le freinage offre une bonne sensation et s'avère très efficace à basse vitesse : 3,8 m à partir de 30 km/h et 8 m à 40 km/h. Au-delà, les distances s'allongent sensiblement, sous l'effet de la masse de l'engin (13,1 m) et le Q3 échoue à 60 km/h.

VERDICT



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le Q3 présente une vitesse de décrochage dans la moyenne (55 km/h). Plus sujet au sous-virage du train avant qu'au survirage de l'arrière, il a plus tendance à élargir la trajectoire et reste très neutre et rassurant au lever de pied.

VERDICT



EVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Échec au test à partir de 120 km/h. Sans être un mauvais résultat, c'est un peu tôt pour échouer. En fait, le Q3 est bridé par un ESP très interventionniste qui freine brutalement l'auto à la moindre amorce de sous-virage et empêche ainsi sa remise en ligne.

VERDICT

FACE À LA CONCURRENCE

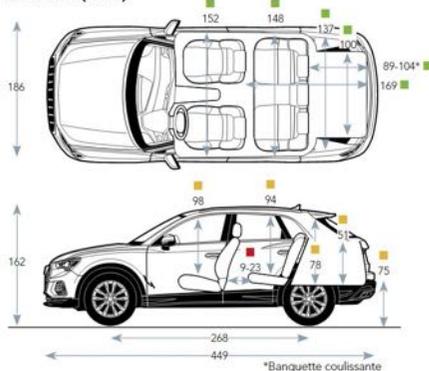
| | BMW X2 sDrive 18i DKG7 M Sport | Volvo XC40 T3 BVM6 Inscription Luxe | |
|------------------------------|---------------------------------------|--|--|
| Puissance maxi (ch à tr/min) | 140 à 4600 | 163 à 5500 |  |
| Couple maxi (Nm à tr/min) | 220 à 1480 | 265 à 1850 | |
| Moteur | 3 cyl. en ligne, turbo essence | 3 cyl. en ligne, turbo essence |  |
| L/l/h/empattement (m) | 4,36/1,83/1,53/2,67 | 4,43/1,87/1,66/2,71 | |
| 0 à 100 km/h (s) | 9,8 | 10,6 | Dans cette catégorie de SUV, tous se tiennent dans un mouchoir, tant au niveau des performances que du rapport prix/équipement. S'il n'est pas plus performant, le X2 joue sur un registre plus dynamique, avec un comportement routier plus enjoué. À l'inverse, le Volvo mise sur sa douceur de conduite et son ambiance à bord. |
| Vitesse maxi (km/h) | 198 | 190 | |
| 90/130 km/h en Drive (s) | 9,2 | 9,2 | |
| Prix/malus écologique (€) | 43500/173 (131 g CO ₂ /km) | 43140/1050 (144 g CO ₂ /km) | |
| Conso moyenne (l/100 km) | 8,1 | 8,4 | |
| Le verdict de L'Auto-Journal | ★★★★☆ | ★★★★☆ | |

LA VIE À BORD

Deux déceptions notables : l'ambiance sonore, du fait d'un moteur peu agréable dans les tours que l'insonorisation ne parvient pas à étouffer. Constat que notre mesure de sonomètre ne reflète pas, puisque réalisée à vitesse stabilisée. Et une habitabilité arrière que nous attendions en progrès et non en retrait vu les centimètres pris par le Q3. Le volume du coffre est correct sans avancer la banquette coulissante. Malgré des plastiques durs et ternes sur les parties inférieures (contre-porte ou console arrière), le Q3 présente très bien. Les inserts décoratifs qui parcourent la planche de bord apportent une note plus raffinée et originale.

| Coffre | |
|------------------------|---------------------------|
| Volume | 507-627 dm ³ * |
| Niveau sonore | |
| Au ralenti/90/130 km/h | 40,8/65,2/68,6 dB |

Dimensions (en cm)



→ Test éclairage RJ

| Type projecteurs | LED |
|--|-----------------|
| Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m) | 74 lux / 42 lux |



Les phares à LED sont de série sur Design, Business et Design Luxe (1 000 € sur les autres). Ils assurent un éclairage performant, entièrement géré automatiquement pour peu d'avoir coché l'option assistant feux de route (150 €). Dès lors, il n'est plus possible de rester en veilleuses manuellement, les codes s'activent dès que le Q3 est en mouvement. **VERDICT** ■

→ Test climatisation RJ

Quand un essayeur sèche sur le sujet, c'est que tout va bien ! Le système de chauffage-climatisation du Q3 maintient parfaitement la température souhaitée à bord, quelles que soient les variations extérieures, et sans faire ronfler la soufflerie ni vous envoyer de l'air trop froid ou trop chaud au visage. **VERDICT** ■

LE BUDGET

Les anneaux sur la calandre sont facturés au prix fort, mais dans l'absolu, le Q3 n'exagère pas plus que ses concurrents directs. Toutefois, certaines petites mesquineries passent mal, comme le Virtual Cockpit à plus de 200 €, le pack fumeur – soit un cendrier et un allume-cigare – à 40 € ; même la roue de secours golette à 150 € (rarement facturée aussi cher !). Les constructeurs allemands, toujours aussi pingres sur la garantie, se contentent du minimum légal.

| Prix | 43 870 € |
|--------------------------|------------------------------|
| Malus (CO ₂) | 113 - 253 € (129 - 133 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | 51 013 € |
| Garantie | 2 ans, km illimité |

*Avec options et malus inclus.

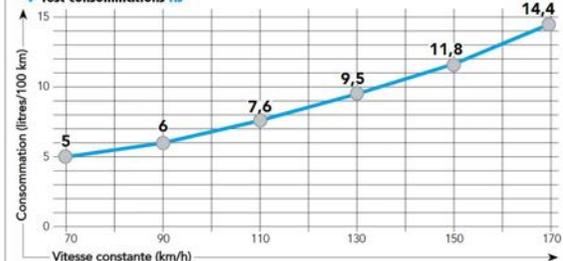
Équipements de série ■

7 airbags, accès et démarrage sans clés, AFU avec détection piétons, AFIL active, banquette AR 40/20/40 coulissante, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, ESP, détecteurs pluie/luminosité, hayon électrique, instrumentation de bord numérique 10,25 pouces, jantes alliage 18 pouces, phares LED avec feux de route adaptatifs, réglage modes de conduite, régul./lim. de vitesse, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport, syst. multimédia avec écran tactile 10,1 pouces/GPS/2 prises USB/Audi Connect...

Options

| | |
|--|-------------|
| Audi Smartphone interface / phone Box | 600 / 450 € |
| Lecture des panneaux de signalisation | 300 € |
| Régulateur de vitesse adaptatif | 440 € |
| Sièges AV électriques / chauffants | 780 / 380 € |
| Système audio B&O | 600 € |
| Pack d'assistances à la conduite complet | 840 € |
| Phares Matrix LED | 800 € |
| Peinture métallisée ou vernie | 500 à 900 € |
| Suspensions pilotées | 1 100 € |
| Toit ouvrant panoramique | 1 550 € |

→ Test consommations RJ



| | |
|------------------------|-----|
| Moyenne (l/100 km) | 8 |
| Autoroute (l/100 km) | 7,6 |
| Ville (l/100 km) | 9 |
| Route (l/100 km) | 7,5 |
| Autonomie (km) | 725 |
| Capacité réservoir (l) | 58 |

Malgré un poids contenu pour un SUV de cette catégorie et un moteur réputé sobre, le Q3 35 TFSI ne bat pas de record de consommation. Aussi bien sur circuit que lors de notre périple, nous avons noté une moyenne autour de 8 l/100 km : pas de quoi le clouer au pilori, ni le porter au pinacle non plus. Il a toutefois tendance à forcer le trait, en ville ou si on le pousse un peu, comme le montre notre courbe de conso. **VERDICT** ■

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)

| | Q3 | Design | Business line | S line | Design Luxe | |
|---------|-----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Essence | 35 TFSI 150 ch BVM6 | 33 370 € | 36 570 € | 37 870 € | 40 370 € | 41 770 € |
| | 35 TFSI 150 ch S tronic 7 | 35 770 € | 38 670 € | 39 970 € | 42 470 € | 43 870 € |
| | 40 TFSI 190 ch S tronic 7 Quattro | - | 44 000 € | 45 300 € | 47 800 € | 49 200 € |
| | 45 TFSI 230 ch S tronic 7 Quattro | - | 46 700 € | 48 000 € | 50 500 € | 51 900 € |
| Diesel | 35 TDI 150 ch S tronic | 38 300 € | 41 200 € | 42 500 € | 45 000 € | 46 400 € |
| | 35 TDI 150 ch BVM6 Quattro | 38 400 € | 41 300 € | 42 600 € | 45 100 € | 46 500 € |
| | 40 TDI 190 ch BVM6 Quattro | - | 46 200 € | 47 500 € | 50 000 € | 51 400 € |

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Hongrie

MERCEDES GLE 300 d 4Matic AMG Line / **BMW X5** xDrive 30d M Sport

LES HÉRITIERS

Historiquement, BMW X5 et Mercedes ML (le lointain ascendant du GLE) furent les pionniers des SUV de luxe. Chacun avec des arguments propres. Aujourd'hui comme hier, leurs descendants s'affrontent dans un seul but : être le patron dans une catégorie très profitable pour les deux marques.

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre



Souvent, les gammes de BMW et de Mercedes sont élaborées de manière à fonctionner de façon symétrique. Ainsi, aux Série 3 correspondent les Classe C; aux Série 5, les Classe E; et aux Série 7, les Classe S. Dans cette logique, le BMW X5 serait donc le pendant du Mercedes GLE. Oui, sauf que... Petit retour en arrière. Bien avant que la mode des SUV ne fasse des ravages sur la planète tout entière, et plus précisément en 1997, Mercedes lance son ML qui connaîtra d'emblée un grand succès grâce, notamment, à son confort et à sa polyvalence. Trois ans plus tard, BMW dévoile son premier X5, qu'il présente non pas comme un SUV mais comme un SAV (*Sport Active Vehicle*). La nuance est importante, dans la mesure où l'engin se veut fidèle aux valeurs de la marque, à savoir qu'il privilégie un compor-

tement dynamique. Par la suite, évolution de la demande oblige, aussi bien le X5 que le ML et son successeur le GLE (soit quatre générations en tout, comme le BMW) verront leurs mécaniques se muscler. Le Mercedes devient de plus en plus puissant et le BMW gagne toujours en sportivité. Ce qui n'est pas tout à fait la même chose à l'usage. C'est fort de cette information qu'il convient d'aborder ce face-à-face.

SUR LA ROUTE

Avant de vous commenter les résultats chronométrés et de vous faire part de nos impressions de conduite, jetons un petit coup d'œil à la fiche technique de nos deux adversaires. Mécaniquement déjà, le fossé est important, avec d'une part un 4 cylindres biturbo de 2 litres de cylindrée chez Mercedes, opposé à un 6 cylindres turbo de 3 litres BMW. Une différence technique sans →



MERCEDES GLE 300 d 4Matic AMG Line / **BMW X5** xDrive 30d M Sport

LES HÉRITIERS

Historiquement, BMW X5 et Mercedes ML (le lointain ascendant du GLE) furent les pionniers des SUV de luxe. Chacun avec des arguments propres. Aujourd'hui comme hier, leurs descendants s'affrontent dans un seul but : être le patron dans une catégorie très profitable pour les deux marques.

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre



Souvent, les gammes de BMW et de Mercedes sont élaborées de manière à fonctionner de façon symétrique. Ainsi, aux Série 3 correspondent les Classe C; aux Série 5, les Classe E; et aux Série 7, les Classe S. Dans cette logique, le BMW X5 serait donc le pendant du Mercedes GLE. Oui, sauf que... Petit retour en arrière. Bien avant que la mode des SUV ne fasse des ravages sur la planète tout entière, et plus précisément en 1997, Mercedes lance son ML qui connaîtra d'emblée un grand succès grâce, notamment, à son confort et à sa polyvalence. Trois ans plus tard, BMW dévoile son premier X5, qu'il présente non pas comme un SUV mais comme un SAV (*Sport Active Vehicle*). La nuance est importante, dans la mesure où l'engin se veut fidèle aux valeurs de la marque, à savoir qu'il privilégie un compor-

tement dynamique. Par la suite, évolution de la demande oblige, aussi bien le X5 que le ML et son successeur le GLE (soit quatre générations en tout, comme le BMW) verront leurs mécaniques se muscler. Le Mercedes devient de plus en plus puissant et le BMW gagne toujours en sportivité. Ce qui n'est pas tout à fait la même chose à l'usage. C'est fort de cette information qu'il convient d'aborder ce face-à-face.

SUR LA ROUTE

Avant de vous commenter les résultats chronométrés et de vous faire part de nos impressions de conduite, jetons un petit coup d'œil à la fiche technique de nos deux adversaires. Mécaniquement déjà, le fossé est important, avec d'une part un 4 cylindres biturbo de 2 litres de cylindrée chez Mercedes, opposé à un 6 cylindres turbo de 3 litres BMW. Une différence technique sans →





MERCEDES GLE

❶ Roues en 20 pouces sur le GLE, mais surtout monte pneumatique identique sur les deux trains. ❷ Comme à bord de toutes les Mercedes à partir de la Classe C, le levier de changement de vitesses a quitté la console centrale pour laisser place aux commandes du système multimédia notamment. ❸ L'instrumentation numérique du GLE autorise une plus grande personnalisation que celle du X5.



grandes conséquences en termes de puissance (245 ch contre 265 ch), mais qui offre un avantage flagrant au X5 en matière de couple (620 Nm contre 500 Nm, une valeur par ailleurs remarquable pour un petit 2 litres). Côté transmission, Mercedes compense en partie cet inconvénient avec son excellente boîte auto à 9 rapports, contre 8 au BMW. Ça aide, mais ça ne peut pas tout à fait combler le déficit de puissance, de couple et... le surplus de kilos accusé par le GLE (117 kg relevés sur la bascule). Sa revanche, il compte l'obtenir par son comportement, grâce à un châssis bénéficiant d'office d'une suspension pneumatique (option à 1 300 € sur le BMW, un raffinement dont était équipée notre voiture d'essai).

Face au chrono, il n'y a pas photo, le X5 atomise le GLE, quel que soit l'exercice.

Mais le Mercedes n'a pas à être honteux du travail accompli par son petit moteur. Au-delà des chiffres, les deux rivaux ne boitent pas dans la même catégorie. Bien que de dimensions comparables, la première impression derrière leur volant respectif est très différente. À bord du X5, le conducteur trouve assez facilement ses repères, surtout s'il est déjà familier des produits BMW. Certes, il est assis plus haut et le cocon est plus vaste que dans les



La position de conduite dominante a de quoi impressionner le conducteur habitué à une berline classique.

SUR LA ROUTE, LE CONFORT DU BMW X5 S'AMÉLIORE...
QUAND LA CADENCE AUGMENTE. DANS CE DOMAINE,
LE MERCEDES GLE EST PLUS HOMOGÈNE ●●●



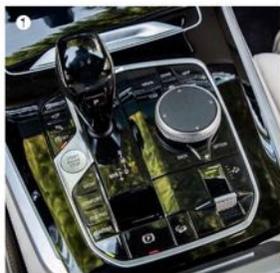
autres modèles, mais pour le reste, il arrive en terrain connu. Ce qui facilite la prise en main. Rien de cela dans le GLE, qui impressionne et rend humble. Tout d'abord, il y a cet environnement envahissant, dont la sculpturale console centrale n'est pas le moindre élément. Ensuite, le tableau de bord monumental, qui vient mourir dans un capot digne de celui d'un camion, limite votre champ de vision. Enfin, la sensation d'être enfermé dans un monstre d'acier invulnérable. La contrepartie, c'est la punition de devoir

manoeuvrer le GLE dans un parking souterrain où le beau bébé est aussi à l'aise qu'un éléphant dans un magasin de porcelaine. Au même endroit, sans se métamorphoser en ballerine, le X5 évolue comme un (gros) poisson dans l'eau... malgré un diamètre de braquage important, un défaut partagé avec son rival.

Ce premier bilan se confirme en ville, où le BMW prend facilement l'avantage sur le Mercedes, aussi lourd qu'encombrant. Mais cet univers n'est le terrain de jeu de prédilection ni de l'un,

ni de l'autre. Passons rapidement sur l'épreuve de l'autoroute, réussie avec brio par tous les deux, et cela dans un silence de cathédrale. Avec une mention spéciale pour le Mercedes, dont la suspension de velours n'a d'égal que le modeste appétit de son petit bouillier.

C'est sur la route que nous nous attendions à voir apparaître les vraies différences de caractère. Et de fait, ce fut révélateur. Le X5 a pu y faire étalage de ses capacités... et de ses qualités. Soit celles d'un SUV assez agile, grâce notamment



BMW X5
1 Privilégiant la forme à la fonction, le levier de vitesses du BMW réclame une certaine habitude.
2 Pêché mignon du nouveau bloc instrumental numérique des BMW : une lisibilité pas toujours évidente due à une mauvaise hiérarchisation des données. 3 Pas de doute, vous êtes bien à bord d'une BMW. Ajoutons que la finition est irréprochable.



**BMW X5****PLUS**

Performances
Agilité (relative)
Plaisir de conduite

MOINS

Prix
Consommation plus élevée
Gros malus

MERCEDES GLE**PLUS**

Confort
Sensation de dominer les événements
Rapport prix/équipement

MOINS

Encombrement général
Pas d'option 4 roues directrices
Malus

à ses roues arrière directrices (1 300 €), un raffinement indisponible sur le GLE. Curieusement, son châssis nous a davantage plu à rythme plus soutenu, donnant alors moins l'impression de gigoter sur les trains roulants, un phénomène très perceptible à basse vitesse mais qui disparaît lorsque la cadence augmente.

Moins percutant en performances, le GLE se distingue par un châssis mieux verrouillé et plus confortable.

Peu importe les pièges du revêtement de la chaussée, il avale les obstacles avec une facilité déconcertante, sans pour autant se montrer imprécis. Et, bonne nouvelle, dans ce contexte, son gabarit parvient quelque peu à se faire oublier.

LA VIE À BORD

Avant toute chose, signalons que tous les deux sont disponibles en configuration 7 places, ou plus exactement 5 plus 2 emplacements d'appoint qui conviendront à des enfants ou à des adultes pour un court trajet. Il vous en coûtera 2 500 € supplémentaires sur le BMW contre 3 100 € sur le Mercedes. Afin que ce face-à-face soit équitable, nous avons décidé de comparer ces deux SUV en version 5 places, même si, sur les photos, le GLE apparaît en configuration 7 places. Évacuons tout de suite le paramètre du coffre, dont le volume disponible est quasi identique sur les deux véhicules et dont le seuil de chargement est élevé dans les deux cas. Juste une remarque : si le Mercedes dispose d'un hayon

classique, le X5 (c'est une tradition qui lui est propre) reste fidèle à la solution plus complexe d'une ouverture en deux parties, avec l'élément bas pivotant à l'horizontale, de manière à prolonger le plancher comme sur un pick-up.

Sur le X5 comme sur le GLE, les amateurs de "compteurs à aiguilles" seront déçus, les deux comparses ayant adopté une instrumentation numérique personnalisable, doublée d'une commande vocale plutôt efficace que l'on interpelle tantôt par un "Hey BMW", tantôt par un "Hey Mercedes".

Si les écrans sont de belles dimensions, nous avouons un petit faible pour ceux du Mercedes, très lisibles et permettant davantage de personnalisation. Sur le BMW, l'élément situé dans

**BMW X5**

- ❶ Le tunnel de servitude est large mais très bas à l'arrière du X5 : il ne constitue guère de gêne pour le passager central.
- ❷ Les palettes sous le volant ne seront que peu utilisées, car l'intelligence de la boîte et la forme olympique du moteur se chargent parfaitement du boulot.
- ❸ Le graphisme du GPS est un peu daté.
- ❹ On accède au coffre via un hayon en deux parties. Le seuil de chargement est élevé.

l'axe du volant souffre d'une présentation plus confuse, privilégiant le graphisme à la fonctionnalité. Un tel choix nous pousse à vous recommander l'option de l'affichage tête haute, pas vraiment indispensable sur le Mercedes à moins que vous ne raffoliez d'être inondé d'informations. Sur le GLE, ce système vous donne en effet des renseignements sur l'appel téléphonique en cours, sur la qualité de réception et le niveau de charge de la batterie du téléphone connecté, des contenus relatifs à la conduite en tout-terrain tels que l'inclinaison du véhicule, la répartition du couple ou les forces d'accélération !

BMW comme Mercedes ont fait un effort considérable pour assurer à leur cocon tout le confort souhaitable.

Cela se ressent dès les finitions de série, mais on peut aller plus loin via le chemin escarpé des options. À titre d'exemple, le X5 peut recevoir une planche de bord et la partie supérieure des contre-portes recouvertes de cuir, moyennant 1 000 €. L'insert en alu brossé du GLE ne vous plait pas ? Qu'à cela ne tienne, Mercedes vous propose pas moins de six autres possibilités, ➔

LE SILENCE À BORD DU GLE EST REMARQUABLE MAIS NOUS PRÉFÉRONS LA MUSICALITÉ DU 6 CYLINDRES BMW ●●●



MERCEDES GLE
 ❶ Le tunnel de servitude est un peu plus imposant que celui du BMW. La banquette est coulissante. ❷ Maxi format, l'écran GPS du GLE invite au voyage. ❸ Le système de réglage des sièges est très intuitif. ❹ Hayon monobloc mais, comme sur le BMW, le seuil de chargement est élevé.



AU GRÉ DES OPTIONS,
LA FACTURE DÉJÀ ÉLEVÉE
S'ALOURDIT FACILEMENT
ET LES 80 000 EUROS SONT
ALLÈGÈREMENT DÉPASSÉS ●●●

L'avis de Stany Meurer



Pour sa capacité à vous intimider au volant et, plus sérieusement, pour son confort.

80%
Quotient
Émotionnel



allant du tilleul anthracite (350 €) au tilleul marron (1 200 €) en passant par le frêne noir ondulé à 850 €! Et ainsi de suite...

Au volant du BMW, mise à part la position haute, vous ne serez guère dépaycé. Ce n'est pas le cas à bord du Mercedes.

Celui-ci vous installe aux commandes à la façon d'un pacha. Tout commence par des sièges présentant un fort maintien latéral. Cela se poursuit par une envahissante console centrale, aussi haute que large, surmontée de deux impressionnantes poignées pour vous accrocher sur terrain difficile. S'ajoute enfin un tableau de bord massif, intimidant pour le conducteur frileux déjà terrorisé par le gabarit de l'engin, très perceptible depuis ce poste. Si la place n'est pas comptée à l'avant, elle l'est davantage à l'arrière du BMW en ce qui concerne l'espace réservé

aux jambes. Pas de souci en revanche pour le passager central sur les deux véhicules, le tunnel de servitude étant réduit au maximum. Si le confort des suspensions est d'excellente facture sur les deux, avec un petit avantage au GLE, l'insonorisation mécanique et surtout la musicalité sont l'apanage du BMW : rien ne remplace un 6 cylindres!

LE BUDGET

En prix de base déjà, le Mercedes s'avère quelque 10% moins cher que le BMW, privé dans cette configuration d'une suspension pneumatique que nous vous recommandons. Ce prix n'est qu'indicatif dans la mesure où le catalogue des options s'ouvre largement devant vos yeux pour convaincre votre main droite de cocher tous les raffinements nécessaires à votre bonheur. Là, évidemment, la facture explose dans les deux cas, ce qui, combiné aux

lourds malus, rend la pilule de plus en plus amère : les 80 000 € sont allègrement dépassés. Comme de surcroît, ni BMW ni Mercedes ne sont connus pour pratiquer la braderie, peu d'espoir subsiste de voir la facture se réduire grâce à une habile négociation.

Pour oublier ce désagrément, X5 et GLE se rachètent une conduite vertueuse par des consommations étonnamment basses rapportées à leur poids et à leur gabarit. Avantage, là encore, au Mercedes (1 l/100 km de moins en moyenne). Pas de miracle en revanche du côté des garanties, juste légales, donc insuffisantes de la part de constructeurs évoluant dans le haut de gamme et pratiquant des tarifs stratosphériques.

VERDICTS

SUR LA ROUTE: BMW X5

LA VIE À BORD: MERCEDES GLE

LE BUDGET: MERCEDES GLE



L'avis de Stany Meurer

Sa puissance séduit, mais ses mouvements de caisse à basse et moyenne vitesse déplaisent.



NOS MESURES

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

| | MERCEDES GLE | BMW X5 |
|-------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Moteur/Transmission | | |
| Moteur maxi | 245 ch à 4200 tr/mn | 265 ch à 4000 tr/mn |
| Couple maxi | 500 Nm de 1600 à 2400 tr/mn | 620 Nm de 2000 à 2500 tr/mn |
| Type | 4 cyl. en ligne, biturbo diesel | 6 cyl. en ligne, turbo diesel |
| Cylindrée / puissance fiscale | 1990 cm ³ / 15 CV | 2993 cm ³ / 16 CV |
| Transmission | intégrale permanente | intégrale permanente |
| Boîte / nombre de rapports | automatique / 9 | automatique / 8 |
| Châssis | | |
| Diamètre de braquage | 12,1 m | 12,2 m |
| Pneumatiques AV / AR | 275/50 R 20 | 275/40 R 21 / 315/35 R 21 |
| Dimensions / poids | | |
| L/l/h/empattement | 4,93/2,01/1,78/3 m | 4,93/2,01/1,75/2,98 m |
| Poids / tractable freiné | 2421/2700 kg | 2304/3500 kg |
| Performances | | |
| 1 000 m d.a. | 30 s | 28,4 s |
| 0 à 100 km/h | 8,6 s | 7 s |
| 90-130 km/h en Drive | 8,4 s | 7,3 s |
| Vitesse maxi | 212 km/h | 230 km/h |
| Freinage à 50/90/130 km/h | 11/32/66 m | 10/32/64 m |
| Habitabilité / Coffre | | |
| Longueur aux jambes AR | 23 à 33 cm* | 26 cm |
| Largeur aux coudes AV / AR | 157/154 cm | 159/156 cm |
| Volume de coffre | 500 à 603 dm ³ ** | 604 dm ³ |
| Niveau sonore | | |
| Au ralenti / 90 / 130 km/h | 43,2 / 61,1 / 65,6 dB | non mesuré |

LE BUDGET

| | | |
|-------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | 71 600 € | 79 050 € |
| Malus écologique (CO ₂) | 3853 € (159 g/km) | 7 613 € (175 g/km) |
| Prix du modèle essayé** | 87 653 € | 109 683 € |
| Garantie | 2 ans kilométrage illimité | 2 ans kilométrage illimité |

*Selon position des sièges, version 7 places. **Avec options et malus inclus.

Équipements communs

7 airbags, Bluetooth, aide au parking AV/AR (radars), caméra de recul, clim auto, jantes alliage, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, système multimédia avec écran tactile/GPS/système audio/prises USB, volant ajustable dans les deux axes...

Options

MERCEDES GLE: affichage tête haute (1 200 €), attelage (1 150 €), clim 4 zones (800 €), installation hi-fi (1 050 à 5 900 €), pack 7 places (3 100 €), peinture spéciale (de 1 200 à 2 000 €), toit ouvrant panoramique (1 950 €)...

BMW X5: affichage tête haute (1 400 €), attelage (1 250 €), clim 4 zones (500 €), installation hi-fi (550 à 5 050 €), pack 7 places (2 500 €), peinture spéciale (400 à 2 500 €), 4 roues directrices (1 600 €), suspension pneumatique (1 300 €), toit ouvrant panoramique (1 950 €)...

Consommations

| | | |
|---------------------------|--------------------------|---------------------|
| Moyenne | 8,5 l/100 km | 9,5 l/100 km |
| Ville / Route / Autoroute | 9,4 / 8,4 / 7,8 l/100 km | 10,9 / 9,5 l/100 km |
| Autonomie / Réservoir | 1 000 km / 85 l | 842 km / 80 l |
| Note EuroNCAP | En cours | 5 étoiles |
| Pays de fabrication | Allemagne | Allemagne |

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL
MERCEDES GLE

Vu sous l'angle de la performance et celui d'un comportement dynamique, le BMW X5 s'impose avec son 6 cylindres et ses 4 roues directrices (optionnelles). C'est encore lui que l'on choisira si l'on doit tracter de lourdes remorques. En revanche, si la notion de confort prime, que vous désirez "dominer la route" et que des paramètres économiques guident votre choix, le Mercedes GLE sera le vôtre... à condition que la position de conduite ne vous impressionne pas !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



L'atout majeur du BMW, c'est son moteur 6 cylindres. Et aussi, dans une moindre mesure, la possibilité d'opter pour un essieu arrière directionnel qui contribue à son agilité.

LES EXPERTS AJ

Toujours à contre-courant de tous les autres, le petit constructeur japonais refait parler de lui avec sa nouvelle Mazda3 furieusement élégante et techniquement atypique. Nos Experts ne pouvaient pas passer à côté d'un essai.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



Le moteur de 122 ch est un peu court pour s'offrir des sensations, mais la Mazda3 est servie par un bon châssis.



Elle est assez longue pour la catégorie : 4,46 m. Pour autant, l'accès aux places arrière n'est pas aisé du fait de la faible amplitude d'ouverture.



Elle soigne son look, mais pas que. La Mazda3 surveille aussi son appétit de près et, si son ticket d'entrée peut paraître un peu élevé de prime abord, il s'accompagne d'un équipement complet.

MAZDA 3

2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch
Style - **26 400 €** - Malus écologique :
45 € (119 g/km CO₂)



La présentation est sans fantaisie mais soignée. Tout est pensé pour faciliter la prise en main, même si l'ergonomie révèle aussi quelques particularités propres à Mazda comme l'absence d'écran tactile : étonnant en 2019.



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Mélina Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

“ Cette Mazda3 a tout pour faire une bonne sportive : châssis, suspensions, freinage, commande de boîte... Il lui manque juste un moteur un peu plus puissant. ”

L'avis du pilote



Le poste de conduite est sobre mais efficace : tout est là pour servir la conduite. Personnellement, j'aime beaucoup le volant : très agréable en mains ! Le conducteur est bien installé et il est vite dans le bain. **Si je le provoque en appui, le châssis se révèle assez joueur pour une traction.** C'est inhabituel, les autos ayant plutôt tendance à sous-virer. Évidemment, j'adore ! Cela donne un petit tempérament sportif très plaisant. L'amortissement est dans la même veine : un peu ferme. C'est parfait pour la tenue de route et cela participe au caractère de l'auto, mais le confort en souffre un peu à basse vitesse. Le freinage donne toute satisfaction : l'ABS ne se déclenche pas trop tôt, ce qui permet au conducteur de garder le contrôle. Il ne manque qu'un moteur plus puissant pour aller avec tout cela. Là, c'est un peu juste pour se faire plaisir. Surtout avec une boîte manuelle.

“ Dans cette version dotée d'une boîte manuelle, je retrouve l'ADN de conduite des Mazda. Même s'il n'affiche que 122 ch, le 2.0 est très plaisant à mener. ”

L'avis de la journaliste



Il n'y a pas que le châssis et le moteur dans une voiture, il y a la boîte de vitesses aussi ! Lors d'une première prise en mains, j'ai fait connaissance avec cette Mazda3 en boîte automatique. Quelle déception (L'AJ n°1028) ! Et là, ô magie, je retrouve une auto bien plus plaisante, dès lors qu'elle reprend une traditionnelle boîte manuelle. La commande est agréable : ferme, avec des verrouillages bien marqués. Et même si l'étagement des derniers rapports privilégie la consommation, **cette transmission s'accorde mieux avec le 2.0 : il retrouve son souffle et... consomme moins : 6,6 l/100 km en moyenne, contre 6,8 l/100 km avec la BVA.** Ce n'est pas énorme, mais cela s'ajoute aux 2000 € économisés à l'achat. Puisque l'agrément est au rendez-vous, pour une fois, rien ne sert de dépenser plus. Soulignons que ces valeurs font de la Mazda3 l'une des compactes les plus économiques de sa catégorie.

“ Cela fait du bien de s'installer au volant d'une auto dans laquelle tout est fait pour essayer de rendre la conduite simple et agréable. ”

L'avis du taxi



Je suis agréablement surpris ! En principe, je n'aime pas les atmosphères confinées et je redoutais de me sentir engoncé. Mais là, je suis bien assis et l'ergonomie est fonctionnelle : je me sens bien. **Mazda a le sens du détail, à l'image du repose-genou moussé sur le côté de la console centrale pour éviter de se cogner : c'est agréable.** La présentation est simple mais élégante, les matériaux bien choisis et la finition soignée. L'instrumentation de bord n'est pas numérique et l'écran central pas tactile – comme c'est la mode –, mais ce n'est pas un défaut car les informations utiles à la conduite sont parfaitement lisibles. Certes, à l'arrière, la garde au toit est un peu basse, mais la banquette assure un bon confort et les passagers ont assez de place pour leurs jambes. Le coffre est assez grand ; dommage que le seuil de chargement soit un peu haut. La lunette arrière trop petite nuit aussi à la visibilité.

TOUS POILS DRESSÉS

Le SUV britannique se décline à son tour dans une méchante version hautes performances, propulsée par le tonitrueux V8 compresseur du coupé F-Type R. Frissons garantis. Par Romain Vannier

L'avis de Romain Vannier



Ce n'est sûrement pas le SUV le plus performant. Mais c'est certainement l'un des plus attachants.

85%
Quotient
Émotionnel

LA GRANDE DISTRIBUTION

À la tête du projet, le département SVO (Special Vehicle Operations) s'est penché sur la transmission intégrale avec pour objectif d'en dynamiser le comportement. Le différentiel central distribue jusqu'à 100% du couple sur l'essieu arrière. Celui-ci adopte en prime un autobloquant piloté. Le résultat est hélas quelque peu décevant. L'équilibre demeure assez éloigné de celui d'une véritable sportive. Sous l'effet du poids et du centre de gravité élevé, le train avant est souvent le premier à élargir la trajectoire.



CALCUL D'AMORTISSEMENT

Pas facile d'amortir une telle masse en mouvement : plus de 2 tonnes ! Les ressorts de la suspension pilotée sont 30% plus raides à l'avant et 10% à l'arrière, essieu sur lequel la barre stabilisatrice est aussi plus rigide. Sans être handicapant, le roulis reste relativement présent en courbe. Jaguar avoue ne pas vouloir totalement sacrifier le confort, effectivement ferme, mais pas insupportable.



ANIMAL D'INTÉRIEUR

En dépit de ses prétentions, ce F-Pace SVR conserve une certaine sobriété à bord. C'est peut-être le meilleur moyen de ne pas lasser ses occupants. Ceux-ci se voient particulièrement choyés à l'avant. De toute beauté avec leur dossier ultrafin, les sièges baquets, tendus de cuir matelassé, sont particulièrement creusés, pour offrir un bon maintien en courbe. Ce qui évite au passager d'avoir à s'accrocher perpétuellement à la poignée de la contre-porte.



UN GRAND 8

Partagé par de nombreux modèles du groupe Jaguar-Land Rover, le V8 5 l compresseur n'a pour autant rien de commun. Identique ici à celle de la sensationnelle

F-Type R, la mécanique développe 550 ch et libère 680 Nm. De quoi permettre au F-Pace de passer de 0 à 100 km/h en 4,3 s. Si ce chrono n'est pas aussi spectaculaire que celui d'un Porsche Cayenne Turbo, le rugissement métallique qui l'accompagne, dantesque, compense largement l'écart de performance.

LE BON NUMÉRO DE L'AUTO

Fidèle, le V8 s'associe une fois encore à la boîte de vitesses automatique à 8 rapports d'origine ZF. Malgré l'utilisation d'un traditionnel convertisseur de couple, cette transmission brille par sa douceur et sa réactivité. Les rapports se succèdent à la vitesse de l'éclair, l'échappement ne manquant pas de ponctuer chaque opération par une violente détonation. La gestion permet de surcroît de rétrograder depuis des régimes élevés.

JAGUAR F-PACE SVR 550 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

| Moteur / Transmission | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| Puissance maxi | ■ 550 ch à 6000 tr/mn |
| Couple maxi | ■ 680 Nm à 2500 tr/mn |
| Type | ■ V8 compresseur |
| Cylindrée / puissance fiscale | ■ 5000 cm ³ / 47 CV |
| Transmission | ■ intégrale |
| Boîte / nombre de rapports | ■ automatique / 8 |

| Châssis | |
|----------------------|-----------------------------|
| Diamètre de braquage | ■ 11,6 m |
| Pneumatiques AV/AR | ■ 265/45 R 21 / 295/40 R 21 |

| Dimensions / Poids | |
|------------------------|-------------------------|
| L/l/h/empattement | ■ 4,73/1,94/1,67/2,87 m |
| Poids/tractable freiné | ■ 2070/2400 kg |

| Performances | |
|--------------|------------|
| 0 à 100 km/h | ■ 4,3 s |
| Vitesse maxi | ■ 283 km/h |

| Habitabilité / Coffre | |
|-----------------------|-----------------------|
| Volume de coffre | ■ 650 dm ³ |

LE BUDGET

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| Prix | ■ 104 050 € |
| Malus (CO ₂) | ■ 10 500 € (272 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | ■ 123 514 € |
| Garantie | ■ 3 ans ou 100 000 km |

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

Accès et démarrage sans clé, AFIL, banquette AR chauffante, Bluetooth, caméra de recul, clim automatique bizona, contrôle de la pression des pneus, échappement actif, freinage d'urgence autonome, hayon électrique, jantes alliage 21 pouces, lecture des panneaux, phares à LED adaptatifs, régulateur de vitesse, rétros rabattables électriquement, sièges AV électriques, chauffants et ventilés, système multimédia avec écran tactile/ audio Meridian 380 W/ GPS, volant chauffant électrique...

Options

Affichage tête haute (1 608 €), climatisation 4 zones (1 629 €), inserts décoratifs carbone (1 111 €), jantes 22 pouces (1 889 €), surveillance d'angle mort (504 €), toit ouvrant panoramique (1 577 €)...

| Consommations | |
|-------------------------|-----------------------|
| Mixte | ■ 11,9 l/100 km |
| Urbaine / extra-urbaine | ■ 16,5 / 9,3 l/100 km |
| Réservoir | ■ 82 l |

| | |
|---------------------|---------------|
| Note EuroNCAP | ■ 5 étoiles |
| Paÿs de fabrication | ■ Royaume-Uni |

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le F-Pace SVR dévoile ici un vrai cœur de rocker. Imposable de se lasser de la force, du caractère et de la voix d'un V8 compresseur excellentment relayé par la boîte automatique. Le comportement routier manque un peu de panache, mais pas d'efficacité.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



BODET

Modèle B480 .3

Prix de vente indicatif : 860€
Des gares aux aéroports en passant par les horloges d'église ou encore les stades sportifs, Bodet donne l'heure à la France et au monde entier. Elle perpétue la tradition en lançant une première collection de montres baptisée « B480 ». Celle-ci décline trois modèles, dont celui-ci, édition limitée à 150 exemplaires. Mouvement automatique, boîtier en acier 40.4 x 38.2 mm.
www.bodet-1868.com



CERRUTI 1881

Eau de toilette 1881 Riviera

Prix de vente indicatifs : (50ml) 62 € - (100ml) 84 €

Un parfum boisé élégant, lumineux, sensuel, un masculin contemporain empreint du style inimitable de la Riviera. Un savant équilibre entre sophistication et décontraction.

www.cerruti1881riviera.fr

COTELAC

Baskets LEO

Prix de vente indicatif : 155€

Dans les collections masculines, basiques intemporels et pièces plus originales s'entremêlent créant ainsi des silhouettes décontractées. Cette saison, l'Homme réveille son dressing en succombant notamment aux imprimés ethniques et floraux. www.cotelac.fr



K WAY

Coupe-vent en nylon Rip-stop

Prix de vente indicatif : 199€

Must-have annoncé de l'été à venir, ce coupe-vent imperméable et respirant assure, en un seul geste, une allure de baroudeur des temps modernes. En plus d'offrir la meilleure des protections contre les intempéries, ce modèle s'apparente au compagnon de route idéal pour tous les voyages, même les plus lointains...
www.k-way.fr



OBABA

Drap de plage géant

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

Ce drap unique de 5m2 qui peut accueillir toute la famille. Un véritable espace de convivialité à partager sur la plage ou sur l'herbe pour un pique-nique. Cet immense drap de plage 100% coton a l'avantage de ne pas s'envoler grâce à ses 4 piquets. Fabrication française. Existe en 13 coloris et 4 tailles. www.obaba.fr



MR MARVIS

Short de bain Mustiques

Prix de vente indicatif : 109€

Faits main au Portugal, ces shorts de bain originaux sont désormais disponibles en 19 modèles unis ainsi qu'en 6 imprimés signés Liberty Art Fabrics, maison londonienne réputée pour ses imprimés. Cet été s'ajoutent des shorts piqués conçus dans une matière 100% coton bio ainsi qu'une collection pour enfants calquée sur celle des grands.
mrmarvis.fr

RUDY'S

Mocassins Maxim en velours marine

Prix de vente indicatif : 109 €

Chausseur parisien depuis 1980, Rudy's vous propose cette paire de mocassin ultra confortable, légère et souple. Elle saura vous séduire par sa simplicité et son élégance. A porter aussi bien avec un costume en lin, qu'avec un bermuda. www.rudys.paris



Biographie

SITE DE PRODUCTION

SARRELOUIS (Allemagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

6 194 en France en 2018 ;

à titre de comparaison, Renault a vendu sur la même période 41 338 exemplaires du Scénic.

MOTORISATIONS

DIESEL : de 100 à 182 ch**ESSENCE** : de 95 à 140 ch

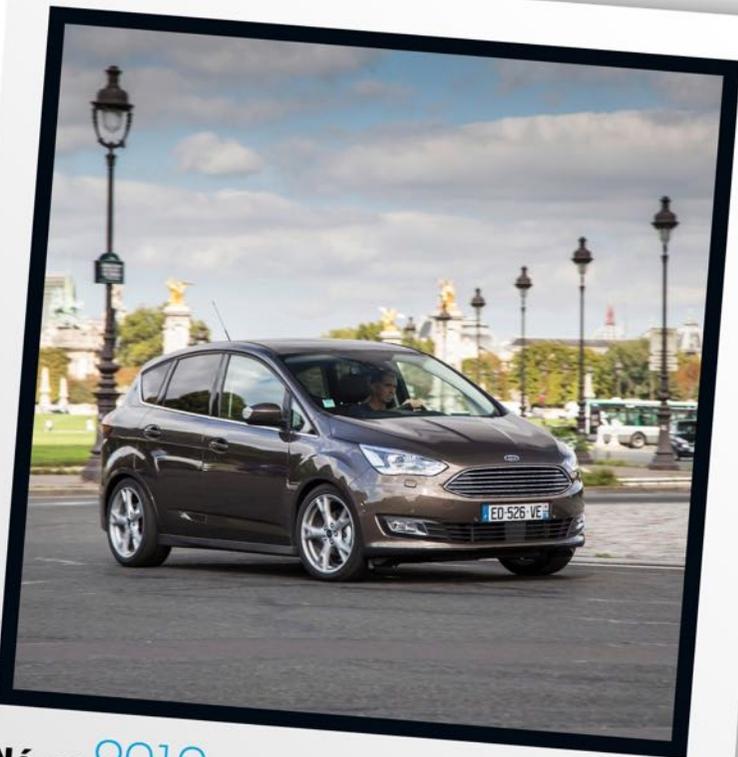
MODÈLE LE PLUS VENDU

1.5 TDCI 120 ch

Sa seconde vie en occasion

Même si cette seconde génération de C-MAX est sans doute un peu moins amusante à conduire que la première, elle affiche tout de même de bonnes qualités dynamiques. Du coup, on serait tenté d'opter pour une mécanique joyeuse telle que le 1.0 EcoBoost de 125 ch. Assez présent en occasion (ce bloc représente 40% des ventes de C-MAX), il s'affiche à des prix alléchants. Il vous restera à trancher entre C-MAX (5 places) et Grand C-MAX (7 places).

YANN LEBEVRE



Né en 2010
Fin de carrière 2019

Ford C-MAX

Par Pascal Richard

La nouvelle n'est peut-être pas venue jusqu'à vous, mais sachez-le : le Ford C-MAX s'apprête à quitter la scène...

Il y a encore quelques années, comme tous les monospaces compacts (Renault Scénic, Citroën C4 Picasso, Opel Zafira, Volkswagen Touran...), le Ford C-MAX roulait des mécaniques. En effet, de la fin des années 90 au milieu des années 2000, c'étaient eux les cadors du marché. Alors, bien sûr, pour en arriver là, il avait fallu

écraser quelques têtes (celles des breaks en particulier), mais les monospaces n'en avaient cure, les boss, c'étaient eux.

Le problème quand on est le chef, c'est que ce poste fait forcément des envieux. Et si on est tenté par la place, il n'y a pas trente-six solutions : il faut se débarrasser du boss, en un mot

le zigouiller ! C'est sans doute à cette conclusion que sont arrivés les SUV compacts. Ce n'est donc pas un hasard si l'arrivée de ces derniers va de pair avec l'extinction des monospaces et donc du C-MAX, qui tire sa révérence sans laisser de descendance... En tout cas pour l'instant, car en automobile comme ailleurs, la roue tourne ! ■

MOTORSPORT ADDICTS

Les temps changent et, de plus en plus, les marchands de gourmandise automobile doivent s'occuper de procurer à leurs clients l'endroit où s'attabler sans redouter la police anticalorique. Nous nous sommes glissés parmi les fans, à la journée M Town, à Magny-Cours.

Par Robert Puyal photos Cathy Dubuisson



Si vous n'habitez pas l'Exopotamie septentrionale et ses fameuses routes libres, si vous n'êtes pas l'Émir et chef de la police de votre propre territoire, suivez-nous à la recherche des plaisirs de la vitesse. Ferrari et Aston Martin, Porsche et Maserati, Renault Sport et AMG, toutes les marques dont le métier consiste à mettre en danger le permis de leurs clients ont allumé des contre-feux sous forme de journées sur circuit privé. Une véritable incitation à la débauche qui a aussi l'avantage de créer des rapprochements, de façonner des tribus. Chez BMW, la voie est toute tracée, car les acheteurs sont parmi les plus portés à l'adoration. La branche M perfectionne le système en créant les journées M Town, au carrefour de la réunion de famille, du théâtre de rue et du cours de pilotage. Nous étions à la première session française, sur le circuit de Magny-Cours, copieusement arrosée pour l'occasion. Nous avons goûté à tous les plats, testé toutes les animations et rencontré de nombreux spécimens de béhémistes, notamment la sous-espèce "fans de M".

Une journée comme celle-ci commence toujours par un trajet, à bord de "la" voiture.

Pour l'occasion, nous serons les mieux armés de la manifestation, avec une M850i cabriolet confiée par BMW France. Pas forcément l'idéal pour prendre la mesure des M4 ou des M2 Competition sur le circuit, mais question standing, pardon: V8 4,4 l, xDrive, boîte 8, 132 000 €. Et

d'appréciables coups de reins sur le "80 à 130", performance la plus usuelle, quand le camion finit enfin par se rabattre. Au bout de la route, Magny-Cours, pavoisé pour l'occasion aux couleurs de M. La proportion de badges bleu et blanc grimpe vers le 100 % et, au parking, la seule discrimination se fait entre les BMW "visiteurs" et celles qui vont rouler sur le circuit.

En effet, les plaisirs de la piste sont disponibles en plusieurs parfums, à plusieurs grades de liberté. Certains se borneront à faire tourner leur propre auto: ils sont venus pour ça et tant pis si la voiture souffre un peu et que les pneus sont nettement moins frais sur le chemin du retour. D'autres, moyennant supplément, préfèrent tourner au volant de l'une des M4 mises à disposition. Ils vont commencer par boucler deux tours, sous les conseils que le moniteur leur dispense depuis le siège de droite. Dans un deuxième temps, permutation, le professionnel va prêcher l'exemple et faire la démonstration des trajectoires et des bons gestes qu'il vient d'enseigner. Pourquoi dans cet ordre? L'expérience prouve que l'élève se montre ainsi bien plus raisonnable que s'il prend le volant tout excité par un tour en passager à vraie vitesse. Troisième possibilité, franchement radicale: le baptême "course" à bord d'une M3 DTM, soit sous la pluie et ça patine jusqu'en 4^e, soit sur le sec et ça va encore beaucoup plus vite...

Les marques éprises de performance ne peuvent plus se contenter de surpasser la concurrence. Avant de séduire le passionné, il faut le rassurer sur la possibilité de se servir de la machine qu'il achète. Si, au passage, on réussit à fidéliser le client jusqu'à la ferveur religieuse, la partie est gagnée... ■



Billy / BMW M4 2019

"J'ai déjà possédé toute la dynastie des M3, en tant que champion de drift et aussi moniteur. Je suis « pilote officiel » pour une concession BMW, c'est-à-dire que l'on emmène des clients faire des tours, leur montrer les modèles, leur expliquer ce qu'ils achètent. Au moins 60 ou 70% des gens qui achètent une M sont des passionnés et, tôt ou tard, ils veulent savoir comment ça glisse. La M4 marque un gros progrès: le couple maxi est beaucoup plus bas, ce qui permet de la tenir en dérive plus facilement. Le niveau monte! Quand on a goûté à la piste, on s'aperçoit que l'on ne peut pas rouler assez vite et assez fort pour prendre du plaisir sur la route. On a l'impression d'être au ralenti à 150 km/h..."



**Jean-Eddy /
BMW M3 2001**

"C'est une M3 E46 de 2001, que j'ai moi-même modifiée, depuis neuf ans: jantes BBS, gros freins à l'avant, amortisseurs filetés, lame carbone, ligne d'échappement Milltek. Elle donne 370 ch au lieu de 343. J'ai eu des cabs, des coupés, des berlines, des breaks, au moins une quinzaine. Fanatique de BM et de voitures en général, je fais beaucoup de circuit avec le team du garage PF Motorsport, qui l'a préparée. Mais jamais de course ni de drift. Aujourd'hui, j'ai payé 94 € pour la faire tourner, et je vais faire un baptême en 850..."

Éric Peuvot / BMW 2800 1975

"Je suis informaticien, mais mon hobby, c'est définitivement l'automobile et, surtout, les BMW. J'en ai seize actuellement, dont une M3 Evo, une Z3 coupé, une CSL et cette 2800, que je trouve très sympa. J'en suis devenu propriétaire en 2014. Une journée comme celle-ci, pour moi qui suis plus branché voitures anciennes, c'est l'occasion de faire ce que je ne fais jamais : le parcours tout-terrain au volant d'un X4 ou d'un X5, et puis le drift : très sympa tant que la voiture n'est pas à soi!"


Frank Schloeder
 Directeur marketing BMW France

"En France, la passion automobile est moins visible que dans d'autres pays, mais elle est bien là. Le carnet de location de certains circuits est plein toute l'année! Impressionnant! BMW M est en plein essor, avec 2500 voitures par an et la gamme la plus large que l'on a jamais eue. D'où l'idée d'acclimater cette ambiance « M Town », une fête autour de la marque M. Le monde devient de plus en plus virtuel et digital, c'est bon de revenir aux sources, toucher le produit, conduire les voitures. Ici, on peut se lâcher un peu, on peut faire du drift, c'est mieux que sur un rond-point. Nous mesurons la réussite au nombre de visiteurs : 1 000, c'est très bien. Et à la qualité du relais sur les réseaux sociaux."



Magny-Cours rien que pour soi, embouteillé le temps d'un tour de parade.





Le drift enseigné, encouragé, mais ailleurs que sur les ronds-points.

Tanguy Marcadella / BMW M235i 2014

"Je suis venu avec le club BMW France, auquel j'ai adhéré voilà pile un an, trois mois après avoir acheté la voiture. Je suis parti d'Alsace jeudi dans la matinée, j'ai roulé seul, mais je retrouve ici des potes de Dijon, de Bretagne, de Paris que j'ai déjà rencontrés lors d'autres journées que le club organise, sur l'Anneau du Rhin ou le Hockenheimring en Allemagne. Le Nürburgring, je n'ai pas encore eu l'occasion, mais dès que je peux..."



Antoine Picquet / BMW M635 CSi 1988

"Je suis garagiste à mon compte, toutes marques, je m'occupe de tout ce qui est ancien. Je ne vous donne pas le nom de la société parce que j'ai tellement de boulot que je préfère le bouche-à-oreille... Les BMW des années 60 et 70 ne sont pas toujours imaginées pour faciliter la réparation, mais c'est toujours robuste. De plus, ils suivent très bien leurs pièces."



Eric van de Poele / BMW M3 DTM 2014

Éric, champion DTM 1987, pilote F1 en 1991 et 1992, "baptise" les invités sur une M3 DTM soignée par toute une équipe de mécanos de course. "Je surveille mon passager. S'il a trop peur, pas la peine d'insister. Mais 95 % aimeraient que ça aille encore plus vite! J'ai débuté en 1981, en Tourisme, sur une BMW Zakspeed. Aujourd'hui, ce sont de vrais protos, châssis carbone, 500 ch, un peu plus de 1 000 kilos, autant d'appui qu'une F1, énormément d'adhérence... Le jeu du pilotage, avec une F1 ou celle-ci, c'est toujours d'être au maximum partout sur un circuit, et là, il y a de quoi jouer. Ce sont de bonnes journées pour transmettre la passion."



Patrick Pedro / BMW Série 7 2001

"Fan de voiture! J'ai travaillé un temps au design PSA... Un ami m'a transmis la passion BMW il y a quelques années. La mienne est assez pittoresque: une Série 7 de 2001. Un rêve de gamin. Une concession s'est ouverte chez moi, à Bezons: je passais devant avec mon BMX; elle incarnait vraiment l'esprit BMW: le dessin sobre, les lignes tendues. Le vendeur m'a donné des brochures, que j'ai rangées dans un carton. Je les ai retrouvées vingt ans plus tard et j'ai cherché un exemplaire, évidemment beaucoup plus accessible! Mais pas très adapté pour Paris... Dès que j'ai les sous, je la change pour une M3 E92 V8. Aujourd'hui, c'est une journée entre amis, mais porter le bracelet VIP marqué M, c'est spécial... Un mois que j'en rêve!"



126 voitures en piste, des BM comme pace car, safety car et voitures de police! M Town, c'est un peu Dalton City...



SIMON PAGENAUD

LE RÊVE AMÉRICAIN

Pole position et victoire dans la 103^e édition d'Indy 500 ne sont pas le fruit du hasard pour le pilote Penske, mais l'aboutissement d'une progression méthodique, conjuguée à l'intelligence et à la force de caractère. Par François Dauré

Exploit : action mémorable ou qui dépasse les limites ordinaires. Ainsi défini par le Larousse, le mot s'applique sans restriction à la victoire de Simon Pagenaud aux 500 Miles d'Indianapolis 2019. Parce que cette course n'a rien d'ordinaire et que rares sont les pilotes français à avoir terminé sur Victory Lane. Simon n'est que le troisième, après Jules Goux (1913) et René Thomas (1914). Gaston Chevrolet, vainqueur en 1920, né en France de parents suisses, était devenu Américain en 1916. Ceux qui l'ont annexé devraient penser également à Gil de Ferran (victorieux en 2003), né à Paris en 1967 et porteur des nationalités brésilienne et française. Il est d'ailleurs un personnage clé dans la carrière de Simon Pagenaud qui n'oublie pas comment il a surmonté les mauvais moments : "Ne jamais abandonner, cela fait partie de ses traits de caractère. J'ai toujours été fort mentalement et la pression m'aide. Cela se travaille. Mais ce sont les moments durs qui nous rendent encore meilleurs."

Des mauvais temps, Simon en a traversés. Fin 2007, après une excellente première année en Champ Car, son équipe, Team Australia, fait faillite, le laissant sur la touche. Mais, aux États-Unis, un tel talent ne se perd pas. Champion du CART (équivalent de l'IndyCar actuel) en 2000 et 2001, Gil de Ferran l'engage dans l'équipe qu'il a formée pour l'American Le Mans Series (ALMS, l'endurance à l'américaine) et le Brésilien joue un rôle fondamental dans la progression de Simon Pagenaud : "Il a été un des piliers de ma carrière et il m'a fait énormément évoluer au niveau technique. Il a été un livre ouvert et courir dans son team m'a aussi amené à collaborer avec Honda." Simon ne manque pas non plus de citer Sébastien Bourdais. En 2005, le Manceau domine le championnat Champ Car et donne un coup de pouce au jeune

Poitevin qui sort d'une saison difficile en Formule Renault 3.5 : "Sébastien, c'est le numéro 1 dans ma réussite. Il m'a mis en relation avec le patron de ma première écurie aux États-Unis, Derrick Walker. Tout est parti de là."

Le sacre d'Indianapolis 2019 expose toute la palette des talents de Simon Pagenaud

Des vents contraires, il en affronte en 2015. Revenu en Indy Car à plein temps depuis 2012, grâce à Honda, il a remporté ses premiers succès dans la discipline avec l'équipe Schmidt Peterson et ses performances impressionnantes tellement qu'il intègre le prestigieux Team Penske. Mais l'adaptation prend du temps. Deux maigres podiums au terme de la saison, dans une équipe qui collectionne les victoires et les titres, cela fait désordre. Le "Capitaine" Roger Penske lui maintient cependant sa confiance et Simon se remet à l'ouvrage en 2016, avec méthode et intelligence. Encore une fois, le travail paie et il décroche son premier titre sans coup férir. Enfin, après une nouvelle année sans la saveur de la victoire en 2018, Simon pose son empreinte sur l'Indiana en ce mois de mai 2019, avec son triomphe dans le temple de la vitesse. Un sacre qui expose toutes les qualités du pilote français : maîtrise, rapidité, intelligence de course en s'abritant derrière son équipier Josef Newgarden pendant plusieurs tours pour économiser du carburant, expérience, courage et ténacité. "J'ai accompli tous mes rêves", affirme-t-il. Quoique... "À 35 ans, je suis loin de la retraite et j'ai encore envie de victoires et de titres en Indy Car et aux 500 Miles d'Indianapolis. Mais si Penske revient au Mans, j'adorerais faire partie du défi. Et enfin si, j'ai encore un rêve : courir le Rallye Monte-Carlo." ■

Pour sa 8^e participation, Simon Pagenaud avait les meilleures armes et son pilotage magistral a apporté une 18^e victoire à l'équipe du légendaire Roger Penske (à g. en polo blanc).



SIMON PAGENAUD

BIO EXPRESS

- > Né le 18 mai 1984 à Poitiers
- > Pilote en Indycar depuis 2012
- > 13 victoires, 10 pole positions
- > Vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis 2019, avec la pole position
- > Champion d'IndyCar 2016 (5 victoires), vice-champion 2017.
- > Champion ALMS 2010 avec David Brabham
- > Champion Atlantic 2006
- > Volant Elf 2001

SCOTT R. LEFAGE/OUTDRIP



En tête dès le départ, Simon Pagenaud a mené 116 des 200 tours de course, dont le plus important, le dernier. Confiance retrouvée, le "patron" est de retour.



*C'était en
avril 1984
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES

L/l/h:
3,82/1,70/1,35 m

Poids: 1230 kg

Puissance:
200 ch DIN
à 6750 tr/mn

1000 m d.a.: 28 s

V. max.:
203,7 km/h

Consommation
à 90 km/h:
9,5 l/100 km

Cette vue impressionnante montre les entrailles de la 205 T16, qui n'a plus rien à voir avec le modèle de série. Ici, le moteur, entièrement revu et corrigé, est passé de l'avant à l'arrière!

LA PEUGEOT 205 TURBO 16 À L'ESSAI

Au début des années 80, le règlement en Championnat du monde des rallyes impose, pour tout engagement, de nouvelles voitures dans la catégorie reine des Groupe B, une production d'au moins 200 exemplaires. Cela donnera naissance à de véritables sport protos, dont cette bestiale 205 T16!

Par **André Costa** (1984) / **Thomas Riaud** (2019)

Extraits...

■ "Audi a magnifiquement démontré à quel point la compétition, même lorsqu'elle ne mène pas à la victoire immédiate, est capable de porter un logo inconnu à la connaissance du plus grand public."

■ "Grâce à sa Quattro, la filiale ô combien technique du groupe Volkswagen a réussi en moins de dix ans à se tailler une place enviable au sein d'un marché pourtant dépourvu de tendresse, celui de la berline rapide de prestige, aux côtés de Mercedes et de BMW qui se seraient pourtant bien passés de partager un gâteau savoureux mais, hélas, non extensible."

■ "Le groupe PSA attend que sa 205 Turbo 16

s'empare de la place que la Renault 5 Turbo n'a jamais su occuper, dans ce monde de la compétition routière qui tend cette année à ressembler à un véritable ring où Audi et Lancia ont entamé depuis le début de la saison – depuis le Monte-Carlo – un combat impitoyable."

■ "Lorsqu'un groupe industriel puissant désire s'imposer sur la scène sportive en rallye, il construit tout simplement 200 prototypes, en comptant sur la richesse et la passion d'une clientèle marginale pour acquérir le lot à n'importe quel prix, en se réservant quelques exemplaires supplémentaires destinés à la création d'une équipe de compétition."



La planche de bord, propre à la Turbo 16, bénéficie d'une instrumentation très complète.

“ La voiture fait preuve simultanément d'une sûreté de réaction et d'une aisance qui laissent pantois. ”

↑ Ses qualités

TENUE DE ROUTE EXCEPTIONNELLE

“Elle passe extrêmement bien les épingles mais, grâce sans doute à son important empattement, elle se révèle également très stable dans les courbes ultrarapides.”

FREINAGE PUISSANT

“Le freinage nécessite, il est vrai, le déploiement d'une certaine force physique mais, cela étant, on atteint des puissances de décélération spectaculaires dans des conditions de stabilité quasi totale, en maintenant facilement les pneumatiques au seuil de la perte d'adhérence; à croire que l'ABS n'avait pas à être inventé.”

BONNE BOÎTE

“Assez ferme, la boîte est malgré tout très agréable à manipuler, en raison de sa précision et de sa bonne synchronisation.”

↓ Ses défauts

CONSUMMATION IMPORTANTE

“La consommation, par rapport aux performances chiffrées, atteint des altitudes respectables.”

RÉGLAGES DU TURBO DISCUTABLE

“Puisque certains clients utiliseront vraisemblablement ce moteur tel que nous l'avons approché, il semble normal de le soumettre à un jugement sans complaisance, par exemple pour dénoncer l'importance du temps de réponse du turbo et ses régimes élevés de mise en action, tout particulièrement en pleine charge.”

PERFORMANCES DÉCEVANTES

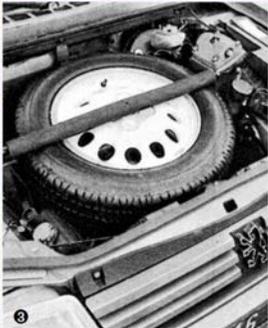
“On doit reprocher au moteur son manque de puissance à moyen régime qui rend la conduite décevante si l'on ne joue pas de la boîte pour se maintenir en permanence au-dessus de 4000 tr/mn.”

❶ Cette version “stradale” de la mythique 205 Turbo 16 offre un comportement tellement sûr et efficace avec ses 4 roues motrices, qu'on vient à regretter qu'il n'y ait pas plus de puissance!
❷ Les sièges, spécifiques, sont aussi enveloppants que confortables. Ils peuvent recevoir des harnais.
❸ Pour équilibrer les masses, l'avant reçoit la roue de secours, très envahissante au point de remplir tout le “coffre”!
❹ La Turbo 16 sera produite à 200 exemplaires en version “civile” pour permettre à Peugeot Sport de l'engager, avec le succès que l'on sait, en Groupe B.

❶



❷



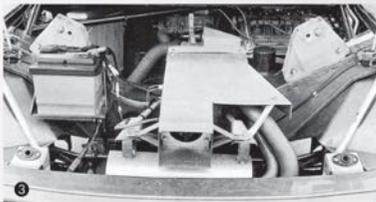
❸



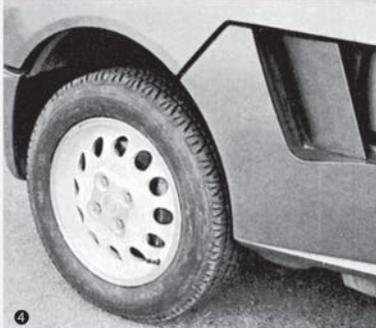
❹

“ Peut-on raisonnablement envisager un tel achat ?

Si l'on considère aussi bien les performances chiffrées que la consommation, il apparaît normal de répondre non !



❶ Même si la silhouette de la 205 3 portes est globalement préservée, cette variante T16 s'en démarque par de nombreux détails et ses ailes hypertrophiées. ❷ Au-dessus du moteur prend place cette plage arrière, destinée à insonoriser un peu l'habitacle, mais aussi à recevoir quelques menus bagages. ❸ Ce brave moteur XU de 1775 cm³ est ici poussé à 200 ch à 6750 tr/mn, notamment grâce à l'apport d'un énorme turbo KKK. ❹ La très exclusive 205 Turbo 16 reçoit ces jantes en alliage spécifiques.



Extraits...

■ "Si la carrosserie n'est pas sans présenter des traits communs avec la 205 de série, il paraît naturel de préciser immédiatement que les éléments compatibles entre les deux versions sont extrêmement peu nombreux, en dehors sans doute des feux arrière et de quelques autres babioles."

■ "De A à Z, la Turbo 16 est un engin spécifique, c'est-à-dire une « silhouette » qu'on a voulu créer à l'image approximative de la 205, à des fins commerciales. À tout prendre, la stratégie paraît d'ailleurs plus logique que la philosophie Lancia qui, depuis la Stratos, consiste à lancer sur routes et pistes des produits n'offrant aucune ressemblance avec sa gamme commerciale."

■ "Autre belle carte de visite pour la Turbo 16 : ses quatre roues motrices dont la technologie raffinée prouve le soin dont ont fait preuve les créateurs du véhicule."

■ "Amenée sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la Turbo 16 nous a gratifiés d'un meilleur chrono de 203,7 km/h avec deux personnes à bord, avant de nous fournir 14,8 s aux 400 mètres départ arrêté puis 28 s aux 1000 mètres."

■ "Si l'on place au premier rang les qualités routières et le plaisir de conduire, j'affirmerai sans hésiter que cette voiture a obligatoirement sa place au sein de la collection de tout amateur fortuné."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

L'incroyable 205 Turbo 16, c'est la réponse de Peugeot Sport à Audi. Jean Todt, en charge de son développement, va reprendre la recette de l'Audi Quattro, avec sa transmission intégrale, mais optimiser son agilité en plaçant le moteur à l'arrière. Un pari technique payant, la 205 Turbo 16 raflant tout en Groupe B, jusqu'à l'interdiction de la catégorie en 1986 par les autorités. La 205 T16 s'en ira alors glaner quelques victoires supplémentaires, sur les pistes du Dakar en 1987 et 1988. Elle tentera aussi sa chance à Pikes Peak. Sans succès.

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 OPEL

"Je suis propriétaire d'une Opel Astra, achetée neuve fin 2014. Courant novembre 2018, la voiture perd beaucoup de vitesse. Voyant catalyseur allumé. Début décembre, réparation de la bobine d'allumage, à 55 000 km (400 €). Refus d'Opel de participer aux réparations. Deux mois plus tard: voyant catalyseur à nouveau allumé. Diagnostic effectué chez Opel à la Chapelle-Saint-Mesmin (Loiret). Ils ne peuvent rien faire sans garder la voiture 2 ou 3 jours. Deux semaines après, mon expert les appelle et ils ne se souviennent pas d'avoir diagnostiqué ma voiture. Le 5 mars, rendez-vous chez Opel. Devis: catalyseur à 1 200 €. Diagnostic effectué cette fois en deux heures! Participation de 30% seulement alors que des pièces chères sont défectueuses."

Tiphaine Leseche

Thierry Maurel Mitsubishi Outlander PHEV Intense

ACHETÉE D'OCCASION (1^{er} immat.
en septembre 2014, 9 000 km
AU COMPTEUR) EN FÉVRIER 2015;
56 000 km PARCOURUS.



"Je suis très satisfait de son utilisation. Des trajets quotidiens de moins de 30 km que je peux faire en tout électrique et quelques déplacements en week-end et pour les vacances en longue distance. Ma consommation moyenne est de 3,3 l/100 km. La conduite est agréable en mode électrique et un peu moins en mode thermique avec une impression de patinage du moteur dans les phases d'accélération. Aucun problème mécanique ou électrique rencontré, mais le prix des révisions reste élevé."

Thierry Lemarchand nous parle de sa Mini Cooper S pack JCW

"Je n'ai que du positif à retenir de cette voiture."



"Afin de remplacer mon Alfa MiTo QV, je cherchais une autre sportive, pour faire en grande majorité mes trajets domicile - travail (150 km par jour). Cette Mini me comble parfaitement - j'aime son look, sa présentation intérieure, son équipement complet (GPS, xénon, toit ouvrant électrique), sa finition très correcte, surtout avec cette sellerie cuir Lounge qui vieillit parfaitement bien. Son comportement routier est très sûr et vivant - la comparaison que l'on fait d'un gros karting n'est pas usurpée - et le moteur est extrêmement agréable. Sur mon parcours, essentiellement

de la départementale et nationale, la consommation reste très modérée (7,5 l/100 km), et les coûts d'entretien sont très raisonnables. Je note cependant une usure importante des plaquettes, et la consommation d'huile est à surveiller - le point noir du THP - afin d'éviter des problèmes de tendeur de courroie. Je vérifie le niveau en moyenne tous les 1 500 km. J'ai déjà fait de longs trajets avec elle, et malgré sa sportivité, elle reste très confortable et silencieuse sur les longs parcours. Un point à prendre en considération si cela est un véhicule principal: le coffre est vraiment petit."

ACHETÉE D'OCCASION EN AVRIL 2016 (1^{er} immat en juillet 2012, 27 000 km au compteur); 94 000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE : 7,5 l/100 km

SON ENTRETIEN: vidange en octobre 2016 (320 €), plaquettes de freins AV en mars 2017 (200 €), pneus AV et AR en mai 2017 (457 €), disques et plaquettes AR en octobre 2017 (507 €), pneus AV en février 2018 (228 €), révision et changement plaquettes et disques AV en février 2018 (806 €), pneus AR en avril 2018 (228 €), plaquettes AV en novembre 2018 (280 €), pneus AV et permutations AR en décembre 2018 (228 €), plaquettes AR en janvier 2019 (237 €).
SES PANNES: changement du couvre-culasse, car la consommation d'huile augmentait (août 2018 à 100 000 km, 610 avec la révision complète).



aj L'avis de Brice Perrin

Si elle s'est alourdie et embourgeoisée au fil des générations, la Mini Cooper S est un engin qui donne irrémédiablement le sourire. Je serais toutefois moins conciliant que Thierry concernant d'une part la qualité de présentation, même si ça a progressé, et les tarifs d'entretien dans le réseau, d'autre part.

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

Quel est le meilleur SUV, selon vous ?

Je vous lis depuis Ljubljana depuis presque vingt ans. Je prévois de changer de voiture. J'hésite entre les Peugeot 5008 (3008), Citroën C5 Aircross et Škoda Karoq, mais aussi, à condition de dépenser plus, entre les DS 7 Crossback, Audi Q3, Volvo V60/XC60. Je roule environ 50000 km par an. Parfois j'ai besoin de transporter famille, vélos ou des choses pour notre maison de vacances. Quel est votre champion ? **R. C.** Si l'agrément est une priorité pour vous, Peugeot 3008 ou 5008 devraient vous combler. Si vous privilégiez le confort de suspension, optez plutôt pour un C5 Aircross. Tous répondront à vos besoins en termes d'habitabilité et de modularité, les meilleurs dans ce domaine restant le 5008 et le C5 Aircross. Quant à la catégorie supérieure, elle n'apporte pas grand-chose si ce n'est une finition plus léchée et des équipements plus haut de gamme.



YANN LEFÈVRE

Peugeot 5008



Peugeot 308

Capricieux stop & start

Je possède une Peugeot 308 1.2 PureTech 130 EAT6. Je suis très satisfait de mon véhicule mais j'ai un problème avec le "stop and start" qui a toujours été très capricieux et qui ne fonctionne plus du tout depuis quelques mois. Avez-vous connaissance de ce problème ? **P. F.** Peugeot n'est pas le seul constructeur à rencontrer quelques dysfonctionnements avec le stop & start. Plusieurs paramètres entrent en compte dans le fonctionnement d'un stop & start : température extérieure, température moteur, fonctionnement de la climatisation, état de la batterie. Sur votre 308, il pourrait s'agir d'une batterie en fin de vie. Dans ce cas, le stop & start ne s'active plus pour éviter la panne sèche. En branchant sa valise diagnostic, votre concessionnaire devrait pouvoir détecter le défaut.

La Talisman dCi 200 bientôt à l'essai ?

Prévoyez-vous un essai de la Talisman avec le moteur 2.0 dCi de 200 ch ? Pour une fois qu'un constructeur français ose monter un moteur diesel assez puissant. **J. R.** Nous n'avons pas prévu d'essai détaillé de la Renault Talisman dCi 200. Nous lui avons préféré l'Espace dCi 200. En revanche, nous avons passé la voiture au banc de mesures que vous pouvez retrouver dans notre configurateur du numéro 1033. Sachez que cette version atteint 220 km/h en pointe, passe de 0 à 100 km/h en 9 s et ne consomme que 6,9 l/100 km. Plus alerte, le 1,8 TCe 225, réclame, lui 9,2 l/100 km.



Renault Talisman

FLORIAN GROU

OPEL GRANDLAND X

Si, pour vous, le sens pratique, l'esprit de famille et la rigueur financière l'emportent sur le sex-appeal, l'Opel Grandland X devrait vous séduire...

Par Pascal Richard Photos Clément Choulot

On ne va pas se le cacher, à côté du style flamboyant du 3008 dont il partage l'essentiel de la partie technique, le Grandland X fait un peu tristounet. Toutefois, certains feront remarquer que dans une catégorie où le style compte peut-être un peu trop, la discrète élégance du Grandland X a quelque chose de... reposant!

On l'a dit, le Grandland X possède une carte de visite technique de bonne facture puisqu'il repose sur la même plateforme que le Peugeot 3008 et le Citroën C5 Aircross. Sur la route, cela donne un engin équilibré dont l'agilité et le confort se situent entre ses deux cousins.

Sur le plan mécanique, pas de surprise, se retrouvent, sous des dénominations dif-

férentes, les blocs PureTech et BlueHDi, avant l'arrivée, début 2020, d'une version hybride de 300 ch. Côté finances, en revanche, le Grandland X fait preuve de plus d'indépendance, ce qui lui permet d'afficher un très bon rapport prix/équipement. Reste maintenant à mettre la main sur le modèle le plus intéressant de la gamme.



Sage mais pas désagréable à l'œil, le Grandland X propose des prestations routières sérieuses et, surtout, un très bon rapport prix/équipement.

LA GAMME

| | Moteurs/Priz | Édition | Innovation | Ultimate | Malus écologique |
|---------|------------------------|----------|------------|------------|------------------|
| Diesel | 1.5 Diesel 130 ch | 28 600 € | 31 100 € | 36 700 € | de 0 à 55 € |
| | 1.5 Diesel 130 ch Auto | - | ♥ 32 800 € | ♥ 38 400 € | de 0 à 55 € |
| | 2.0 Diesel 177 ch Auto | - | - | 40 300 € | 210 € |
| Essence | 1.2 Turbo 130 ch | 26 600 € | 29 100 € | 34 700 € | 0 € |
| | 1.2 Turbo 130 ch Auto | - | ♥ 30 800 € | ♥ 36 400 € | 0 € |
| | 1.6 Turbo 180 ch Auto | - | - | 38 600 € | de 70 à 90 € |



1

1 À bord, la présentation manque un peu de fantaisie, mais la finition est soignée. 2 En reprenant le châssis et les trains roulants du Peugeot 3008, le Grandland X n'a pas fait une mauvaise affaire!

2



YANN LEFEBVRE

LES MOTEURS

DIESEL

♥ 1.5 Diesel 130 ch

Ce diesel propose, malgré sa modeste cylindrée, une belle souplesse d'utilisation. Sa valeur de couple respectable (300 Nm à 1 750 tr/mn) autorise des relances honorables. En ville, on apprécie la douceur de cette mécanique qui, sur autoroute, parvient sans peine à soutenir la cadence. Dans tous les cas, la consommation reste très sage.

2.0 Diesel 177 ch

Ce diesel fera le bonheur de ceux qui passent le plus clair de leur vie d'automobiliste sur l'autoroute. Outre sa puissance respectable, ce bloc affiche une valeur de couple importante (400 Nm à 2 000 tr/mn). Avec un tel potentiel, les performances sont forcément flatteuses. Mais à moins d'être très pressé, une telle cavalerie n'est pas indispensable, d'autant que le prix de vente dépasse ici les 40 000 €.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

La seule transmission manuelle disponible ici est une boîte à 6 rapports montée de série sur les versions 1.2 Turbo et 1.5 Diesel. Cette dernière propose une commande correcte et son étagement ne pose pas de problème.

♥ AUTOMATIQUE

Après quelques allers-retours EAT6-EAT8, c'est finalement l'EAT8 qui a fini par s'imposer, et c'est

évidemment une bonne chose pour l'agrément de conduite. Montée de série sur les versions 1.6 Turbo et 2.0 Diesel, elle impose un surcoût de 1 700 € sur les autres modèles.

INTÉGRALE

Pas de transmission intégrale sur le Grandland X, mais un antipatinage "optimisé". En fait, il s'agit du Grip Control de Peugeot/Citroën rebaptisé ici IntelliGrip. En option sur Edition (490 €) et Innovation (290 €), sans supplément sur Ultimate.

L/l/h/empattement: 4,47/1,86/1,61/2,67 m

MOTEURS DIESEL

| | ♥ 1.5 Diesel 130 ch | 2.0 Diesel 177 ch* |
|--------------------------------------|---------------------|--------------------|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 130 à 3750 | 177 à 3750 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 300 à 1750 | 400 à 2000 |
| Performances | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 181 (179) | 211 |
| Accélération 0-100 km/h (s) | 11,2 (12,1) | 9,5 |
| Reprise 90-130 en 4 ^e (s) | 10,6 (11,5) | NC |
| Budget | | |
| Consommation moyenne (l/100 km) | 6,1 (6,4) | 4,8 |

MOTEURS ESSENCE

| | ♥ 1.2 Turbo 130 ch | 1.6 Turbo 180 ch* |
|---------------------------------|--------------------|-------------------|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 130 à 5500 | 180 à 5500 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 230 à 1750 | 250 à 1650 |
| Performances | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 188 | 222 |
| Accélération 0-100 km/h (s) | 10,9 | 8 |
| Reprise 90-130 en Drive (s) | 10,4 | NC |
| Budget | | |
| Consommation moyenne (l/100 km) | 7,8 | 5,7 |

* Données constructeur. () Données pour la version automatique.

ESSENCE

♥ 1.2 Turbo

Ce 3 cylindres turbo ne nous est pas totalement inconnu puisqu'il s'agit du PureTech 130 ch. On retrouve donc ici une mécanique joyeuse qui n'éprouve pas de difficultés particulières pour animer ce SUV pesant avec ce moteur 1 465 kg. Seul petit regret: le comportement routier un peu trop sage du Grandland X ne permet pas de pleinement profiter du caractère enjoué du moteur.

1.6 Turbo 180 ch

Un cylindre de plus, un peu plus de coffre et, à la clé, une jolie puissance qui est distillée de manière très linéaire. Trop linéaire? Pour ce qui est des sensations, sans doute. Reste que ce trait de caractère ne colle finalement pas si mal à la personnalité du SUV d'Opel.

EQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, alerte de changement de voie, banquette AR fractionnable, climatisation manuelle, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, ensemble audio avec écran tactile de 7 pouces compatible Apple CarPlay et Android Auto, gestion automatique du passage feux de route/feux de croisement, jantes alliage de 17 pouces, ordinateur de bord, reconnaissance des panneaux, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, vitres électriques AV/AR, volant ajustable dans les deux plans.

| EQUIPEMENT/OPTIONS | Édition | Innovation | Ultimate |
|---|---------|------------|----------|
| Accès à bord et démarrage sans clé | – | 650 € | série |
| Alerte de changement de voie active | – | série | série |
| Climatisation automatique | – | série | série |
| Projecteurs antibrouillard | 250 € | 250 € | série |
| Radar de stationnement AV/AR | – | série | série |
| Rétroviseurs rabattables électriquement | – | série | série |
| Surveillance des angles morts | – | série | série |
| Vitres et lunette AR surteintées | – | série | série |
| Toit vitré panoramique | ♥ 750 € | ♥ 750 € | ♥ 750 € |



❶ À l'arrière, l'espace aux jambes n'est pas immense (26 cm), mais des adultes peuvent néanmoins prendre place sans problème. ❷ La boîte de vitesses automatique (1700 € sur 1.2 Turbo et 1.5 Diesel) améliore incontestablement le plaisir de conduite. ❸ Avec un volume de 542 dm³, le coffre du Grandland X est assez généreux, mais son seuil de chargement (77 cm) est un peu trop haut. ❹ L'instrumentation, très classique, s'avère complète et parfaitement lisible. ❺ Sur la finition Ultimate, le système multimédia 5.0 IntelliLink intègre une caméra de recul + une vue à 360° de la voiture. Pratique, d'autant que la visibilité vers l'arrière n'est pas le point fort du SUV. ❻ Sur la finition Ultimate, la sellerie cuir est de série. Cette dernière permet également de profiter de sièges ventilés et chauffants à l'avant.



ÉDITION

Dès le premier niveau de finition, le Grandland X fait preuve de générosité en matière d'équipement, avec la présence de la climatisation (manuelle), d'un ensemble multimédia avec écran tactile (7 pouces), d'un frein à main à commande électrique, de feux de jour à LED et de la caméra Opel Eye. Cette dernière sert à la fois à l'avertisseur pour des changements de voie intempestifs et de système de reconnaissance des panneaux. Côté moteurs, le 1.2 Turbo et le 1.5 Diesel sont concernés.

♥ INNOVATION

Pour passer de la finition Édition à la finition Innovation, il faut consentir un effort financier de 2500 €. Cette somme permet de profiter d'une climatisation automatique, de jantes de 18 pouces, de radars de stationnement AV/AR et de nouvelles aides à la conduite telles que la surveillance des angles morts, le freinage d'urgence automatique avec détection des piétons ou encore l'alerte anti-sommeil. En matière de présentation, on note la présence de vitres avec cerclage chromé. Sur le plan mécanique, les boîtes automatiques rejoignent les blocs disponibles précédemment.

♥ ULTIMATE

La plus huppée des finitions impose un surcoût financier conséquent (+ 5600 € par rapport à l'exécution Innovation), mais en retour, elle offre une panoplie d'équipements absolument pléthorique allant du hayon motorisé à la caméra à 360° en passant par le GPS et le pare-brise chauffant. Rien ne manque à l'appel, pas même un moteur puisqu'ici, tous les blocs sont disponibles.



Grâce à l'IntelliGrip qui permet d'adapter le fonctionnement de l'antipatinage à la nature du terrain, le Grandland X peut s'aventurer, dans les limites du raisonnable, hors bitume.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ AIDES À LA CONDUITE

(DE 450 À 550 €)

Si la caméra Opel Eye est montée de série sur l'ensemble de la gamme, les fonctions qu'elle propose varient en fonction des niveaux de finition. Ainsi, l'avertisseur de changement de voie actif avec impulsion sur le volant, l'indicateur de distance, l'alerte anticollision et le freinage d'urgence automatique, de série sur les exécutions Innovation et Ultimate, impliquent un surcoût de 450 € sur la finition Edition. Par ailleurs, le régulateur de vitesse adaptatif, non disponible sur Edition, est proposé en option (500 €) sur les versions Innovation et Ultimate.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

MULTIMÉDIA

(DE 150 À 990 €)

Livré de série sur les finitions Edition et Innovation, le système R 4.0 IntelliLink avec son écran tactile de 7 pouces peut être remplacé, moyennant un surcoût de 990 €, par un modèle plus complet, le Navi 5.0 IntelliLink, incluant un GPS (avec mise à jour trimestrielle de la cartographie, gratuite pendant 3 ans) et un écran tactile de 8 pouces. La radio numérique terrestre DAB peut être associée à cet ensemble, mais il vous en coûtera 200 € de plus. À noter que le Navi 5.0 IntelliLink et la DAB sont montés de série sur la finition Ultimate. Enfin, les plus mélomanes seront ravis d'apprendre

que le système Navi 5.0 IntelliLink peut être complété par un lecteur de CD (150 €) et 9 HP signés Denon (690 €).

CONSEILLÉ PAR L'AJ (NAVI 5.0 UNIFORMEMENT)

♥ STATIONNEMENT

(DE 200 À 1 600 €)

En entrée de gamme (Edition), il faut mettre la main à la poche pour avoir droit à un radar de stationnement (200 €). Toujours sur Edition, la caméra de recul (couplée avec les radars de stationnement AV/AR) vous coûtera 550 € (300 € sur Innovation). Enfin, pour le système de stationnement automatique avec caméra à 360° (de série sur Ultimate), il faut déboursier 1 600 € (sur Innovation). Une somme importante justifiée par le fait que le Navi 5.0 IntelliLink (*voir plus haut*) est associé à cette option.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PRACTIQUE

(DE 100 À 170 €)

Un SUV compact est avant tout un engin familial, il ne doit donc pas négliger les aspects pratiques. Pour cela, le SUV d'Opel propose quelques petits avantages intéressants tels que la recharge de smartphone par induction (125 €), le filet de séparation coffre/habitacle (170 €), des pare-soleil pour les vitres latérales (100 €) ou encore une prise 230 V (120 €).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Peinture laquée gratuite



Gris Jasper

Peinture brillante 225 €



Blanc Jade

Peintures métallisées 650 €



Gris Pierre de Lune



Bleu Encre



Noir Diamant



Gris Quartz

Peintures métallisées premium 890 €



Bleu Topaze



Rouge Rubis



Blanc Perle

LES JANTES



Jantes de série sur Edition.



Jantes de série sur Ultimate.



Jantes en option avec pack Allroad (de 290 à 490 €).

NOTRE CHOIX 1.5 Diesel 130 ch Auto Innovation

32 800 € hors option – Malus écologique : 0 €

À défaut de faire dans le spectaculaire, le Grandland X fait dans le sérieux. Trop, diront certains, mais objectivement, on ne peut pas lui reprocher grand-chose. Au contraire, on louera son excellent rapport prix/équipement et ses motorisations modernes. Rapidement rentable (73 000 km) face au 1.2 essence, le 1.5 diesel s'impose. Mais si vous roulez peu (10 000 km/an), optez plutôt pour l'essence. Dans tous les cas, la boîte automatique est un plus.

RENAULT ZOE

La Renault Zoe est, en France, la plus vendue des voitures électriques. Une situation qui lui permet d'être bien représentée sur le marché de l'occasion. Par Pascal Serres

À défaut d'être la première voiture électrique commercialisée en France, la Renault Zoe est celle qui a permis de démocratiser ce mode de propulsion. C'est aujourd'hui la plus vendue des voitures électriques dans l'Hexagone (17 000 exemplaires immatriculés en 2018). À bord, la Zoe propose une finition moyenne. Elle est en revanche assez confortable et habitable pour une voiture de ce format (4,09 m de long). Mais la Zoe est surtout plébiscitée pour son moteur électrique particulièrement adapté aux trajets urbains et interurbains grâce à son silence de fonctionnement, son absence totale de vibrations et à sa réactivité impressionnante. Si cette citadine excelle en ville, dès que l'on quitte son milieu de prédilection, l'angoisse de la "panne sèche" monte vite. Même si des progrès ont été réalisés par le montage de batteries plus puissantes, il faut en effet tabler sur une autonomie maximale de 300 km dans le meilleur des cas (220 km en moyenne).

LA GAMME

| Modèles | Puissance moteur (ch) | Conso moy (l/100 km) | Notre avis |
|---------|-----------------------|----------------------|---|
| Q90 | 88 | NC | D'origine Continental, ce moteur agréable et efficace a terminé sa carrière en 2015. |
| R75 | 77 | NC | Un petit moteur qui montrera ses limites sur voies rapides, même si ce n'est pas le lieu de prédilection de l'auto. |
| R90 | 92 | 18,6 kWh | Un bloc sympathique qui reçoit une nouvelle batterie fin 2016, permettant de quasiment doubler l'autonomie. |
| R110 | 109 | NC | Le surcroît de puissance est à peine perceptible mais la différence de prix oui, le rendant peu intéressant. |

Électrique

LES INFOS CLÉS

Électrique : à partir de 7 000 €

Génération : actuelle (1^{re})

Commercialisation : depuis 2012

Restylage : 2017

Carrosserie : citadine

Modèles en circulation : 69 843



NOTRE CHOIX

R90 ZEN de 2015

1^{er} prix prospecté : 8990 €
9900 km

NOS MESURES

Moteur/Transmission

| | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Puissance maxi | 92 ch à 3 000 tr/mn |
| Couple maxi | 160 Nm à 250 tr/mn |
| Type | moteur électrique synchrone |
| Cylindrée / puissance fiscale | 1 CV |
| Transmission | aux roues avant |
| Boîte / nombre de rapports | automatique / 1 |

Châssis

| | |
|----------------------|---------------|
| Diamètre de braquage | 10,6 m |
| Pneumatiques AV / AR | 185 / 65 R 15 |

Dimensions/Poids

| | |
|--------------------------|------------------------|
| L/l/h/empattement | 4,09/1,73/1,57/2,59 m |
| Poids / tractable freiné | 1468 kg / non concerné |

Performances

| | |
|------------------------|----------|
| 1000 m d. a. | 36,2 s |
| 0 à 100 km/h | 13,8 s |
| 90-130 km/h en Drive | 16,3 s |
| Vitesse maxi | 139 km/h |
| Freinage à 90/130 km/h | 34/69 m |

Habitabilité / Coffre

| | |
|----------------------------|---------------------|
| Longueur aux jambes AR | 24 cm |
| Largeur aux coudes AV / AR | 139 / 139 cm |
| Volume de coffre | 350 dm ³ |

LE BUDGET

| | |
|--------------------|-----------------------------------|
| Assurance* : 750 € | Carte grise** : 33,3 € ou gratuit |
|--------------------|-----------------------------------|

Autonomie

| | |
|---------------------------|---|
| Moyenne | 220 km |
| Ville / Route / Autoroute | 286 / 238 / 169 km |
| Batterie | 41 kWh |
| Temps de charge | Prise domestique (2,3 kW) : 25 heures Wallbox (3,7 kW) : 15 h Wallbox (7,4 kW) : 7 h 20 Borne publique (11 kW) : 4 h 30 mn |

Coût de l'entretien

| | | | |
|-----------------|-------|---------------------|-------|
| Amortisseurs AV | 250 € | Kit de distribution | - |
| Amortisseurs AR | 200 € | Embrayage | - |
| Disques AV | 245 € | FAP | - |
| Disques AR | 270 € | Pneus (1 paire) | 350 € |
| Plaquettes AV | 90 € | Feu AV | 300 € |
| Plaquettes AR | 226 € | Feu AR | 260 € |
| Filtre à air | - | Bouclier AV | 450 € |
| Filtre à huile | - | Bouclier AR | 400 € |

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Base de calcul : automobilistes parisiens avec 30% de bonus et cotisés pour un trajet travail/promenade.

**Base de calcul : moyenne nationale de 55,30 € par véhicule.

LE BILAN FIABILITÉ

Sans moteur thermique ni boîte de vitesses "classique", la Zoe bénéficie d'un bon niveau de fiabilité même si quelques défauts sont venus ternir le début de carrière. En outre, la récupération d'énergie au freinage permet de préserver les organes mécaniques.



RENAULT

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR

Sur les premiers modèles, des cas de panne moteur avec affichage du message "panne électrique danger" et fonctionnement en mode dégradé (à très faible vitesse). Le moteur doit être remplacé. La réparation est

généralement prise en charge par Renault.

CHARGEUR

Risque de défaillance du système de charge intégré, ou du redresseur de courant de charge. Après contrôle, le chargeur peut être à remplacer.

AUTRES DÉFAILLANCES

ÉLECTRONIQUE

De gros bugs jusque début 2015 sur les versions équipées du système R-Link : instabilités du système, perte de la fonction GPS, radio incontrôlable... Plusieurs mises à jour sont nécessaires pour corriger totalement les défauts.

LES RAPPELS

MAJEURS

BOÎTE DE VITESSES (AVRIL 2018)

Impossibilité ou perte soudaine de la fonction "P" (parking) sur les modèles sortis d'usine après le 18 octobre 2016 (boîte de vitesses défectueuse).

MOYEU DE ROUE (AVRIL 2018)

Sur les Renault Zoe fabriquées entre le 22 et le 25 septembre 2017, des fissures peuvent se former dans le moyeu de la roue avant qui pourrait alors se rompre.

ACCÉLÉRATEUR (FÉVRIER 2018)

Une pédale d'accélérateur d'origine Nissan a peut-être été installée à la place d'une pédale d'accélérateur Renault. Ainsi, en appuyant sur la pédale d'accélérateur, le pied du conducteur pourrait se coincer dans le

tapis de sol (Zoe construites entre le 12 juillet et le 18 octobre 2017).

FREIN DE STATIONNEMENT (SEPTEMBRE 2017)

Sur les Renault Zoe depuis le début de fabrication au 26 janvier 2016, la rupture d'un galet du système de frein de stationnement pourrait empêcher la mise en position "P" de la boîte de vitesses à l'arrêt. En outre, sur certains véhicules, cela pourrait aussi empêcher la recharge des batteries.

FREINS (MARS 2016)

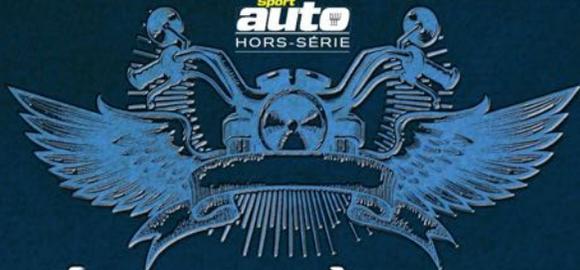
Risque d'usure par frottement de l'écran de passage de roue de la canalisation souple de frein avant (Zoe du début de production jusqu'au 6 octobre 2014).

& MINEURS

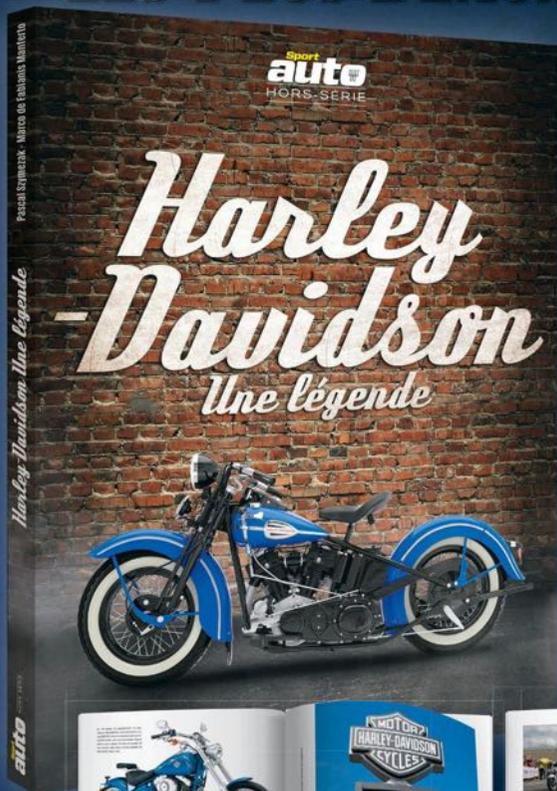
PLANCHE DE BORD (DÉCEMBRE 2014)

Sur la demande du client, la partie supérieure de la planche de bord peut être remplacée si celui-ci est trop dérangé par les reflets dans le pare-brise.

Sport
auto
HORS-SÉRIE



LA LÉGENDE À TRAVERS LES PLUS BEAUX MODÈLES



Quand on croise une Harley-Davidson, on comprend comment cette moto qui a dépassé le siècle d'existence est devenue une icône. La Harley-Davidson est une moto racée, unique, qui au fil des années a gardé une ligne indémodable. Au-delà de ses prouesses mécaniques, elle est surtout synonyme d'un état d'esprit, une philosophie de vie.

Ce hors-série, richement illustré, retrace l'histoire de cette marque iconique.

*En vente
actuellement*



| SÉRIE 4 COUPE | | |
|--------------------------------|----|---------------|
| 420i Lounge | 10 | 1 490 42 500 |
| M4 Lounge Auto. | 21 | 1 823 56 400 |
| M4 | 32 | 10 500 89 250 |
| M4 Pick Competition | 34 | 10 500 96 500 |
| 420i Lounge | 10 | 45 44 050 |
| 430i Lounge xDrive Auto. | 15 | 1 490 56 350 |
| Sarozel Sport Lounge + 250 € | | |
| Sarozel Luxury Sport + 550 € | | |
| Sarozel M Sport Lounge + 450 € | | |

| SÉRIE 4 GRAN COUPE | | |
|---------------------|--|--|
| Sarozel coupe + 0 € | | |

| SÉRIE 4 CABRIOLET | | |
|-----------------------------------|--|--|
| Sarozel coupe + 6 900 € + 9 650 € | | |

| NOUVEAU X4 | | |
|------------|----|--------------|
| xDrive20i | 11 | 613 48 650 |
| xDrive30i | 15 | 613 54 700 |
| M40i | 23 | 4 480 67 600 |

| X3 | | |
|------------------------|----|---------------|
| xDrive20i Lounge Auto. | 11 | 3 660 48 250 |
| xDrive30i Lounge Auto. | 15 | 3 753 53 360 |
| M40i Auto. | 25 | 10 500 75 800 |
| M | 38 | NC 90 200 |
| M Competition | 41 | NC 107 750 |

| | | |
|--------------------------------|----|--------------|
| xDrive18e Plug-in Active Auto. | 7 | 1 173 44 500 |
| xDrive20i Lounge Auto. | 10 | 690 52 400 |
| xDrive25i Plug-in Active Auto. | 13 | 1 101 56 100 |
| xDrive30i Lounge Auto. | 16 | 2 673 58 860 |
| M40i Auto. | 21 | 4 363 74 900 |

| | | |
|----------------------------------|--|--|
| Sarozel Lounge Premium + 2 750 € | | |
| Sarozel xLine Lounge + 850 € | | |
| Sarozel xLine xLine + 500 € | | |
| Sarozel M Sport xLine + 2 400 € | | |

| X4 | | |
|------------------------|----|---------------|
| xDrive20i Lounge Auto. | 11 | 3 660 51 500 |
| xDrive30i Lounge Auto. | 15 | 3 756 57 800 |
| M40i Auto. | 25 | 10 500 79 300 |
| M | 38 | NC 101 700 |
| M Competition | 41 | NC 110 250 |

| | | |
|------------------------|----|--------------|
| xDrive20i Lounge Auto. | 11 | 880 56 000 |
| xDrive25i Lounge Auto. | 13 | 1 101 59 650 |
| xDrive30i Lounge Auto. | 16 | 2 010 62 500 |
| M40i Auto. | 21 | 4 490 77 300 |

| | | |
|-------------------------------------|--|--|
| Sarozel xLine Lounge + 850 € | | |
| Sarozel Sport Lounge Plus + 2 250 € | | |
| Sarozel M Sport xLine + 500 € | | |

| SÉRIE 6 | | |
|--------------------------|----|----------------|
| 520i Lounge Auto. | 10 | 210 49 450 |
| 530i Lounge xDrive Auto. | 15 | 860 59 400 |
| 540i Lounge xDrive Auto. | 23 | 610 66 200 |
| M50 Auto. | 52 | 10 500 129 450 |
| M5 Competition Auto. | 55 | 10 500 138 500 |

| | | |
|--------------------------|----|--------------|
| 330 Performance Lounge | 13 | 0 58 000 |
| 518i Lounge Auto. | 8 | 0 46 450 |
| 520i Lounge Auto. | 10 | 35 45 000 |
| 530i Lounge Auto. | 15 | 173 61 000 |
| 540i Lounge xDrive Auto. | 20 | 490 66 650 |
| M50SD xDrive Auto. | 28 | 6 113 91 250 |

| | | |
|--|--|--|
| Sarozel Sport Lounge + 1 700 € + 5 000 € | | |
| Sarozel Sport Lounge + 250 € + 2 350 € | | |
| Sarozel M Sport Lounge + 1 550 € + 2 500 € | | |

| SÉRIE 5 TOURING | | |
|-------------------------------------|--|--|
| Sarozel berline + 1 800 € + 2 650 € | | |

| SÉRIE 6 GRAN TOURISMO | | |
|----------------------------------|----|--------------|
| 640i Lounge xDrive Auto. | 23 | 6 460 74 850 |
| 650i Lounge Auto. | 10 | 85 61 150 |
| 630i Lounge Auto. | 16 | 1 153 69 400 |
| 640i Lounge xDrive Auto. | 20 | 2 300 77 400 |
| Sarozel Sport Lounge + 4 700 € | | |
| Sarozel Luxury Sport + 650 € | | |
| Sarozel M Sport Lounge + 4 350 € | | |

| NOUVELLE SÉRIE 6 COUPE | | |
|----------------------------------|----|--------------|
| M50i xDrive | 49 | NC 124 750 |
| Sarozel M Sport "base" + 5 300 € | 20 | 2 300 99 700 |

| NOUVELLE SÉRIE 6 CABRIOLET | | |
|--|--|--|
| Sarozel M Sport "base" M Sport + 1 500 € | | |
| Sarozel coupe + 8 000 € | | |

| NOUVEAU X3 | | |
|------------------------|----|---------------|
| xDrive40i Lounge Auto. | 23 | 10 500 74 300 |
| M40i Auto. | 16 | 2 773 72 400 |
| M40i Auto. | 28 | 7 073 100 350 |

| NOUVEAU X3 | | |
|---|----|----------------|
| xDrive30i Lounge Plus Auto. | 16 | 6 173 74 700 |
| xDrive30i Lounge Plus Auto. | 16 | 6 173 79 500 |
| M50i Auto. | 26 | 10 500 104 300 |
| Sarozel Exclusive Lounge Plus + 12 050 € + 13 800 € | | |
| Sarozel M Sport Lounge Plus + 10 200 € + 10 700 € | | |

| NOUVELLE SÉRIE 7 | | |
|-------------------------------------|----|----------------|
| 740i xDrive | NC | 5 610 106 650 |
| xDrive | NC | 10 500 116 650 |
| M70iSD xDrive | NC | 10 500 153 650 |
| 730i | NC | 0 104 450 |
| 740i xDrive | NC | 953 97 750 |
| 740i xDrive | NC | 1 373 104 750 |
| 750i xDrive | NC | 1 873 116 150 |
| Sarozel M Sport "base" + 7 350 € | | |
| Sarozel Exclusive M Sport + 4 750 € | | |

| NOUVEAU X7 | | |
|-------------------------------------|----|---------------|
| xDrive40i | 27 | 10 500 96 300 |
| xDrive50i | 16 | 3 960 94 400 |
| M70i | 28 | 8 753 120 450 |
| Sarozel Exclusive "base" + 4 450 € | | |
| Sarozel M Sport Exclusive + 1 300 € | | |

| iB | | |
|----------------------|----|-----------|
| Hybride rechargeable | 11 | 0 142 650 |

| iB ROADSTER | | |
|----------------------|----|-----------|
| Hybride rechargeable | 11 | 0 157 650 |

CITROËN

AUTOJ.M.FR

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

Jusqu'à -40%

03 81 36 30 30 www.autoj.m.fr

| TYPE | C-ZERO | CV | B/M* | PRIX |
|---------|--------|----|-------|--------|
| Contant | | 1 | 6 000 | 26 900 |

| C1 (3 PORTES) | | |
|------------------------------|---|----------|
| 1.0 11V 72 ch Live | 4 | 0 11 650 |
| Sarozel Live xLine + 1 800 € | | |
| Sarozel Shine Live + 1 400 € | | |

| C1 (5 PORTES) | | |
|--------------------------------|--|--|
| Sarozel Shine 3 portes + 500 € | | |

| C3 | | |
|-------------------------------|---|----------|
| 1.2 PureTech 68 ch Live | 4 | 0 13 400 |
| 1.2 PureTech 82 ch Live | 4 | 0 14 450 |
| 1.2 PureTech 110 ch Live | 5 | 0 17 500 |
| 1.5 BlueHD 110 ch Live | 5 | 0 18 750 |
| Sarozel Shine Live + 1 550 € | | |
| Sarozel Shine Live + 1 850 € | | |
| Sarozel Shine xLine + 1 500 € | | |

| C3 AIRCROSS | | |
|---------------------------|---|----------|
| 1.2 PureTech 110 ch Live | 6 | 0 19 850 |
| 1.2 PureTech 130 ch Shine | 7 | 0 23 150 |
| 1.5 BlueHD 100 ch Live | 5 | 0 19 500 |
| 1.5 BlueHD 120 ch Live | 6 | 0 23 800 |

| C4 CACTUS | | |
|-------------------------------|---|----------|
| 1.2 PureTech 110 ch Live | 5 | 0 18 850 |
| 1.2 PureTech 130 ch Live | 7 | 0 21 400 |
| 1.5 BlueHD 100 ch Live | 5 | 0 21 000 |
| 1.5 BlueHD 120 ch Live | 6 | 0 25 200 |
| Sarozel Shine Live + 1 600 € | | |
| Sarozel Shine xLine + 1 800 € | | |
| Sarozel Shine Live + 2 300 € | | |

| C4 SPACETOURER | | |
|--------------------------------|---|----------|
| 1.2 PureTech 130 ch Live Auto. | 7 | 0 28 350 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Live | 6 | 0 28 500 |
| Sarozel Shine xLine + 1 800 € | | |
| Sarozel Shine Live + 2 150 € | | |
| Sarozel Shine Live + 2 950 € | | |

| GRAND C4 SPACETOURER | | |
|------------------------------|--|--|
| Sarozel C4 Picasso + 1 200 € | | |

| NOUVEAU DS AIRCROSS | | |
|--------------------------------|----|-----------|
| 1.2 PureTech 130 ch Start | 7 | 40 24 700 |
| 1.2 PureTech 180 ch Fuel Auto. | 10 | 90 30 300 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Live | 6 | 0 29 150 |
| 2.0 BlueHD 190 ch Fuel Auto. | 9 | 70 36 200 |
| Sarozel Shine Start + 2 000 € | | |
| Sarozel Shine Live + 2 650 € | | |
| Sarozel Shine Live + 3 100 € | | |

| NOUVEAU BERLINGO TAILLE M | | |
|------------------------------|---|-----------|
| 1.2 PureTech 110 ch Live | 6 | 45 21 950 |
| 1.5 BlueHD 105 ch Live | 4 | 0 21 850 |
| 1.5 BlueHD 140 ch Live | 5 | 0 23 100 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Live | 7 | 0 26 450 |
| Sarozel Shine Live + 1 600 € | | |
| Sarozel Shine Live + 2 000 € | | |

| NOUVEAU BERLINGO TAILLE XL | | |
|----------------------------|--|--|
| Sarozel Shine M + 1 600 € | | |

| DACIA | | | |
|------------------------------------|---------|-----------|-----------|
| TYPE | SANDERO | CV | B/M* PRIX |
| 1.0 SCe 75 ch | 4 | 0 7 900 | |
| 0.9 TCe 90 ch Ambiance | 5 | 10 10 850 | |
| 1.5 Blue d 95 ch | 4 | 0 11 950 | |
| 1.5 Blue d 95 ch Laurate | 4 | 0 13 610 | |
| Sarozel Ambiance "base" + 1 370 € | | | |
| Sarozel Laurate Ambiance + 1 100 € | | | |

| SANDERO STEPWAG | | | |
|-------------------------------|---|------------|--|
| 1.0 SCe 75 ch Urban | 4 | 0 10 610 | |
| 0.9 TCe 90 ch | 5 | 113 12 850 | |
| 1.5 Blue d 95 ch | 4 | 0 14 730 | |
| Sarozel "base" + 300 € | | | |
| Sarozel Escape "base" + 450 € | | | |

| LOGAN | | | |
|------------------------------------|---|-----------|--|
| 1.0 SCe 75 | 4 | 0 7 900 | |
| 0.9 TCe 90 ch Ambiance | 5 | 10 14 100 | |
| 1.5 Blue d 95 ch Ambiance | 4 | 0 11 950 | |
| 1.5 Blue d 95 ch Laurate | 5 | 0 13 410 | |
| Sarozel Ambiance Laurate + 1 100 € | | | |
| Sarozel Laurate Ambiance + 1 100 € | | | |

| LOGAN MY | | | |
|-------------------------------------|---|-----------|--|
| 1.0 SCe 75 ch | 4 | 0 8 900 | |
| 0.9 TCe 90 ch Silverline | 5 | 10 12 160 | |
| 1.5 Blue d 95 ch Silverline | 4 | 0 13 800 | |
| 1.5 Blue d 95 ch Silverline | 4 | 0 14 000 | |
| Sarozel Silverline "base" + 1 800 € | | | |

| LOGAN MY STEPWAG | | | |
|------------------------|---|------------|--|
| 0.9 TCe 90 ch | 5 | 113 13 710 | |
| 1.5 Blue d 95 ch | 4 | 0 15 610 | |
| Sarozel "base" + 300 € | | | |

| LOGGY | | | |
|--------------------------------------|---|--------------|--|
| 1.6 SCe 100 ch | 6 | 2 610 10 150 | |
| 1.3 TCe 100 ch Silver Line | 6 | 300 13 550 | |
| 1.3 TCe 130 ch Silver Line | 7 | 300 14 500 | |
| 1.5 Blue d 95 ch Silver Line | 5 | 0 15 400 | |
| 1.5 Blue d 115 ch Silver Line | 5 | 0 16 200 | |
| Sarozel Silver Line "base" + 1 600 € | | | |

| LOGGY STEPWAG | | | |
|----------------------------|---|------------|--|
| 1.3 TCe 130 ch Silver Line | 7 | 300 15 450 | |
| 1.5 Blue d 115 ch | 6 | 0 17 300 | |
| Sarozel "base" + 200 € | | | |

| DUSTER | | | |
|--|---|--------------|--|
| 1.6 SCe 115 ch | 7 | 2 153 11 990 | |
| 1.3 TCe 130 ch Essential | 7 | 540 12 250 | |
| 1.3 TCe 150 ch Comfort | 8 | 540 13 870 | |
| 1.5 Blue d 95 ch | 5 | 0 14 650 | |
| 1.5 Blue d 115 ch Essential | 6 | 0 17 100 | |
| Sarozel Essential "base" + 1 850 € + 1 800 € | | | |
| Sarozel Comfort Essential + 1 100 € | | | |
| Sarozel Prestige Comfort + 450 € | | | |

| DOKKER | | | |
|--------------------------------------|---|-------------|--|
| 1.6 SCe 100 ch | 6 | 3 290 9 650 | |
| 1.3 TCe 100 ch Silver Line | 6 | 300 13 050 | |
| 1.3 TCe 130 ch Silver Line | 7 | 340 13 650 | |
| 1.5 Blue d 75 ch Silver Line | 4 | 0 14 800 | |
| 1.5 Blue d 95 ch Silver Line | 5 | 0 15 300 | |
| Sarozel Silver Line "base" + 1 600 € | | | |

| DOKKER STEPWAG | | | |
|------------------------|---|------------|--|
| 1.3 TCe 130 ch | 7 | 540 15 250 | |
| 1.5 Blue d 95 ch | 5 | 0 16 700 | |
| Sarozel "base" + 200 € | | | |

| DS AUTOMOBILES | | | |
|-----------------------------------|------|-----------|-----------|
| TYPE | DS 3 | CV | B/M* PRIX |
| 1.2 PureTech 110 ch DS Chic Auto. | 6 | 45 20 600 | |
| Sarozel So Chic DS Chic + 2 000 € | | | |

| DS 3 CROSSBACK | | | |
|---|----|--------------|--|
| 1.2 PureTech 100 ch Chic | 5 | 0 23 500 | |
| 1.2 PureTech 130 ch Chic Auto. | 6 | 0 26 800 | |
| 1.2 PureTech 150 ch So Chic Auto. | 8 | 70 31 500 | |
| 1.5 BlueHD 100 ch Chic | 5 | 0 24 500 | |
| 1.5 BlueHD 130 ch Chic Auto. | NC | 29 30 500 | |
| E-Tense So Chic | 5 | 6 000 39 100 | |
| Sarozel So Chic DS Chic + 3 000 € | | | |
| Sarozel So Chic Performance So Chic + 200 € | | | |
| Sarozel Performance Live Performance Live + 3 300 € | | | |
| Sarozel Grand Chic Performance Live + 2 200 € | | | |
| Sarozel La Première Grand Chic + 1 600 € + 3 000 € | | | |

| NOUVEAU DS 7 CROSSBACK | | | |
|---|----|------------|--|
| 1.2 PureTech 130 ch Chic | 7 | 55 31 300 | |
| 1.6 PureTech 190 ch So Chic Auto. | 10 | 210 39 900 | |
| 1.6 PureTech 225 ch Performance Live + Auto. | 12 | 90 47 300 | |
| 1.5 BlueHD 130 ch Chic | 6 | 0 32 300 | |
| 2.0 BlueHD 180 ch So Chic Auto. | 10 | 90 45 500 | |
| E-Tense So Chic | 12 | 0 54 300 | |
| Sarozel So Chic DS Chic + 4 100 € | | | |
| Sarozel Performance Live So Chic + 1 000 € | | | |
| Sarozel Performance Live Performance Live + 3 800 € | | | |

FORD

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|------------------------|----|------|----------|
| NOUVELLE K.A.* | | | |
| 1.2 70 ch Essential | 4 | 5 | 35 10 40 |
| 1.2 85 ch Ultimate | 5 | 5 | 12 150 |
| 1.5 TDD 85 ch Ultimate | 5 | 5 | 14 150 |

Sarozil White Edition/Black Edition: Ultimate + 600 €

NOUVELLE K.A. ACTIVE

| | | | |
|---------------|---|---|------------|
| 1.2 85 ch | 5 | 5 | 113 13 650 |
| 1.5 TDD 95 ch | 5 | 5 | 15 850 |

FESTIA (3 PORTES)

| | | | |
|------------------------------------|----|-----|--------|
| 1.1 70 ch | 5 | 5 | 13 500 |
| 1.1 85 ch Cool & Connect | 5 | 5 | 16 250 |
| 1.0 EcoBoost 100 ch Cool & Connect | 5 | 5 | 17 400 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch Vinegro | 6 | 6 | 23 000 |
| 1.0 EcoBoost 140 ch ST Line | NC | NC | 21 550 |
| ST Pack | 11 | 410 | 23 700 |
| 1.5 TDD 85 ch Cool & Connect | 4 | 4 | 18 500 |

Sarozil Cool & Connect: "base" + 1 750 €

Sarozil Titanium: Cool & Connect + 1 750 €

Sarozil ST Line: Titanium + 700 €

Sarozil Wgline: ST Line + 2 250 €

Sarozil ST Plus: ST Pack + 1 700 €

FESTIA (5 PORTES)

| | | | |
|---------------------------|------|---|--------|
| Sarozil: berline 5 portes | PRIX | | |
| NOUVELLE ACTIVE | | | |
| 1.0 EcoBoost 85 ch | 5 | 0 | 19 350 |
| 1.0 EcoBoost 100 ch | 6 | 0 | 19 850 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch | 6 | 0 | 20 750 |
| 1.5 TDD 85 ch | 4 | 0 | 21 650 |

NOUVEL ECOSPORT

| | | | |
|------------------------------|---|----|--------|
| 1.0 EcoBoost 100 ch Trend | 7 | 55 | 18 960 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch Trend | 6 | 50 | 19 950 |
| 1.0 EcoBoost 140 ch ST Line | 7 | 50 | 24 960 |
| 1.5 EcoBoost 100 ch Trend | 5 | 21 | 450 |
| 1.5 EcoBoost 125 ch Titanium | 7 | 0 | 25 150 |

Sarozil ST Line: Trend + 3 300 €

Sarozil ST Plus: Trend + 3 300 €

NOUVELLE FOCUS

| | | | |
|------------------------------|----|----|--------|
| 1.0 EcoBoost 85 ch | 4 | 0 | 19 550 |
| 1.0 EcoBoost 100 ch | 5 | 0 | 20 150 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch Titanium | 6 | 0 | 24 650 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch Titanium | 8 | 40 | 25 650 |
| 1.5 EcoBoost 182 ch ST Line | 10 | 45 | 27 400 |
| 1.5 EcoBoost 95 ch Trend | 4 | 0 | 22 150 |
| 1.5 EcoBoost 120 ch Titanium | 6 | 0 | 26 650 |
| 2.0 EcoBoost 150 ch Titanium | NC | NC | 27 850 |

Sarozil Wgline: ST Line + 2 150 €

NOUVELLE FOCUS ACTIVE

| | | | |
|---------------------|----|----|--------|
| 1.0 EcoBoost 125 ch | NC | NC | 25 400 |
| 1.5 EcoBoost 100 ch | NC | NC | 26 400 |
| 1.5 EcoBoost 120 ch | NC | NC | 27 400 |
| 2.0 EcoBoost 150 ch | NC | NC | 28 600 |

NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)

| | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| Sarozil: berline + 850 € | | | |
|--------------------------|--|--|--|

NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE

| | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| Sarozil: berline + 850 € | | | |
|--------------------------|--|--|--|

C-MAX

| | | | |
|---------------------------------|---|-----|--------|
| 1.0 EcoBoost 100 ch Trend | 5 | 85 | 25 250 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch Sport | 6 | 113 | 28 250 |
| 1.5 TDD 85 ch Sport | 5 | 75 | 27 250 |
| 1.5 TDD 120 ch Sport | 6 | 75 | 30 250 |
| 2.0 TDD 150 ch Sport PowerShift | 8 | 540 | 33 150 |

Sarozil Titanium: Sport + 400 €

GRAND C-MAX

| | | | |
|------------------------|--|--|--|
| Sarozil: C-MAX + 600 € | | | |
|------------------------|--|--|--|

KAUCA

| | | | |
|--|----|-------|--------|
| 1.5 EcoBoost 120 ch Trend | 8 | 2 453 | 23 150 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch Titanium | 8 | 2 453 | 29 000 |
| 1.5 TDD 120 ch Trend | 8 | 410 | 27 100 |
| 2.0 TDD 150 ch Titanium | 8 | 2 153 | 32 500 |
| 2.0 TDD 180 ch ST Line B.S. PowerShift | NC | 3 290 | 38 800 |

Sarozil ST Line: Titanium + 2 000 €

Sarozil Wgline: ST Line Black & Silver: ST Line + 500 €

NOUVELLE MONDEO

| | | | |
|----------------------------------|----|-----|--------|
| Hybrid 157 ch Titanium | 9 | 0 | 37 300 |
| 2.0 EcoBoost 150 ch Titanium | 8 | 40 | 34 600 |
| 2.0 EcoBoost 150 ch ST Line Auto | 10 | 173 | 40 850 |

Sarozil ST Line: Titanium + 2 650 €

Sarozil Wgline: ST Line + 2 650 €

NOUVELLE MONDEO SW

| | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Sarozil: berline + 1 000 € | | | |
|----------------------------|--|--|--|

S-MAX

| | | | |
|----------------------------------|----|-------|--------|
| 1.5 EcoBoost 165 ch Titanium | NC | NC | 37 750 |
| 2.0 EcoBoost 150 ch Titanium | 8 | 210 | 39 250 |
| 2.0 EcoBoost 190 ch Titanium | 10 | 210 | 41 250 |
| 2.0 EcoBoost 240 ch ST Line Auto | 14 | 2 153 | 47 150 |

Sarozil ST Line: Titanium + 1 600 €

Sarozil Wgline: ST Line + 5 100 €

GALAXY

| | | | |
|-----------------------------------|----|-------|--------------|
| 1.5 EcoBoost 165 ch Titanium | 9 | 4 | 46 73 41 300 |
| 2.0 EcoBoost 120 ch Trend | 6 | 353 | 39 150 |
| 2.0 EcoBoost 150 ch Trend | 8 | 253 | 40 650 |
| 2.0 EcoBoost 190 ch Titanium | 10 | 253 | 44 850 |
| 2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto | 14 | 2 773 | 49 150 |

Sarozil Titanium: Trend + 2 900 €

NOUVELLE EDGE

| | | | |
|----------------------------------|----|-------|--------|
| 2.0 EcoBoost 238 ch ST Line Auto | 15 | 7 340 | 53 500 |
|----------------------------------|----|-------|--------|

Sarozil Wgline: ST Line + 3 400 €

MUSTANG FASTBACK

| | | | |
|--------------|----|--------|--------|
| 2.3 EcoBoost | 19 | 10 500 | 40 400 |
| GT | 36 | 10 500 | 48 400 |
| Blade | 37 | 10 500 | 55 400 |

Sarozil Fastback + 4 000 €

TOURNEO COURIER

| | | | |
|------------------------------|---|-----|--------|
| 1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente | 5 | 173 | 14 020 |
| 1.5 TDD 75 ch Ambiente | 4 | 0 | 15 020 |
| 1.5 TDD 100 ch Ambiente | 5 | 0 | 15 640 |

Sarozil Trend: Ambiente + 750 €

Sarozil Sport: Trend + 1 740 €

Sarozil Titanium: Sport + 0 €

TOURNEO CONNECT

| | | | |
|------------------------------|---|----|--------|
| 1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente | 6 | NC | 22 190 |
| 1.5 TDD 100 ch Ambiente | 5 | NC | 23 830 |
| 1.5 TDD 120 ch Trend | 6 | NC | 25 270 |

Sarozil Trend: Ambiente + 1 800 €

Sarozil Titanium: Trend + 1 900 €

NOUVELLE GRAND TOURNEO CONNECT

Sarozil: "base" + 600 €

HONDA

GARAGE DU CLOS
 91 LINAS 01 69 80 72 80
 2 avenue Ettore Bugatti
 91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
 47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-monthery.com

TYPE

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|----|------|--------|
| NOUVELLE JAZZ | | | |
| 1.3 VTEC 102 ch Elegance | 5 | 35 | 17 190 |
| 1.5 VTEC 130 ch Dynamic | 7 | 300 | 20 250 |
| Sarozil i-Road Elegance: Elegance + 1 400 € | | | |
| Sarozil i-Road Exclusive: Exclusive + 1 300 € | | | |
| Sarozil i-Road Exclusive: Exclusive + 1 600 € | | | |
| Sarozil i-Road Exclusive: Exclusive + 1 380 € | | | |

CIVIC (5 PORTES)

| | | | |
|--|----|-------|--------|
| 1.0 VTEC Elegance | 6 | 0 | 23 500 |
| 1.5 VTEC Sport | 10 | 75 | 28 340 |
| Type-R GT | 21 | 6 810 | 40 680 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Elegance | 6 | 0 | 25 010 |
| Sarozil Exclusive: Elegance + 2 000 € | | | |
| Sarozil Exclusive: Exclusive + 2 000 € | | | |
| Sarozil Exclusive Premium: Exclusive + 1 000 € | | | |
| Sarozil Sport Plus: Sport + 2 000 € | | | |
| Sarozil Prestige: Sport Plus + 2 300 € | | | |

CIVIC (3 PORTES)

| | | | |
|---------------------------------------|----|----|--------|
| 1.5 VTEC Elegance | 10 | 75 | 26 300 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Elegance | 6 | 0 | 25 730 |
| Sarozil Exclusive: Elegance + 4 300 € | | | |

NOUVELLE HR-V

| | | | |
|--|---|-----|--------|
| 1.5 VTEC 130 ch Elegance | 7 | 173 | 22 820 |
| Sarozil Exclusive: Elegance + 2 630 € | | | |
| Sarozil Exclusive: Exclusive + 1 600 € | | | |
| Sarozil First Edition: Exclusive + 600 € | | | |

NOUVELLE CR-V

| | | | |
|---|----|-------|--------|
| 1.5 VTEC 173 ch Comfort | 10 | 773 | 29 790 |
| 1.5 VTEC 193 ch Exclusive AWD DVT | 11 | 2 773 | 40 530 |
| Hybrid Comfort | NC | NC | 34 600 |
| Sarozil Elegance: Comfort + 2 600 € + 2 750 € | | | |
| Sarozil Exclusive: Elegance + 3 120 € + 5 500 € | | | |
| Sarozil Exclusive: Exclusive + 3 000 € + 5 500 € | | | |
| Sarozil Origin Edition: Exclusive + 2 200 € + 2 200 € | | | |

NISSA

| | | | |
|-----|----|--------|---------|
| 3.5 | 41 | 10 500 | 197 500 |
|-----|----|--------|---------|

HYUNDAI

| TYPE | 110 | CV | B/M* | PRIX |
|------------------------------------|-----|----|------|--------|
| 1.0 66 ch Inila | 4 | 5 | 35 | 11 100 |
| 1.2 87 ch Inila | 5 | 5 | 75 | 13 150 |
| Sarozil Premium: Inila + 1 200 € | | | | |
| Sarozil Exclusive: Inila + 2 000 € | | | | |

NOUVELLE I20

| | | | | |
|------------------------------------|---|----|--------|--|
| 1.2 75 ch Inila | 4 | 55 | 14 400 | |
| 1.2 84 ch Inila | 5 | 55 | 17 200 | |
| 1.0 T-GDI 100 ch Inila | 5 | 5 | 15 700 | |
| Sarozil i20: Inila + 2 450 € | | | | |
| Sarozil Exclusive: Inila + 3 500 € | | | | |

NOUVELLE I20 ACTIVE

| | | | |
|---------------------------|---|---|--------|
| 1.0 T-GDI 100 Black Inila | 5 | 0 | 18 650 |
| 1.0 T-GDI 100 Active | 5 | 0 | 19 650 |

KONA

| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|------------|
| 1.0 T-GDI 120 ch Inila | 6 | 6 | 175 19 850 |
| 1.6 T-GDI 177 ch Creative DCT | 10 | 613 | 26 350 |
| 1.6 CRD 115 ch Inila | 6 | 0 | 27 350 |
| 1.6 CRD 130 ch Creative DCT | 7 | 0 | 27 350 |
| Electric 136 ch Creative | 1 | 6 000 | 39 100 |
| Electric 204 ch Creative | 1 | 6 000 | 43 900 |
| Sarozil Inila: Inila + 1 900 € | | | |
| Sarozil Exclusive: Inila + 2 100 € | | | |
| Sarozil Exclusive: Creative + 2 500 € | | | |

CIBO

| | | | |
|------------------------------|----|-------|--------|
| 1.0 T-GDI 120 ch Inila | 6 | 0 | 22 700 |
| 1.4 T-GDI 140 ch Inila | 7 | 140 | 28 600 |
| N-Performance Pack | 17 | 6 810 | 35 200 |
| 1.6 CRD 115 ch Edition iKoni | 6 | 0 | 26 500 |
| 1.6 CRD 130 N Line | 7 | 0 | 30 800 |

Sarozil Inila: Edition iKoni + 3 800 €

NOUVELLE SW FASTBACK

Sarozil: berline + 700 €

I30 SW

Sarozil: berline + 700 €

IONIQ

| | | | |
|-------------------|---|-------|--------|
| Hybrid Inila | 5 | 0 | 26 750 |
| Plug in Exclusive | 3 | 0 | 36 650 |
| Electric Creative | 1 | 6 000 | 36 650 |

Sarozil Exclusive: Inila + 3 300 €

Sarozil Exclusive: Premium + 1 950 € + 3 000 €

I40

1.6 CRD 136 ch Creative DCT

| NOUVELLE WRANGLER | | | |
|--------------------------------------|----|--------|--------|
| 2.0 T 272 ch Sport Auto | NC | 10 500 | 46 000 |
| 2.2 Multitop Sport Auto | 12 | 10 500 | 46 000 |
| Sarozil Safety - Sport + 600 € | | | |
| Sarozil Robotic - Safety + 0 € | | | |
| Sarozil Overland - Robotic + 2 950 € | | | |

| NOUVELLE WRANGLER UNLIMITED | | | |
|------------------------------|--|--|--|
| Sarozil - Wrangler + 2 500 € | | | |

| NOUVELLE CHEROKEE | | | |
|--------------------------------------|----|-------|--------|
| 2.2 Multitop 150 ch Longue | 9 | 2 940 | 36 450 |
| 2.2 Multitop 135 ch Longue Auto | 11 | 3 290 | 39 950 |
| Sarozil Limited - Longue + 4 500 € | | | |
| Sarozil Overland - Limited + 6 000 € | | | |

| GRAND CHEROKEE | | | |
|--|----|--------|---------|
| 5.7 Hemi 352 ch Overland Auto | 27 | 10 500 | 70 400 |
| SRT Auto | 30 | 10 500 | 86 400 |
| Trackhawk | 70 | 10 500 | 120 000 |
| 3.0 V6 250 ch Limited Auto | 16 | 8 460 | 58 400 |
| Sarozil Trailhawk - Limited + 7 500 € | | | |
| Sarozil Overland - Trailhawk + 4 500 € | | | |
| Sarozil Summit - Overland + 4 000 € | | | |

| KIA | | | |
|------------------------------------|---------|----|-----------|
| TYPE | PICANTO | CV | B/M* PRIX |
| 1.0 67 Mot | 4 | 0 | 11 100 |
| 1.2 84 Design | 4 | 45 | 15 300 |
| Sarozil Active - Motin + 1 500 € | | | |
| Sarozil Design - Active + 1 000 € | | | |
| Sarozil GT Line - Design + 1 300 € | | | |
| Sarozil GT Line - GT Line + 300 € | | | |

| NIO | | | |
|---|---|----|--------|
| 1.2 84 ch Motion | 4 | 60 | 13 700 |
| 1.0 T-GDI 100 ch Active | 5 | 0 | 16 500 |
| 1.0 T-GDI 120 ch Design | 5 | 0 | 18 700 |
| Sarozil Active - Motin + 1 700 € | | | |
| Sarozil Design - Active + 1 500 € | | | |
| Sarozil GT Line - Design + 1 000 € | | | |
| Sarozil GT Line Premium - GT Line + 1 000 € | | | |

| STONIC | | | |
|------------------------------------|---|----|--------|
| 1.0 T-GDI 100 ch Motion | 5 | 0 | 17 800 |
| 1.0 T-GDI 120 ch Active | 6 | 40 | 20 300 |
| 1.6 CDX 115 ch Active | 6 | 0 | 22 500 |
| Sarozil Active - Motin + 2 000 € | | | |
| Sarozil Premium - Design + 1 000 € | | | |

| NOUVEL E-SOUL | | | |
|--------------------------------------|---|-------|--------|
| 136 ch - Active | 1 | 6 000 | 37 300 |
| 204 ch - Active | 1 | 6 000 | 41 300 |
| Sarozil Design - e-Active + 2 000 € | | | |
| Sarozil Premium - e-Design + 2 000 € | | | |

| NOUVELLE CEED SW (BREAK) | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Sarozil - Syntex + 1 000 € | | | |

| NOUVELLE PROCEED | | | |
|---|----|------|--------|
| 1.0 T-GDI 120 ch GT Line | 6 | 90 | 26 500 |
| 1.0 T-GDI 140 ch GT Line | 7 | 253 | 27 900 |
| GT DCT | 12 | 1490 | 34 900 |
| 1.6 CDX 136 ch GT Line | 7 | 0 | 29 900 |
| Sarozil GT Line Premium - GT Line + 3 800 € | | | |

| NIO | | | |
|------------------------------------|---|-------|--------|
| Motion | 5 | 0 | 27 950 |
| Rechargeable Active | 4 | 0 | 37 050 |
| e-Nio Active | 1 | 6 000 | 38 500 |
| Sarozil Active - Motin + 2 000 € | | | |
| Sarozil Design - Active + 2 000 € | | | |
| Sarozil Premium - Active + 2 000 € | | | |

| NOUVELLE SPORTAGE | | | |
|---|----|-------|--------|
| 1.6 GDI 132 ch Motion | 8 | 2 440 | 25 900 |
| 1.6 T-GDI 177 Design DCT | 10 | 2 940 | 33 300 |
| 1.6 CDX 115 ch Motion | 6 | 0 | 26 300 |
| 1.6 CDX 136 ch Active | 7 | 0 | 30 800 |
| Sarozil Active - Motin + 1 500 € | | | |
| Sarozil Design - Active + 1 000 € | | | |
| Sarozil GT Line - Design + 1 300 € | | | |
| Sarozil GT Line Premium - GT Line + 3 500 € | | | |

| NOUVELLE OPTIMA | | | |
|-------------------------------------|----|-------|--------|
| 1.6 T-GDI 180 ch GT Line DCT | 10 | 1 050 | 38 500 |
| 1.6 CDX 136 ch Premium DCT | 7 | 73 | 35 900 |
| Sarozil GT Line - Premium + 5 000 € | | | |

| NOUVELLE OPTIMA SW | | | |
|--------------------------------------|---|---|--------|
| Sarozil - Active + 1 500 € | | | |
| Sarozil Ultimate - Premium + 5 500 € | | | |
| Hybride rechargeable Premium | 6 | 0 | 42 800 |

| SORENTO | | | |
|--|----|-------|--------|
| 2.0 CRDi 200 ch GT Line Auto | 12 | 2 453 | 48 300 |
| Sarozil GT Line Ultimate - GT Line + 6 150 € | | | |

| LAMBORGHINI | | | |
|-------------------------|----|--------|---------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| Huacan LP 580-2 | NC | 10 500 | 180 000 |
| Huacan LP Performante | 59 | 10 500 | 234 050 |
| Sarozil LP 610-4 Spyder | NC | 10 500 | 223 800 |
| Aventador S | 68 | 10 500 | 337 885 |
| Aventador S Roadster | NC | 10 500 | 379 240 |
| Sarozil LP 610-4 | 59 | 10 500 | 255 715 |

| LAND ROVER | | | |
|-------------------------------|----|-------|--------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| P220 ADi Auto | 12 | 8 300 | 45 650 |
| P300 ADi Auto | 16 | 7 340 | 49 900 |
| P300 ADi Auto | 20 | 9 050 | 54 550 |
| D150 | 9 | 953 | 39 350 |
| D150 ADi Auto | 11 | 1 613 | 46 650 |
| Sarozil CV - "base" + 5 150 € | | | |
| Sarozil SE - S + 5 300 € | | | |
| Sarozil HSE - SE + 1 000 € | | | |

| DISCOVERY | | | |
|--------------------------------------|----|--------|--------|
| 2.0 SIA 300 ch S | NC | 10 500 | 55 500 |
| 3.0 SIE 340 ch SE | NC | 10 500 | 62 700 |
| 2.0 TDi 180 ch S | NC | 3 660 | 52 800 |
| 2.0 SIA 240 ch S | NC | 10 500 | 56 700 |
| 3.0 TDV 250 ch SE | NC | 10 500 | 61 700 |
| Sarozil SE - S + 3 000 € | | | |
| Sarozil HSE - SE + 8 700 € + 8 800 € | | | |
| Sarozil HSE Luxury - HSE + 6 600 € | | | |

| DISCOVERY SPORT | | | |
|---------------------------------------|----|--------|--------|
| 2.0 SIA 240 ch Pure Auto | 15 | 10 500 | 41 800 |
| 2.0 SIA 200 ch SE Auto | NC | 10 500 | 53 500 |
| 2.0 AD4 150 ch Pure | 8 | 1 480 | 34 700 |
| 2.0 TDi 180 ch SE Auto | NC | 1 480 | 39 400 |
| 2.0 SIA 240 ch SE Auto | NC | 7 613 | 51 900 |
| Sarozil SE - Pure + 4 500 € + 8 800 € | | | |
| Sarozil HSE - SE + 6 000 € | | | |
| Sarozil HSE Luxury - HSE + 6 200 € | | | |

| RANGE ROVER VELAR | | | |
|--|----|-------|--------|
| P250 Auto | 16 | 7 073 | 57 200 |
| P300 Auto | NC | 8 753 | 60 700 |
| D180 Auto | 11 | 1 673 | 57 200 |
| D180 Auto | 15 | 5 113 | 61 400 |
| D250 Auto | NC | 5 573 | 64 730 |
| E300 Auto | 20 | 5 573 | 66 500 |
| Sarozil R Dynamic - "base" + 3 400 € | | | |
| Sarozil S - R Dynamic + 3 400 € | | | |
| Sarozil R Dynamic S - S + 4 000 € | | | |
| Sarozil HSE - R Dynamic SE - S + 5 000 € | | | |
| Sarozil HSE - R Dynamic SE - S + 4 000 € | | | |
| Sarozil R Dynamic HSE - HSE + 4 000 € | | | |

| RANGE ROVER SPORT | | | |
|--|----|--------|---------|
| 2.0 SIA 300 ch S | 21 | 10 500 | 67 700 |
| 5.0 Supercharged S25 ch HSE Dynamic | 43 | 10 500 | 98 800 |
| SVR | 51 | 10 500 | 134 900 |
| P400e SE | 18 | 0 | 89 400 |
| 3.0 S296 240 ch S | NC | 30 700 | 70 200 |
| 3.0 S296 306 ch SE | 19 | 10 500 | 79 800 |
| 4.4 S296 339 ch HSE Dynamic | 24 | 10 500 | 96 200 |
| Sarozil HSE Dynamic - HSE + 2 600 € + 2 900 € | | | |
| Sarozil Autobiography Dynamic - HSE Dyn. + 12 900 € + 13 300 € | | | |

| RANGE ROVER | | | |
|--|----|--------|---------|
| 5.0 Supercharged S25 ch Vogue | 45 | 10 500 | 126 200 |
| Autobiography Dynamic | 50 | 10 500 | 139 400 |
| P400e Vogue | 18 | 0 | 121 700 |
| 3.0 S296 275 ch Vogue | NC | 10 500 | 104 600 |
| 4.4 S296 339 ch HSE | 24 | 10 500 | 120 000 |
| Sarozil Vogue - HSE + 7 600 € | | | |
| Sarozil Autobiography Dynamic - Vogue + 17 500 € | | | |
| Sarozil Autobiography Dynamic - Autobiography + 63 100 € | | | |

| LEXUS | | | |
|--------------------------------------|----|------|--------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| 200h | 5 | 0 | 30 000 |
| Sarozil Pack - "base" + 1 300 € | | | |
| Sarozil Sport Edition - Pack + 700 € | | | |
| Sarozil Luxe - Pack + 5 000 € | | | |
| Sarozil F Sport - Luxe + 0 € | | | |

| NOUVELLE UX | | | |
|---|---|---|--------|
| 250h | 7 | 0 | 36 400 |
| Sarozil Pack - "base" + 1 000 € | | | |
| Sarozil Luxe - Pack + 5 000 € | | | |
| Sarozil Sport - Luxe + 3 500 € | | | |
| Sarozil Exclusive - Sport + 9 000 € | | | |
| Sarozil F Sport Exclusive - Exclusive + 1 500 € | | | |

| IS | | | |
|---|---|---|--------|
| 300h | 9 | 0 | 40 900 |
| Sarozil Pack - "base" + 1 700 € | | | |
| Sarozil Luxe - Pack + 6 800 € | | | |
| Sarozil Exclusive - F Sport + 0 € | | | |
| Sarozil Exclusive - F Sport + 7 200 € | | | |
| Sarozil F Sport Exclusive - Exclusive + 3 300 € | | | |

| NOUVEAU RC | | | |
|--|---|--------|--------|
| F | 3 | 10 500 | 89 900 |
| 300h Line | 9 | 0 | 54 300 |
| Sarozil F Sport - Luxe + 4 400 € | | | |
| Sarozil Exclusive - F Sport + 3 200 € | | | |
| Sarozil F Track Edition - F + 30 000 € | | | |

| NX | | | |
|---|---|----|--------|
| 300h | 8 | 85 | 41 700 |
| Sarozil Pack - "base" + 2 700 € | | | |
| Sarozil Sport Edition - Pack + 600 € | | | |
| Sarozil Luxe - Pack + 8 100 € | | | |
| Sarozil F Sport - Luxe + 6 000 € | | | |
| Sarozil Exclusive - F Sport + 4 200 € | | | |
| Sarozil F Sport Exclusive - Exclusive + 2 500 € | | | |

| ES | | | |
|---|---|---|--------|
| 300h | 9 | 0 | 47 400 |
| Sarozil Luxe - "base" + 5 500 € | | | |
| Sarozil F Sport - Luxe + 1 000 € | | | |
| Sarozil Exclusive - F Sport - Exclusive + 5 000 € | | | |
| Sarozil Exclusive - F Sport Exclusive + 4 000 € | | | |

| RX | | | |
|---|----|-----|--------|
| 450h Pack | 16 | 210 | 66 800 |
| Sarozil Luxe - Pack + 7 200 € | | | |
| Sarozil Sport Edition - Pack + 1 000 € | | | |
| Sarozil F Sport - Luxe + 6 500 € | | | |
| Sarozil Exclusive - F Sport + 3 300 € | | | |
| Sarozil Exclusive - F Sport Exclusive + 1 700 € | | | |

| RX L | | | |
|---|----|--------|---------|
| Sarozil RX + 3 700 € | | | |
| 500 Luxe 4WD | 32 | 10 500 | 123 100 |
| 500h | 10 | 860 | 97 100 |
| Sarozil Luxe - "base" + 14 000 € | | | |
| Sarozil F Sport - Luxe + 0 € + 4 000 € | | | |
| Sarozil Exclusive - F Sport + 16 000 € + 20 000 € | | | |

| MASERATI | | | |
|--------------------------------------|----|--------|---------|
| 500 Exclusive | 30 | 10 500 | 109 600 |
| 500h Exclusive | 19 | 1 613 | 109 600 |
| Sarozil Sport - Exclusive + 10 000 € | | | |

| MASERATI | | | |
|---------------------------------------|--------|--------|-----------|
| TYPE | GRILLI | CV | B/M* PRIX |
| 3.0 | 25 | 10 500 | 75 200 |
| S/O4 | 31 | 10 500 | 81 650 |
| Diesel | 17 | 8 460 | 71 350 |
| Sarozil GranSport - "base" + 11 750 € | | | |
| Sarozil GranSport - GranSport + 0 € | | | |

| MASERATI | | | |
|--|----|--------|--------|
| LEVANTE | | | |
| G4 | 25 | 10 500 | 81 250 |
| S/O4 | 31 | 10 500 | 95 250 |
| Diesel | 18 | 10 500 | 76 200 |
| Sarozil GranSport - "base" + 12 700 € + 12 750 € | | | |
| Sarozil GranSport - GranSport + 0 € | | | |

| MASERATI | | | |
|---------------------------------------|----|--------|---------|
| COUPE TRIONFANTE | | | |
| S/O4 | 30 | 10 500 | 119 650 |
| Diesel | 17 | 10 500 | 103 550 |
| Sarozil GranSport - "base" + 11 650 € | | | |
| Sarozil GranSport - GranSport + 0 € | | | |

| MAZDA | | | |
|---|-------------------|-------|-----------|
| TYPE | MAZDA3 (6 PORTES) | CV | B/M* PRIX |
| 1.5 SkyActiv-G 90 ch Selection | 5 | 0 | 16 550 |
| 1.5 SkyActiv-G 115 ch Selection | 5 | 70 | 20 250 |
| Sarozil Dynamique - Équilibre + 1 800 € | | | |
| Sarozil Signature - Dynamique + 550 € | | | |
| Sarozil Selection - Dynamique + 1 350 € | | | |
| TYPE | MAZDA3 (6 PORTES) | CV | B/M* PRIX |
| 2.0 SkyActiv-G 121 ch Selection | 7 | 773 | 21 700 |
| 2.0 SkyActiv-G 150 ch Selection 4x4 | 9 | 3 113 | 28 900 |
| 1.8 SkyActiv-G 115 ch Équilibre | 6 | 0 | 23 700 |
| Sarozil Dynamique - Équilibre + 2 800 € | | | |
| Sarozil Selection - Dynamique + 1 100 € | </ | | |

| NOUVELLE CLASSE C COUPE | | | |
|---|----|--------|---------|
| 180 Avantgard Line | NC | 300 | 39.200 |
| 200 Avantgard Line Auto | 10 | 410 | 45.200 |
| 43 AMG Avantgard Auto | 29 | 10.500 | 73.200 |
| 63 AMG S Auto | NC | 10.500 | 110.200 |
| 200 d Avantgard Line Auto | NC | 0 | 45.200 |
| 220 d Avantgard Line Auto | NC | 0 | 35.400 |
| 300 d Avantgard Line - AMG Auto | NC | 540 | 54.700 |
| Sarozl AMG Line - Avantgard Line + 2 100€ | | | |

| NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET | | | |
|---------------------------------------|----|-------|--------|
| Sarozl coupé + 7 800€ | | | |
| SLC | | | |
| 180 | 8 | 690 | 36.100 |
| 200 | 10 | 1.615 | 41.000 |
| 300 Auto | 14 | 2.300 | 49.800 |
| 43 AMG Auto | 25 | 6.753 | 66.000 |
| 250 d Auto | 11 | 0 | 45.200 |
| Sarozl Executive "base" + 4 700€ | | | |
| Sarozl Sportline - Executive + 3 000€ | | | |
| Sarozl Facelift - Sportline + 3 500€ | | | |

| CLC | | | |
|---------------------------------------|----|--------|---------|
| 250 AMG Auto | 12 | 5.113 | 46.100 |
| 300 Executive AMG Auto | 15 | 6.810 | 58.950 |
| 43 AMG AMG Auto | 25 | 10.500 | 68.550 |
| 63 AMG AMG Auto | NC | 10.500 | 99.600 |
| 63 AMG S AMG Auto | NC | 10.500 | 108.500 |
| 350 d Executive AMG Auto | 9 | 0 | 58.300 |
| 220 d AMG Auto | 9 | 2.300 | 49.600 |
| 250 d AMG Auto | 11 | 2.300 | 49.950 |
| 350 d Executive AMG Auto | 16 | 6.953 | 58.300 |
| Sarozl Executive "base" + 5 100€ | | | |
| Sarozl Sportline - Executive + 1 550€ | | | |
| Sarozl Facelift - Sportline + 3 800€ | | | |

| CLC COUPE | | | |
|---------------------------------------|----|--------|---------|
| 250 Executive AMG Auto | 12 | 5.113 | 56.700 |
| 300 Executive AMG Auto | 15 | 6.810 | 62.100 |
| 43 AMG AMG Auto | 25 | 10.500 | 73.700 |
| 63 AMG AMG Auto | NC | 10.500 | 104.400 |
| 63 AMG S AMG Auto | NC | 10.500 | 112.900 |
| 350 d Executive AMG Auto | 10 | 0 | 63.300 |
| 220 d Executive AMG Auto | 9 | 2.300 | 58.850 |
| 250 d Executive AMG Auto | 11 | 2.300 | 60.200 |
| 350 d Executive AMG Auto | 16 | 6.300 | 63.450 |
| Sarozl Sportline - Executive + 2 200€ | | | |
| Sarozl Facelift - Sportline + 5 000€ | | | |

| CLASSE E | | | |
|---|----|--------|---------|
| 200 Avantgard Line Auto | NC | 2 153 | 54.850 |
| 450 Avantgard Line AMG Auto | NC | 10.500 | 73.400 |
| 63 AMG AMG Auto | 53 | 10.500 | 136.300 |
| 300 d Avantgard Line | NC | 0 | 60.200 |
| 200 d Avantgard Line Auto | 7 | 65 | 62.300 |
| 220 d Avantgard Line Auto | 10 | 65 | 56.700 |
| 300 d Avantgard Line Auto | NC | 613 | 65.600 |
| 400 d Avantgard Line AMG Auto | 15 | 2.153 | 71.900 |
| 300 d Avantgard Line Auto | NC | 0 | 64.450 |
| Sarozl AMG Line - Avantgard Line + 2 700€ | | | |

| CLASSE E BREAK | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| Sarozl - Berlin + 2 200€ | | | |

| CLASSE E ALL-TERRAIN | | | |
|----------------------|----|-------|--------|
| 220 d AMG Auto | 11 | 4.400 | 64.700 |
| 400 d AMG Auto | NC | 4.253 | 77.500 |

| CLASSE E COUPE | | | |
|---------------------------------------|----|-------|--------|
| 200 Executive Auto | 10 | 2.840 | 54.650 |
| 300 Executive Auto | 15 | 6.810 | 58.400 |
| 220 d Executive Auto | 10 | 80 | 56.500 |
| Sarozl Sportline - Executive + 6 300€ | | | |
| Sarozl Facelift - Sportline + 6 400€ | | | |

| CLASSE E CABRIOLET | | | |
|--------------------------------------|----|-------|--------|
| Sarozl coupé + 6 400€ | | | |
| NOUVEAU CLS COUPE | | | |
| 450 Executive AMG Auto | 26 | 6.300 | 76.100 |
| 300 d Executive Auto | NC | 253 | 71.900 |
| 400 d Executive AMG Auto | 23 | 2.153 | 82.800 |
| Sarozl AMG Line - Executive + 8 200€ | | | |

| NOUVEAU CLE | | | |
|---|----|-------|--------|
| 450 Avantgard Line | NC | 0.960 | 78.000 |
| 300 d Avantgard Line | NC | 2.940 | 67.600 |
| 250 d Avantgard Line | NC | 8.460 | 68.600 |
| 400 d Avantgard Line | NC | 8.460 | 74.600 |
| Sarozl AMG Line - Avantgard Line + 4 000€ | | | |

| CLE COUPE | | | |
|---------------------------------------|----|--------|---------|
| 400 AMG Auto | NC | 10.500 | 74.600 |
| 43 AMG AMG Auto | 26 | 10.500 | 91.900 |
| 63 AMG AMG Auto | 48 | 10.500 | 134.500 |
| 63 S AMG AMG Auto | 51 | 10.500 | 145.000 |
| 350 d AMG Auto | 16 | 10.500 | 72.700 |
| Sarozl Executive "base" + 6 100€ | | | |
| Sarozl Sportline - Executive + 6 200€ | | | |
| Sarozl Facelift - Sportline + 4 100€ | | | |

| CLASSE S | | | |
|----------------------------|----|--------|---------|
| 450 Executive AMG Auto | 25 | 4.400 | 103.850 |
| 560 Facelift AMG Auto | 36 | 10.500 | 126.550 |
| 63 AMG AMG + Linimove Auto | 53 | 10.500 | 187.750 |
| 65 AMG Linimove Auto | 57 | 10.500 | 228.750 |
| 650 Maybach Auto | 36 | 10.500 | 216.950 |

| | | | |
|---|----|-------|---------|
| 560 + Linimove | 22 | 0 | 118.600 |
| 350 d Executive Auto | 17 | 2.453 | 83.250 |
| 400 d Executive AMG Auto | 22 | 3.473 | 101.450 |
| Sarozl Facelift - Executive + 8 000€ | | | |
| Sarozl Maybach - Facelift - Executive + 40 500€ | | | |

| NOUVELLE CLASSE S COUPE | | | |
|-------------------------|----|--------|---------|
| 450 Executive AMG Auto | NC | 10.500 | 120.100 |
| 560 Executive AMG Auto | NC | 10.500 | 146.100 |
| 63 AMG AMG + | 53 | 10.500 | 196.300 |
| 65 AMG | 57 | 10.500 | 256.600 |

| NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET | | | |
|--------------------------------------|----|--------|---------|
| 560 Executive | 36 | 10.500 | 159.000 |
| 63 AMG AMG+ | NC | 10.500 | 212.300 |
| 65 AMG Auto | 53 | 10.500 | 272.600 |
| Sarozl AMG Line - Executive + 4 400€ | | | |
| SL | | | |
| 400 Auto | 25 | 10.500 | 105.700 |
| 500 Executive Auto | 35 | 10.500 | 135.600 |
| 63 AMG Auto | 50 | 10.500 | 181.400 |

| AMG GT COUPE / CLC | | | |
|--------------------|----|--------|---------|
| 43 AMG+ | NC | 10.500 | 194.050 |
| 53 AMG+ | NC | 10.500 | 121.650 |
| 63 S AMG+ | NC | 10.500 | 170.500 |
| AMG GT | | | |
| GT | 35 | 10.500 | 128.800 |
| GT S | 41 | 10.500 | 141.900 |
| GT C | 47 | 10.500 | 159.600 |
| GT R | 52 | 10.500 | 176.400 |

| AMG GT ROADSTER | | | |
|----------------------------------|----|--------|---------|
| Sarozl coupé + 12 700€ | | | |
| NOUVEAU CLASSE G | | | |
| 500 Style Line Auto | NC | 10.500 | 110.700 |
| 63 AMG Auto | NC | 10.500 | 164.300 |
| GLS | | | |
| 400 AMG Auto | 16 | 10.500 | 95.650 |
| 500 Executive Auto | NC | 10.500 | 121.150 |
| 63 AMG AMG Auto | 36 | 10.500 | 148.150 |
| 350 d AMG Auto | 51 | 10.500 | 90.150 |
| Sarozl Executive "base" + 7 000€ | | | |

| GTAIN TOURER LONG | | | |
|-----------------------------|----|----|--------|
| 112 Pure | NC | 90 | 22.728 |
| 108 CD3 Pure | NC | 0 | 22.416 |
| 109 CD3 Pure | NC | 0 | 22.824 |
| 111 CD3 Pure | NC | 0 | 23.940 |
| Sarozl Plus - Pure + 2 886€ | | | |
| Sarozl Plus - Pure + 3 918€ | | | |

| GTAIN TOURER EXTRA LONG | | | |
|-----------------------------|----|---|--------|
| 111 CD3 Pure | NC | 0 | 29.916 |
| Sarozl Plus - Pure | NC | 0 | 29.916 |
| Sarozl Plus - Pure + 2 796€ | | | |

| MINI | | | |
|---|----|------|--------|
| TYPE | | | |
| MINI 3 PORTES | CV | B/M* | PRIX |
| One 75 ch | 4 | 60 | 19.200 |
| One 102 ch | 5 | 60 | 20.600 |
| Cooper 136 ch | 7 | 60 | 22.300 |
| Cooper S 152 ch | 11 | 101 | 26.800 |
| John Cooper Works | 13 | 273 | 34.500 |
| One D 85 ch | 4 | 0 | 22.200 |
| Cooper D 116 ch | 5 | 0 | 23.800 |
| Cooper SD 170 ch | 9 | 0 | 30.400 |
| Sarozl Edition Heddon Street - One/Cooper/Cooper S + 6 710 €/+ 5 700 €/+ 4 800€ | | | |
| Sarozl 60 Years Edition - Cooper/Cooper S + 7 200 €/+ 5 600€ | | | |

| MINI 5 PORTES | | | |
|--|----|-------|--------|
| Sarozl 3 portes + 900€ | | | |
| MINI CABRIO | | | |
| One 102 ch | 6 | 85 | 25.000 |
| Cooper | 7 | 85 | 26.700 |
| Cooper S | 11 | 215 | 31.300 |
| John Cooper Works | 13 | 347 | 38.800 |
| Cooper D | 6 | 0 | 28.200 |
| Cooper SD | 10 | 0 | 34.800 |
| CLUBSMAN | | | |
| One | 5 | 173 | 24.300 |
| Cooper | 7 | 173 | 25.300 |
| Cooper S | 11 | 1740 | 30.600 |
| John Cooper Works AM | 14 | 4.460 | 39.900 |
| Cooper D | 6 | 0 | 27.300 |
| Cooper D | 8 | 0 | 29.300 |
| Cooper SD | 10 | 0 | 35.700 |
| Sarozl Edition Kensington - One/Cooper/Cooper S + 1 100 €/+ 7 700 €/+ 6 900€ | | | |

| COUNTRYMAN | | | |
|--|----|-------|--------|
| One | 8 | 300 | 28.900 |
| Cooper | 8 | 300 | 28.900 |
| Cooper S | 11 | 1.373 | 33.600 |
| John Cooper Works AM | 14 | 6.053 | 41.300 |
| e-44d | NC | 0 | 40.000 |
| One D | 8 | 0 | 29.900 |
| Cooper D | 8 | 45 | 31.900 |
| Cooper SD | 11 | 45 | 37.800 |
| Sarozl Edition Longline - One/Cooper/Cooper S + 8 400 €/+ 6 400 €/+ 7 300€ | | | |

| MITSUBISHI | | | |
|---|----|-------|--------|
| TYPE | | | |
| SPACE STAR | CV | B/M* | PRIX |
| 1.0 MIVEC 71 ch | 4 | 0 | 10.400 |
| 1.2 MIVEC 60 ch Intra | 4 | 0 | 12.900 |
| Sarozl In - "base" + 700€ | | | |
| Sarozl Back Collection - Intra + 1 200€ | | | |
| Sarozl Intra Intra - Intra + 2 000€ | | | |
| ASX | | | |
| 1.6 MIVEC 117 ch Intra Style | 6 | 773 | 24.400 |
| Sarozl Back Collection - Intra Style + 2 000€ | | | |
| ECLIPSE CROSS | | | |
| 1.5 i MIVEC 163 ch Intra | 9 | 2.940 | 24.900 |
| Sarozl Intra Intra - Intra + 1 000€ | | | |
| Sarozl Intra Intra - Intra + 5 000€ | | | |
| OUTLANDER | | | |
| PREV Intra | 5 | 0 | 36.900 |
| Sarozl Intra Intra - Intra + 6 000€ | | | |
| Sarozl Intra Intra - Intra + 6 500€ | | | |

| NISSAN | | | |
|-------------------------------------|----|------|--------|
| AUTOJ.M.FR | | | |
| MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE | | | |
| Jusqu'à -40% | | | |
| 03 81 36 30 301 www.autoj.m.fr | | | |
| TYPE | | | |
| MICRA | CV | B/M* | PRIX |
| 1.0 i 67 ch Visa Pack | 4 | 55 | 14.900 |
| 1.0 iS 100 ch Visa Pack | 6 | 0 | 10.300 |
| 1.0 i 67 ch N-Connecta | 5 | 0 | 20.100 |
| 1.5 d 90 ch Visa Pack | 5 | 0 | 18.000 |
| Sarozl Acacia - Visa Pack + 1 600€ | | | |
| Sarozl N-Connecta - Acacia + 2 200€ | | | |
| Sarozl N-Sport - N-Connecta + 520€ | | | |
| Sarozl Intra - Visa Pack + 1 000€ | | | |

| NISSAN (suite) | | | |
|-------------------------------------|---|-------|--------|
| 1.0 i 67 ch Acenta | 6 | 73 | 22.100 |
| Sarozl N-Connecta - Acenta + 2 100€ | | | |
| LEAF | | | |
| 150 ch Acenta | 4 | 6.000 | 36.400 |
| 217 ch N-Connecta | 4 | 6.000 | 47.000 |
| Sarozl N-Connecta - Acenta + 2 000€ | | | |
| Sarozl Intra - N-Connecta + 1 800€ | | | |

| NISSAN (suite) | | | |
|-------------------------------------|---|----|--------|
| 1.3 i 90 ch Acenta | 7 | 70 | 24.650 |
| 1.3 i 90 ch Acenta | 8 | 70 | 26.700 |
| 1.5 i 115 ch Acenta | 6 | 0 | 26.300 |
| 1.7 d 150 ch Acenta | 5 | 0 | 33.000 |
| Sarozl Acacia - Visa + 2 300€ | | | |
| Sarozl N-Connecta - Acenta + 1 800€ | | | |
| Sarozl Intra - N-Connecta + 2 100€ | | | |
| Sarozl Intra - Visa Pack + 2 250€ | | | |

| NISSAN (suite) | | | |
|-------------------------------------|----|-----|--------|
| X-TRAIL | | | |
| 1.3 i 90 ch Acenta DCT | NC | NC | 32.850 |
| 1.7 d 150 ch Acenta | 8 | 540 | 31.500 |
| Sarozl Acacia - Visa + 2 300€ | | | |
| Sarozl N-Connecta - Acenta + 2 300€ | | | |
| Sarozl Intra - N-Connecta + 2 600€ | | | |

| NISSAN (suite) | | | |
|-----------------------------|----|--------|--------|
| 370 Z COUPE | | | |
| 3.7 329 ch | 23 | 10.500 | 33.500 |
| Nismo | 25 | 10.500 | 45.400 |
| Sarozl Pack "base" + 3 400€ | | | |
| Sarozl coupé + 3 000€ | | | |

| NISSAN (suite) | | | |
|--|----|--------|---------|
| 370 Z ROADSTER | | | |
| 3.8 370 ch Premium Edition | 49 | 10.500 | 99.911 |
| Nismo | 53 | 10.500 | 184.650 |
| Sarozl Back Edition - Premium Edition + 2 889€</ | | | |

| 208 (8 PORTES) | | |
|--------------------------------------|---|----------|
| 1.2 PanTeck 68 ch Like | 4 | 0 14 500 |
| 1.2 PanTeck 82 ch Active | 4 | 0 17 000 |
| 1.2 PanTeck 110 ch Active | 5 | 0 23 900 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 5 | 0 19 600 |
| Suzuki Active: Like + 1 500 € | | |
| Suzuki Signature: Active + 1 600 € | | |
| Suzuki Active: Signature + 1 650 € | | |
| Suzuki Tech Edition: Allure + 750 € | | |
| Suzuki GT Line: Tech Edition + 350 € | | |

| 2008 | | |
|-----------------------------------|---|----------|
| 1.2 PanTeck 82 ch Active | 4 | 0 19 450 |
| 1.2 PanTeck 110 ch Signature Auto | 5 | 0 23 350 |
| 1.2 PanTeck 130 ch Signature | 7 | 0 22 350 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 5 | 0 22 100 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Allure Auto | 6 | 0 26 150 |
| Suzuki Signature: Active + 800 € | | |
| Suzuki Active: Active + 7 600 € | | |
| Suzuki GT Line: Allure + 1 200 € | | |
| Suzuki Crossway: 19 Like + 450 € | | |

| 308 | | |
|---|----|-------------|
| 1.2 PanTeck 110 ch Access | 5 | 0 21 650 |
| 1.2 PanTeck 130 ch Allure | 6 | 0 26 900 |
| 1.6 THP 225 ch GT Auto | 13 | 253 250 |
| GT by Peugeot Sport | 16 | 3373 36 900 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Access | 5 | 0 21 900 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 6 | 0 26 800 |
| 2.0 BlueHD 180 ch GT Auto | 9 | 0 36 450 |
| Suzuki Active: Access + 2 000 € à + 2 350 € | | |
| Suzuki Style: Active + 700 € | | |
| Suzuki Allure: Active + 2 650 € à + 2 500 € | | |
| Suzuki Tech Edition: Allure + 1 100 € | | |
| Suzuki GT Line: Allure + 2 100 € | | |

| 308 SW | | |
|-----------------------------------|--|--|
| Suzuki: berline + 850 € à + 950 € | | |

| 3008 | | |
|-----------------------------------|----|-----------|
| 1.2 PanTeck 130 ch Access | 7 | 40 27 000 |
| 1.6 PanTeck 180 ch Allure Auto | 10 | 40 36 500 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 6 | 31 600 |
| 2.0 BlueHD 180 ch GT Line Auto | 10 | 41 70 400 |
| Suzuki Active: Access + 2 100 € | | |
| Suzuki Allure: Active + 2 750 € | | |
| Suzuki Crossway: Allure + 1 700 € | | |
| Suzuki GT Line: Crossway + 400 € | | |
| Suzuki GT Line: Allure + 1 850 € | | |

| 5008 | | |
|-----------------------------------|----|-----------|
| 1.2 PanTeck 130 ch Access | 7 | 40 27 000 |
| 1.6 PanTeck 180 ch Allure Auto | 10 | 40 36 500 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 6 | 31 600 |
| 2.0 BlueHD 180 ch GT Line Auto | 10 | 41 70 400 |
| Suzuki Active: Access + 4 000 € | | |
| Suzuki Allure: Active + 2 050 € | | |
| Suzuki Crossway: Allure + 1 700 € | | |
| Suzuki GT Line: Crossway + 400 € | | |
| Suzuki GT Line: Allure + 1 850 € | | |

| NOUVELLE 508 | | |
|----------------------------------|----|------------|
| 1.6 PanTeck 180 ch Active Auto | 10 | 65 34 850 |
| 1.6 PanTeck 225 ch GT Auto | 13 | 140 46 250 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 6 | 0 32 300 |
| 2.0 BlueHD 160 Allure Auto | 9 | 40 39 550 |
| Suzuki Allure: Active + 3 000 € | | |
| Suzuki GT Line: Allure + 4 200 € | | |
| Suzuki GT Line: Allure + 4 300 € | | |
| Suzuki: berline + 1 300 € | | |

| NOUVELLE 508 SW | | |
|----------------------------------|---|-----------|
| 1.2 PanTeck 110 ch Active | 6 | 45 23 150 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 5 | 0 24 300 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 7 | 0 26 150 |
| Suzuki Active: Active + 1 500 € | | |
| Suzuki GT Line: Allure + 2 550 € | | |

| NOUVELLE 508 SW | | |
|----------------------------------|---|-----------|
| 1.2 PanTeck 110 ch Active | 6 | 45 23 150 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 5 | 0 24 300 |
| 1.5 BlueHD 130 ch Active | 7 | 0 26 150 |
| Suzuki Active: Active + 1 500 € | | |
| Suzuki GT Line: Allure + 2 550 € | | |

| PORSCHÉ | | |
|-------------------------------------|---------|----------------|
| TYPE | CV B/M* | PRIX |
| 718 CAYMAN | 19 | 4 460 57 170 |
| T | 19 | 4 460 57 170 |
| S | 24 | 4 840 69 740 |
| GTS | 25 | 10 950 80 179 |
| 718 BOXSTER | 19 | 4 460 59 210 |
| T | 19 | 4 460 59 210 |
| S | 24 | 4 840 71 790 |
| GTS | 25 | 10 950 82 219 |
| NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 992) | | |
| Camera S | 34 | 10 500 122 255 |
| Camera S | 34 | 10 500 130 175 |
| NOUVELLE 911 CABRIOLETTE (TYPE 992) | | |
| Camera S | 34 | 10 500 130 655 |
| Camera S | 34 | 10 500 144 575 |

| PANAMERA | | |
|---------------------------------------|----|----------------|
| 4 | 22 | 6 053 99 676 |
| S | 33 | 10 500 129 376 |
| GTS | 36 | 10 500 141 197 |
| Turbo | 46 | 15 500 180 517 |
| 4-E Hybrid | 31 | 0 115 277 |
| Turbo S-E Hybrid | 43 | 0 190 036 |
| NOUVELLE PANAMERA SPORT TOURISMO | | |
| Suzuki: berline + 8 800 € à + 9 000 € | | |
| NOUVEAU MACAN | | |
| 2.0 | 16 | 8 753 60 800 |
| S | 25 | 10 500 66 500 |
| NOUVEAU CAYENNE | | |
| 3.0 | 24 | 10 500 77 184 |
| S | 34 | 10 500 94 464 |
| Turbo | 47 | 15 500 141 744 |
| 4-E Hybrid | 21 | 0 82 304 |
| NOUVEAU CAYENNE COUPÉ | | |
| 3.0 | 23 | 10 500 85 737 |
| Turbo | 46 | 10 500 149 217 |

| RENAULT | | |
|--|---------|--------------|
| TYPE | CV B/M* | PRIX |
| 1.0 SC0 65 ch Like | NC | NC 11 400 |
| 1.0 SC0 75 ch Zen | NC | NC 13 500 |
| 0.9 TC0 95 ch Zen | NC | NC 14 300 |
| Suzuki Inters: Zen + 1 200 € | | |
| Suzuki Coq Sportif: Inters + 1 000 € | | |
| ZOE | | |
| R50i Life | 1 | 6 000 32 900 |
| Q90i Life | 1 | 6 000 33 400 |
| R110 Inters | 1 | 6 000 35 500 |
| Suzuki Zen: Life + 1 500 € | | |
| Suzuki Inters: Zen + 800 € | | |
| CLIO GENERATION | | |
| 0.9 TC0 75 ch | 4 | 0 10 900 |
| 0.9 TC0 90 ch | 5 | 0 11 900 |
| NOUVELLE CLIO V | | |
| 1.0 TC0 100 ch Zen | 5 | 0 17 800 |
| 1.3 TC0 130 ch Inters EDC | 7 | 45 22 800 |
| 1.5 Blue d3 85 ch Zen | 4 | 0 19 300 |
| 1.5 Blue d3 115 ch Zen | 5 | 0 20 600 |
| Suzuki Inters: Zen + 2 000 € | | |
| Suzuki R.S. Life: Inters + 1 200 € | | |
| CAPTUR | | |
| 0.9 TC0 90 ch Like | 5 | 65 17 800 |
| 1.3 TC0 130 ch Zen | 7 | 90 20 950 |
| 1.3 TC0 130 ch Inters | 8 | 90 24 200 |
| 1.5 d3 90 ch Zen | 4 | 0 22 200 |
| Suzuki Zen: Life + 2 000 € | | |
| Suzuki Inters: Zen + 2 100 € | | |
| Suzuki Tech Edition: Inters + 700 € | | |
| Suzuki Inters: Inters + 3 400 € | | |
| MÉGANE | | |
| 1.3 TC0 115 ch Like | 6 | 70 21 300 |
| 1.3 TC0 140 ch Zen | 7 | 75 25 100 |
| 1.3 TC0 160 ch Inters | 8 | 75 29 600 |
| R.S. | 17 | 2 300 38 100 |
| R.S. Trophy | 19 | 8173 44 100 |
| 1.5 Blue d3 95 ch Like | 4 | 0 23 600 |
| 1.5 Blue d3 115 ch Zen | 5 | 0 26 900 |
| 1.7 Blue d3 150 ch GT Line | NC | NC 34 600 |
| Suzuki Zen: Life + 2 000 € | | |
| Suzuki Inters: Zen + 600 € | | |
| Suzuki Tech Edition: Zen + 2 300 € | | |
| Suzuki GT Line: Inters + 1 800 € | | |
| MÉGANE ESTATE | | |
| Suzuki: berline + 500 € à + 1 700 € | | |
| SCÉNIC | | |
| 1.3 TC0 115 ch Like | 6 | 410 25 400 |
| 1.3 TC0 140 ch Zen | 7 | 410 28 700 |
| 1.3 TC0 160 ch Inters | 9 | 410 32 300 |
| 1.7 Blue d3 120 ch Like | 6 | 85 28 100 |
| 1.7 Blue d3 150 ch Inters | 8 | 85 34 600 |
| Suzuki Zen: Life + 2 100 € | | |
| Suzuki Inters: Zen + 600 € | | |
| Suzuki Inters: Inters + 3 300 € | | |
| GRAND SCÉNIC | | |
| Suzuki: Scenic + 600 € | | |
| NOUVEAU KADJAR | | |
| 1.3 TC0 140 ch Like | 8 | 353 26 200 |
| 1.3 TC0 160 ch Inters | 9 | 353 32 600 |
| 1.5 Blue d3 115 ch Like | 6 | 0 28 400 |
| 1.7 Blue d3 150 ch Inters 4x4 | 8 | 410 37 700 |
| Suzuki Zen: Life + 2 800 € | | |
| Suzuki Inters: Like + 4 800 € | | |
| Suzuki Black Edition: Inters + 1 800 € | | |
| Suzuki ESF: Inters + 1 900 € | | |
| TALISMAN | | |
| 1.3 TC0 160 ch Zen EDC | 8 | 90 33 900 |
| 1.3 TC0 160 ch Inters | 13 | 3 060 38 000 |
| 1.7 Blue d3 150 ch Zen | 8 | 60 32 500 |

| | | |
|---------------------------------------|----|--------------|
| 2.0 Blue d3 160 ch Limited EDC | 8 | 80 35 900 |
| 2.0 Blue d3 200 ch Inters EDC | 11 | 140 40 800 |
| Suzuki Inters: Zen + 400 € | | |
| Suzuki Inters: Zen + 2 400 € | | |
| Suzuki S-Edition: Inters + 4 000 € | | |
| Suzuki Inters: Inters + 1 300 € | | |
| TALISMAN ESTATE | | |
| Suzuki: berline + 1 200 € à + 1 400 € | | |
| CLÉOS | | |
| 2.0 Energy d3 175 ch Like X-Trans | 10 | 3 660 34 650 |
| Suzuki Zen: Life + 2 100 € | | |
| Suzuki Inters: Zen + 1 300 € | | |
| Suzuki Inters: Inters + 4 000 € | | |
| ESPACE | | |
| 1.8 TC0 225 ch Zen EDC | 13 | 4 460 41 900 |
| 2.0 Blue d3 160 ch Inters EDC | 9 | 353 39 300 |
| 2.0 Blue d3 200 ch Inters EDC | 11 | 613 43 700 |
| Suzuki Zen: Life + 3 000 € | | |
| Suzuki Inters: Zen + 3 800 € | | |
| Suzuki Inters: Inters + 4 000 € | | |
| KANGOO | | |
| 1.5 Blue d3 80 ch Inters | 5 | 50 21 700 |
| 1.5 Blue d3 80 ch Zen | 5 | 50 22 500 |
| 1.5 Blue d3 115 ch Inters | 6 | 50 25 600 |

| ROLLS-ROYCE | | |
|-------------|---------|----------------|
| TYPE | CV B/M* | PRIX |
| Ghost | 49 | 10 500 281 430 |
| Wraith | 50 | 10 500 295 800 |
| Dawn | NC | 10 500 332 400 |
| Phantom | NC | NC 415 000 |

| SEAT | | |
|---|---------|--------------|
| TYPE | CV B/M* | PRIX |
| 1.0 60 ch Style | 3 | 0 12 425 |
| Suzuki Chic: Style + 600 € | | |
| IBIZA | | |
| 1.0 80 ch Référence | 4 | 0 14 400 |
| 1.0 EcoSt 85 ch Allure | 5 | 0 17 410 |
| 1.0 EcoSt 115 ch Style | 6 | 0 18 000 |
| 1.6 TDI 80 ch Référence | 6 | 0 17 070 |
| 1.6 TDI 95 ch Référence | 5 | 0 18 045 |
| 1.6 TDI 115 Style | 6 | 0 20 565 |
| Suzuki Style: Référence + 2 000 € | | |
| Suzuki Urban: Style + 1 695 € | | |
| Suzuki Inters: Style + 400 € | | |
| Suzuki Inters: Inters + 1 590 € | | |
| ARONA | | |
| 1.0 EcoSt 85 ch Référence | 5 | 0 16 700 |
| 1.0 EcoSt 115 ch Style | 6 | 0 19 070 |
| 1.6 TDI 95 ch Référence | 5 | 0 19 100 |
| 1.6 TDI 115 ch Style | 6 | 0 22 370 |
| Suzuki Style: Référence + 2 500 € | | |
| Suzuki Urban: Style + 1 250 € | | |
| Suzuki Inters: Style + 2 450 € | | |
| Suzuki Inters: Inters + 1 100 € | | |
| TOLEDO | | |
| 1.0 TDI 110 ch Premium | 5 | 0 22 670 |
| LEON | | |
| 1.2 TDI 110 ch Référence | 6 | 0 19 900 |
| 1.0 EcoSt 130 ch Style DSG | 6 | 0 24 940 |
| 1.4 EcoSt ACT 150 ch Nocturne | 8 | 0 27 640 |
| 1.5 TDI 105 ch Nocturne | 10 | 540 28 055 |
| Capra 290 DSG | 19 | 1153 37 300 |
| 1.6 TDI 115 ch Référence | 6 | 0 23 160 |
| 2.0 TDI 150 ch Nocturne | 8 | 0 31 900 |
| 2.0 TDI 184 ch Nocturne | 10 | 0 39 065 |
| 2.0 TDI 184 ch Nocturne | 10 | 0 39 065 |
| Suzuki Style: Référence + 2 355 € à + 2 800 € | | |
| Suzuki Inters: Référence + 1 000 € | | |
| LEON ST (BREAK) | | |
| Capra 300 DSG 4x4 | 19 | 2 010 40 900 |
| Suzuki 5 portes + 1 500 € | | |
| LEON XPERIENCE (BREAK) | | |
| 1.8 TSI 180 ch DSG 4x4 | 10 | 1 873 33 410 |
| 2.0 TDI 150 ch DSG 4x4 | 9 | 360 34 465 |
| 2.0 TDI 184 ch DSG 4x4 | 10 | 613 36 255 |
| ATECA | | |
| 1.0 TSI 115 ch Référence | 6 | 50 22 000 |
| 1.5 TSI ACT 150 ch Style | 8 | 27 400 |
| 2.0 TSI 190 ch Nocturne DSG 4x4 | 11 | 2 940 35 300 |
| 1.5 TDI 115 ch Référence | 6 | 0 26 800 |
| 2.0 TDI 150 ch Style | 8 | 40 31 600 |
| Suzuki Style: Référence + 3 600 € | | |
| Suzuki Urban Advanced: Style + 1 250 € | | |
| Suzuki Inters: Style + 2 800 € à + 3 060 € | | |
| Suzuki Inters: Inters + 1 000 € | | |
| NOUVEAU COPRÀ ATECA | | |
| 2.0 TSI 300 DSG 4x4 | NC | NC 43 150 |
| NOUVEAU TARRACO | | |
| 1.5 TSI 150 ch Style | 8 | 613 32 800 |
| 2.0 TSI 190 ch Nocturne DSG 4x4 | 11 | 3 113 41 800 |
| 2.0 TDI 150 ch Style | 8 | 70 35 740 |
| 2.0 TDI 190 ch Nocturne DSG 4x4 | 10 | 210 44 740 |
| Suzuki Inters: Style + 3 000 € | | |

| ALHAMBRA | | |
|-----------------------------------|----|--------------|
| 1.4 TSI 150 ch Style | 9 | 2 300 36 900 |
| 2.0 TSI 150 ch Référence | 8 | 2 710 36 950 |
| 2.0 TDI 177 ch Premium DSG | 10 | 660 40 310 |
| Suzuki Style: Référence + 3 340 € | | |
| Suzuki Premium: Style + 5 400 € | | |

| SKODA | | |
|----------------------------------|---------|----------|
| TYPE | CV B/M* | PRIX |
| CITICQ (3 PORTES) | | |
| 1.0 MPi 60 ch Active | 3 | 0 9 500 |
| 1.0 MPi 75 ch Active | 4 | 0 10 000 |
| Suzuki Edition: Active + 1 600 € | | |

| FORTWOD GABRIO | | | | |
|---------------------------|---|-------|--------|--|
| Sarozil - Coupé + 3.300 € | | | | |
| FORFOUR | | | | |
| 1.0 71 ch Pure | 4 | 35 | 12 190 | |
| 0.9 80 ch Passion | 4 | 60 | 15 450 | |
| ES Pure | 1 | 6.000 | 24 150 | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| Sarozil Passion - Pack + 1.650 € à 2.175 € | | | | |
| Sarozil Urbanohawk Edition - Passion + 0 € | | | | |
| Sarozil Perfect - Passion + 125 € | | | | |
| Sarozil Prime - Perfect + 1.125 € à 2.025 € | | | | |
| Sarozil Status Style - Prime + 1.750 € à 1.950 € | | | | |

SSANGYONG

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|--|----|-------|--------|
| 160 + XGi Urban+ AES3 | 7 | 1 490 | 19 900 |
| 160 + XGi Urban+ AES3 | 6 | 0 | 19 900 |
| Sarozil Sport Bi-ton Safety Pack - Urban+ AES3 + 3.250 € | | | |
| Sarozil Smart Back - Sport Bi-ton Safety Pack + 650 € | | | |
| Sarozil Luxury Safety Pack - Luxury + 1.450 € | | | |

| TIVOLI XLV | | | | |
|------------------------------------|---|----|--------|--|
| 160 + XDi Sport Bi-ton Safety Pack | 6 | 55 | 24 640 | |

| KORANDO | | | | |
|----------------------|----|-------|--------|--|
| 220 + XDi Pack Sport | 10 | 6 613 | 25 990 | |

| RHDUS | | | | |
|-----------|----|--------|--------|--|
| 220 + XDi | 11 | 10 950 | 30 660 | |

SUBARU

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|----|-------|--------|
| 1.6 114 ch Confort Lineartronic | 6 | 1 740 | 26 480 |
| Sarozil Premium GPS - Confort + 2 000 € | | | |
| Sarozil Luxury - Premium GPS + 1 000 € | | | |

| LV | | | | |
|---|---|-------|--------|--|
| 1.6 114 ch Confort Lineartronic | 6 | 2 610 | 26 900 | |
| Sarozil Premium GPS - Confort + 2 000 € | | | | |
| Sarozil Luxury - Premium GPS + 1 000 € | | | | |

| FORESTER | | | | |
|--------------------------------------|---|-------|--------|--|
| 2.0 150 ch Confort Lineartronic | 8 | 4 460 | 32 990 | |
| Sarozil Luxury - Confort + 2 000 € | | | | |
| Sarozil Exclusive - Luxury + 2 000 € | | | | |

| CIVIC BLACK | | | | |
|--------------------------------------|----|-------|--------|--|
| 2.5 173 ch Premium GPS Lineartronic | 10 | 4 050 | 39 990 | |
| Sarozil Premium GPS + 2 000 € | | | | |
| Sarozil Exclusive - Luxury + 3 000 € | | | | |

| BRZ | | | | |
|------------|----|--------|--------|--|
| 2.0 200 ch | 12 | 10 500 | 32 990 | |

SUZUKI

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|----|------|-------|
| 1.0 VVT 68 ch Advantage | 3 | 0 | 9 790 |
| Sarozil Privilege - Advantage + 1 600 € | | | |
| Sarozil Pack - Privilege + 800 € | | | |

| IGNIS | | | | |
|---|---|---|--------|--|
| 1.2 Dualjet Advantage | 5 | 0 | 12 990 | |
| 1.2 Dualjet Hybrid SWS Pack | 4 | 0 | 16 540 | |
| Sarozil Privilege - Advantage + 1 150 € | | | | |
| Sarozil Pack - Privilege + 1 600 € | | | | |

| SWIFT | | | | |
|---|---|----|--------|--|
| 1.2 Dualjet Advantage | 4 | 0 | 13 440 | |
| 1.2 Dualjet Hybrid SWS Pack | 4 | 0 | 16 890 | |
| 1.0 Boostjet Privilege | 5 | 0 | 15 890 | |
| 1.0 Boostjet Hybrid SWS Pack | 5 | 0 | 18 090 | |
| Sport | 7 | 75 | 20 790 | |
| Sarozil Privilege - Advantage + 1 250 € | | | | |

| TALENO | | | | |
|------------------------------------|---|---|--------|--|
| 1.2 Dualjet Privilege | 4 | 0 | 14 590 | |
| 1.2 Hybrid SWS Pack | 4 | 0 | 17 250 | |
| 1.0 Boostjet Privilege | 5 | 0 | 14 490 | |
| Sarozil Pack - Privilege + 1 700 € | | | | |

| SUZUKI JIMNY | | | | |
|---------------------------------------|---|-------|--------|--|
| 1.5 VVT Advantage | 6 | 2 153 | 17 225 | |
| Sarozil Privilege - Advantage + 780 € | | | | |
| Sarozil Pack - Privilege + 2 070 € | | | | |

| NOUVEAU VITARA | | | | |
|---|---|-----|--------|--|
| 1.0 Boostjet Advantage | 6 | 55 | 18 300 | |
| 1.4 Boostjet Privilege | 7 | 173 | 23 790 | |
| Sarozil Privilege - Advantage + 1 900 € | | | | |
| Sarozil Style - Pack + 2 500 € | | | | |

| E-CROSS | | | | |
|---|---|-----|--------|--|
| 1.0 Boostjet Advantage | 8 | 50 | 19 740 | |
| 1.4 Boostjet Style | 7 | 353 | 25 300 | |
| Sarozil Privilege - Advantage + 2 400 € | | | | |

TESLA

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---------------------------|----|-------|--------|
| NOUVELLE MODEL S | | | |
| Batterie Grande Autonomie | 9 | 6 000 | 58 000 |
| Performance | 9 | 6 000 | 70 000 |

| MODEL S | | | | |
|---------|---|-------|---------|--|
| 75D | 1 | 0 000 | 82 800 | |
| 100D | 1 | 0 000 | 102 700 | |
| P100D | 1 | 0 000 | 142 800 | |

MODEL X

| | | | |
|-------|---|-------|---------|
| 75D | 1 | 0 000 | 90 700 |
| 100D | 1 | 0 000 | 130 200 |
| P100D | 1 | 0 000 | 152 300 |

TOYOTA

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

| AYOZ (3 PORTES) | | | | |
|-----------------|---|---|--------|--|
| 1.0 VVT 72 ch | 4 | 0 | 11 290 | |

| | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|
| Sarozil + play + 1 850 € | | | |
| Sarozil + play app + play + 200 € | | | |
| Sarozil + vite + play + 1 000 € | | | |
| Sarozil + vite 2 + vite + 0 € | | | |

| AYOZ (5 PORTES) | | | | |
|---------------------------------|--|--|--|--|
| Sarozil 3 portes + 400 € | | | | |
| Sarozil 3 portes + play + 960 € | | | | |
| Sarozil + speed + vite + 0 € | | | | |
| Sarozil + speed 2 + speed + 0 € | | | | |

| YARIS (3 PORTES) | | | | |
|---------------------------------|---|---|--------|--|
| 1.0 VVT 110 ch Active | 4 | 0 | 14 350 | |
| 1.5 VVT 110 ch France | 6 | 0 | 16 400 | |
| Sarozil France - Active + 900 € | | | | |

| YARIS (5 PORTES) | | | | |
|------------------|---|---|--------|--|
| 100h France | 5 | 0 | 19 650 | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Sarozil 3 portes + 600 € | | | |
| Sarozil France Connect - France + 800 € | | | |
| Sarozil Design 120 France + 1 400 € | | | |
| Sarozil Dynamic - France + 800 € | | | |
| Sarozil Collection - Dynamic + 1 600 € | | | |
| Sarozil 0% Sport - Collection + 0 € | | | |

| C-HR | | | | |
|--------------|---|---|--------|--|
| 125h Dynamic | 6 | 0 | 29 300 | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| Sarozil Edition - Dynamic + 1 500 € | | | |
| Sarozil Design - Dynamic + 1 800 € | | | |
| Sarozil Graphic - Design + 1 500 € | | | |
| Sarozil Distinctive - Design + 1 500 € | | | |

| NOUVELLE COROLLA | | | | |
|------------------|---|---|--------|--|
| 125h Active | 4 | 0 | 26 950 | |
| 130h Design | 7 | 0 | 30 950 | |

| | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|
| Sarozil Dynamic - Active + 1 000 € | | | |
| Sarozil Design - Dynamic + 1 000 € | | | |
| Sarozil Collection - Design + 2 300 € | | | |

| NOUVELLE COROLLA TOURING SPORTS | | | | |
|---------------------------------|--|--|--|--|
| Sarozil berline + 1 000 € | | | | |

| PRIUS | | | | |
|--|---|--------|--------|--|
| Dynamic | 4 | 0 | 30 300 | |
| Rechargeable Dynamic Pack Premium 3 | 0 | 39 750 | | |
| Sarozil Dynamic Pack Premium - Dynamic + 1 500 € | | | | |
| Sarozil Dynamic Pack Premium + 2 300 € | | | | |
| Sarozil Solar - Dynamic Pack Premium + 4 100 € | | | | |

| PRIUS + | | | | |
|-------------|---|---|--------|--|
| 133h Active | 4 | 0 | 33 000 | |

| | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|
| Sarozil Dynamic - Active + 1 500 € | | | |
| Sarozil Skyline - Dynamic + 1 100 € | | | |
| Sarozil Lounge - Skyline + 2 550 € | | | |

| NOUVEAU RAV4 | | | | |
|----------------|---|---|--------|--|
| Hybride Active | 9 | 0 | 34 950 | |

| | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|
| Sarozil Dynamic - Active + 2 150 € | | | |
| Sarozil Lounge - Dynamic + 5 900 € | | | |
| Sarozil Collection - Lounge + 2 000 € | | | |

| NOUVELLE MIRAI | | | | |
|------------------|---|-------|--------|--|
| Hydrogène 154 ch | 2 | 6 000 | 78 900 | |

| NOUVELLE CANYRY | | | | |
|------------------------|---|---|--------|--|
| Hybride 218 ch Dynamic | 9 | 0 | 36 900 | |

| | | | |
|------------------------------------|--|--|--|
| Sarozil Design - Dynamic + 4 300 € | | | |
| Sarozil Lounge - Design + 4 300 € | | | |

| LAND CRUISER (3 PORTES) | | | | |
|-----------------------------------|----|--------|--------|--|
| 2.8 4x4 177 ch Lu Cap | 11 | 10 500 | 37 400 | |
| Sarozil Lite - Lu Cap + 5 100 € | | | | |
| Sarozil Legend - Lite + 3 100 € | | | | |
| Sarozil Lounge - Legend + 4 400 € | | | | |

| LAND CRUISER (5 PORTES) | | | | |
|---|--|--|--|--|
| Sarozil 3 portes + 2 700 € à 6 000 € | | | | |
| Sarozil Lounge Pack - Lounge + 11 900 € | | | | |

| GT86 | | | | |
|------------|----|-------|--------|--|
| 2.0 200 ch | 12 | 9 050 | 32 400 | |

| GR SUPRA | | | | |
|----------|----|-------|--------|--|
| "base" | 23 | 4 630 | 65 900 | |

VOLKSWAGEN

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

| UPI (3 PORTES) | | | | |
|-------------------------------------|---|---|--------|--|
| 1.6 60 ch Take up | 3 | 0 | 10 950 | |
| Sarozil Move up - Take up + 2 500 € | | | | |

| UP! (5 PORTES) | | | | |
|------------------------------------|---|-------|--------|--|
| e-Up! | 2 | 6 000 | 28 000 | |
| Sarozil 3 portes + 500 € | | | | |
| Sarozil 0 Drive - Move Up! + 900 € | | | | |

| POLO | | | | |
|----------------------------|---|---|--------|--|
| 1.0 80 ch Trendline | 5 | 0 | 15 390 | |
| 1.0 TSI 85 ch Trendline | 5 | 0 | 16 130 | |
| 1.0 TSI 115 ch Copper Line | 6 | 0 | 21 190 | |

| | | | |
|---------------------------|----|-----|--------|
| GTI DSG | 11 | 300 | 29 120 |
| 1.6 TSI 95 ch Confortline | 5 | 0 | 21 260 |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Sarozil Confortline - Trendline + 2 280 € | | | |
| Sarozil 0 Drive - Confortline + 600 € | | | |
| Sarozil Copper Line - Confortline + 2 010 € | | | |
| Sarozil Car - Copper Line + 0 € | | | |
| Sarozil R-Line - Car + 1 500 € | | | |

| NOUVEAU T-CROSS | | | | |
|-----------------------|---|---|--------|--|
| 1.0 TSI 25 ch | 5 | 0 | 19 820 | |
| 1.0 TSI 115 ch Lounge | 6 | 0 | 22 420 | |

| | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|
| Sarozil Lounge - "base" + 1 790 € | | | |
| Sarozil Car - Lounge + 3 150 € | | | |
| Sarozil R-Line - Car + 0 € | | | |

| T-RIDG | | | | |
|------------------------------------|----|-----|--------|--|
| 1.0 TSI 115 ch Lounge | 6 | 0 | 25 000 | |
| 1.5 TSI 150 150 ch Lounge | 8 | 0 | 26 950 | |
| 2.0 TSI 190 ch Car - AllMotion DSG | 11 | 800 | 34 800 | |
| 1.6 TSI 115 ch Lounge | 6 | 0 | 26 360 | |
| 2.0 TSI 150 ch Lounge | 8 | 0 | 30 310 | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Sarozil 0 Drive - Lounge + 1 510 € | | | |
| Sarozil Car - Lounge + 2 800 € | | | |
| Sarozil Car - Exclusive - Car + 2 600 € | | | |
| Sarozil R-Line - Car - Exclusive + 0 € | | | |

| GOLF VII (3 PORTES) | | | | |
|--------------------------------|----|-------|--------|--|
| 1.0 TSI 115 ch Trendline | 6 | 0 | 23 620 | |
| 1.5 TSI 150 150 ch Confortline | 7 | 0 | 27 620 | |
| 1.5 TSI 150 150 ch Confortline | 7 | 0 | 29 070 | |
| 0! Performance DSG | 14 | 353 | 40 000 | |
| R | 19 | 2 010 | 47 500 | |

| | | | |
|----------------------------|---|-------|--------|
| 1.6 TSI 115 ch Trendline | 6 | 0 | 26 680 |
| 2.0 TSI 150 ch Confortline | 7 | 0 | 31 850 |
| e-Golf | 4 | 6 000 | 42 000 |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Sarozil Confortline - Trendline + 2 300 € | | | |
| Sarozil 0 Drive - Confortline + 1 000 € | | | |
| Sarozil Car - Confortline + 2 400 € | | | |
| Sarozil Car - Exclusive - Car + 3 950 € | | | |

| GOLF VIII SW (BREAK) | | | | |
|--------------------------------|---|---|--------|--|
| 1.0 TSI 115 ch Confortline | 6 | 0 | 26 930 | |
| 1.5 TSI 150 150 ch Confortline | 7 | 0 | 28 620 | |
| 1.5 TSI 150 150 ch 0 Drive | 7 | 0 | 31 300 | |
| 1.6 TSI 115 ch Confortline | 6 | 0 | 29 860 | |
| 2.0 TSI 150 ch Confortline | 8 | 0 | 32 850 | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Sarozil 0 Drive - Confortline + 1 300 € | | | |
| Sarozil Car - Confortline + 2 400 € | | | |

| GOLF SPORTSWAN | | | | |
|--------------------|--|--|--|--|
| 1.0 TSI 115 ch Con | | | | |

LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT

aj

Référent sur le marché
de l'automobile premium



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

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

HONDA
The Power of Dreams®



LA DIFFÉRENCE
VOUS FAIT AVANCER

À PARTIR DE
199 € / MOIS⁽¹⁾
LOA 60 MOIS - 50 000 KM - ASSURANCE PERTE FINANCIÈRE INCLUSE
AVEC ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS
1^{er} LOYER MAJORÉ DE 3 100 €
MONTANT TOTAL DÛ : 24 736,28 €



Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Consommation et émissions du modèle présenté en cycle mixte : 5,6 l/100 km et 125 g de CO₂/km.

(1) Offre accessible dans la limite des stocks disponibles aux particuliers et professionnels jusqu'au 30 juin 2019 pour toute location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail) d'un véhicule Honda Civic neuf de 16 à 18 ans. Exemple de LOA 60 mois et 50 000 kilomètres maximum pour la nouvelle Honda Civic 1.8 VTEC. Entretien inclus au prix forfaitaire de 21 200 € (prix au 01/04/2019). 1^{er} loyer de 3 100 € plus 51 loyers de 198,92 €. hors assurance facultative. Montant total de hors option d'achat : 14 856,28 €. Coût de chaque loyer : 9 900 €. Coût assurance facultative (hors Financière, location après le Crédit Assurance Vie et Crédit Assurances Risques Divers) : 19,10 €/mois inclus dans le montant des loyers. Coût total assurance facultative : 1 067,90 €. Montre proposée : Honda Civic 1.5 VTEC Sport Plus au prix forfaitaire de 28 200 €. 1^{er} loyer de 4 000 € et 59 loyers de 288,24 €. hors assurance facultative. Montant total de hors option d'achat : 21 000,34 €. Montant total de hors option d'achat inclus : 32 806,14 €. Coût de chaque loyer : 11 890 €. sans frais d'inscription sur Honda Finance, département de Crédit Bail, RCS Paris 399 181 794, 1 bd Haussmann 75009 Paris, N°ORIAS : 07 023 017 (www.orias.fr), Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 4 place de la Bourse, 75 004 Paris Cedex 9. Vous disposez d'un droit de rétractation. (2) L'entretien et l'extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 2 ans sont offerts pendant toute la durée de la location dans la limite de 20 000 km par an. Coût Honda Box W21171100 - prestations care (RCS Nanterre 33841000) sans Assurance et entretien (hors option de location) (RCS Nanterre 37030133) à l'usage et Honda Finance. Détails sur Honda le "tout compris" sur le site Honda Finance. Coût de 1096 € (montant 2000 euros - 900 euros) 5376 € (montant 10000 euros - 6000 euros) 4 769 € et extension de garantie 2 ans : 609 € ; sur base tarif en vigueur au 01/04/19. Offre valable chez les concessionnaires participants, Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. * Donnez vie à vos rêves.

GARAGE DU CLOS SAS

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



GARAGE DU CLOS SAS

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

Nouvelle Audi Q3. La vie n'attend pas.



À partir de :
390€
par mois⁽¹⁾
1^{er} loyer de 1100€



Location longue durée sur 36 mois et 45 000 km avec Garantie⁽²⁾, Entretien plus⁽³⁾ et Assistance inclus. 1^{er} loyer de 1 100 € et 35 loyers de 390 €. Offre valable du 1^{er} mai au 31 août 2019. (1) Exemple pour une Audi Q3 35 TFSI BVM 6 avec option incluse dans les loyers: 1 an de garantie additionnelle. Modèle présenté: Audi Q3 35 TFSI BVM 6 S line avec options incluses dans les loyers: peinture métallisée, pack esthétique noir et rails de toit noir, toit panoramique, pack éclairage d'ambiance, phares Matrix LED, jantes Audi Sport S-branches en V en étoile 20", vitrage privacy, pare-chocs S line dans une peinture contrastée et 1 an de garantie additionnelle. 1^{er} loyer de **4 900 €** et 35 loyers de

650€ en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/05 au 31/08/2019, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 €. Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15 av de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France - RCS Nanterre 451 018 904 - 01 61 37 27 00 (www.audi.fr). (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, débit et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. « Tarif » Audi Q3 au 29/11/2018 mis à jour le 11/04/2019: Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. Gamme Audi Q3: consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max: NEDC corrigé: 4,7 - 7,6. WLTP: 5,6 - 9,2. Rejets de CO2 (g/km) min - max: NEDC corrigé 123 - 172. WLTP: 152 - 209. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. À partir du 1^{er} septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2. À partir du 1^{er} septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Eubote diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank.

Audi Paris 16ème
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 Paris 16ème
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

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

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

Audi Vitry-Villacoublay
Premium Vitry
19 Avenue Louis Bréguet
78140 Vitry-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr



Groupe Colin

RENAULT
La vie en motion

Nouveau
Renault SCENIC

À partir de

159€/mois*



Nouveau
Renault KADJAR

À partir de

199€/mois*



*Voir condition en point de vente. Photo non contractuelle

Renault Colin Automobiles

2, rue de Fontenay

92330 Sceaux

01 41 13 07 07

Renault Colin Montrouge

59, avenue Aristide Briand

92120 Montrouge

01 46 12 88 40

www.groupe-colin.com



Boitesdevitesses.fr

Boîtes de vitesses, transfert, ponts et turbos.



Partenaire officiel

Boîtes automatiques ZF Paris-Est
1 Louis Armand, Ozoir-la-ferrière



SERVICE
PARTNER

Boîtes automatiques: 06 88 28 08 46

Boîtes manuelles: 07 71 86 20 44



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

N° FR02092-1



★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS



Ancien Moderne

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

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1036

du 20 juin 2019



YANN LEFEBVRE

Renault Twingo

La star Renault du moment, c'est la Clio V (lire p 40)! Pour ne pas trop rester dans l'ombre, sa petite sœur s'offre, elle, un nouveau look. Avec son tonique 0,9 Tce de 95 ch et sa boîte de vitesses EDC, elle entend rester la star en ville.



ARNALD SAUNIER

Sportives : les légendes sont de retour
Plus elles sont politiquement incorrectes, plus elles nous font rêver, sales goddess que nous sommes ! De la Toyota Supra à la Porsche Speedster, les dernières sportives ont tout ce qu'il faut pour nous faire baver.

Volkswagen T-Cross

VW a ouvert sa dernière poupée russe SUV pour en sortir le T-Cross. Pour être sûr que sa 2^e place lors de notre comparatif (L'AJ n° 1034) n'avait pas été obtenue sur le tapis vert, nous l'avons conforté à l'épreuve de notre 10000 km avec pour juge de paix les routes corses.



ADRIEN CORTESI

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

L'Auto-Journal Évasion & 4x4 n° 88
162 pages

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

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

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-Orly - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 55 94

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (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: Mélina Prism (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoiyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

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

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Voltée (5650)

A collaboré à ce numéro: Caroline Hazard

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haitian

Éditeur: Tommaso Albini

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: Frédéric Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52.

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Sorot (5354),

Paul Bellaïche (5600)

Planning: Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Véronique Alex (5056)

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (5053),

Valérie Brunehaut (4842)

Responsable service pré-presse: Sylvain Boularand (2988)

Adjoint responsable service pré-presse: Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Copéranants: Carmine Perna et Frank Mahlberg

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

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

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0323 K 82833

Dépôt légal: juin 2019

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier: Allemagne

Taux de fibres recyclées: 0%

Certification: PEFC

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



ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal, CS 90125 - 27091 Evreux 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.: 070233304, abobelgique@edigroup.com): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A., tél.: 0228608401, abonnee@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



VOLVO XC40

IMAGINÉ SELON VOUS

À PARTIR DE
310€ / MOIS
en LLD 36 mois⁽¹⁾
1^{er} loyer de 3700 €

ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽²⁾



VOLVOCARS.FR

⁽¹⁾ Avec un 1^{er} loyer de 3700€. Exemple de Location Longue Durée pour un XC40 T3 BM6 163ch pour 30 000km, 1^{er} loyer 3700 € 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.volvocars.fr. Modèle présenté : VOLVO XC40R-Design T3 BM6 163 ch avec options, 1^{er} loyer 3700 €, 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 OUEEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30

91 LES ULIS - 01 64 86 21 00

92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11^e - 01 43 55 00 78

77 AVON - 01 60 74 57 77

77 CESSION - 01 64 09 61 91

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

94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

NOUVELLE PEUGEOT 508 SW

WHAT DRIVES YOU?*



PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL

PEUGEOT I-Cockpit® AVEC SYSTÈME INFRAROUGE DE VISION DE NUIT⁽¹⁾

AIDE AU MAINTIEN DANS LA VOIE⁽¹⁾

BOÎTE AUTOMATIQUE 8 RAPPORTS⁽¹⁾

VERSION PLUG-IN HYBRID DISPONIBLE À LA COMMANDE⁽²⁾

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

* Qu'est-ce qui vous fait avancer? (1) En option, de série ou indisponibles selon les versions. (2) Ouverture des commandes le 7 juin 2019.

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte NEDC (en l/100 km) : de 3,8 à 5,7; Émissions de CO₂ NEDC (en g/km) : de 99 à 130 (selon tarif 198). Données provisoires en cours d'homologation.