

L'auto-journal



(dossier
essais)

Quel SUV pour quel budget ?

Les meilleurs
choix du moment,
prix par prix

(Spécial)

SUV 20 nouveauautés

qui vont marquer
les prochaines
années !



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

M 01117 - 1039 - F: 3,90 €



RENAULT CLIO

ESSAI

Faut-il
encore
la choisir
en diesel ?

RÉTRO

CITROËN 2CV CHARLESTON

Quand L'AJ faisait
danser la Deuche...



AUDI A4 AVANT

1^{ERS} ESSAIS

LES STARS ALLEMANDES NE LÂCHENT RIEN !

BMW SÉRIE 3 TOURING



ALL

218

DA



THE 1



Le plaisir
de conduire



BMW.fr/THE1

Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW Série 1 selon motorisations : **3,8 à 6,9 l/100 km**. Émissions de CO₂ : **100 à 157 g/km** selon la norme européenne NEDC corrélée.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



NOUVEAU MINI CLUBMAN JOHN COOPER WORKS.

6 portes et 306 chevaux.

Le nouveau MINI Clubman John Cooper Works fait son grand retour avec une motorisation inédite de 306 chevaux. Découvrez une association unique d'espace, de style et de sensations. Eh oui, cela valait le coup d'attendre.



Modèle présenté, MINI Clubman John Cooper Works, Consommations et émissions de CO₂ en cycle mixte selon la norme européenne NEDC Corrélié : de 7,1 l/100 km et de 161 g/km. BMW France, 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux, Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance, au capital de 2 805 000 €, identifiée sous le numéro 722 000 965 R.C.S. Versailles.

SOMMAIRE

Découvrir

10 Les SUV qu'il faut attendre
Ford Puma II, Nissan Juke II, Volkswagen T-Roc Cabriolet, Audi Q3 Sportback, Mercedes GLA II, Kia Xceed, Renault Kadjar II, Mercedes GLB, Land Rover Defender, Renault Arkana, Alpine AX110, Citroën C5 Sporty Cross...

Comprendre

24 Seat sort de l'ombre

Conduire

32 Porsche 718 Spyder 420 ch
38 BMW Série 3 Touring 330d xDrive 265 ch
42 Renault Clio 1.5 Blue dCi 115 ch
47 Quel SUV pour quel budget?
De 20000 € à... l'infini: notre sélection des meilleurs SUV en fonction de vos moyens.
60 Les Experts: **Kia e-Soul** 204 ch
62 Mercedes Classe A Berline 180d 116 ch
66 Audi A4 Avant 40 TDI 190 ch
71 Dernier essai: **Renault Zoe**

Vibrer

72 Visite au cœur du patrimoine **Michelin**
78 Jean-Éric Vergne, maître de la Formule E
80 Rétro: **Citroën 2CV** Charleston

Partager

84 La vie de vos autos
85 Le chef des essais vous répond

S'offrir

86 Configurateur: **Toyota Corolla**
90 Occasion: **Range Rover Evoque**
93 Prix du neuf
 Le tarif des voitures neuves
101 Les professionnels s'affichent
 Les petites annonces



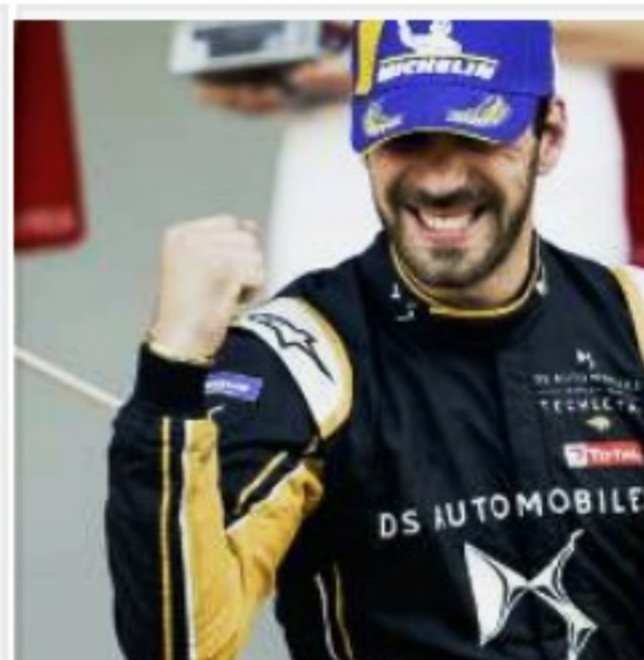
Kia e-Soul/P. 60



Audi A4 Avant/P. 66



BMW Série 3 Touring/P. 38



Jean-Éric Vergne: nouveau titre en Formule E/P. 78



Range Rover Evoque/P. 56



Citroën C5 Aircross/P. 52



Mercedes Classe A Berline/P. 62



La mémoire de Michelin/P. 72



Renault Clio/P. 42



Audi Q3/P. 54



Porsche 718 Spyder/P. 32



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...

Dépliant multitraces Rentrée 2019 jeté en 4^e de couverture sur la diffusion abonnés France.

Y'a pas d'urgence, sauf si vous en voulez une.



Ne laissez pas passer votre chance.

NOUVEAU T-CROSS

À partir de
235 €/mois⁽¹⁾
— AVEC APPORT —
SOUS CONDITIONS DE REPRISE⁽²⁾



Volkswagen

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 3090 €, suivi de 36 loyers de 235 €. Déduction faite de l'offre de reprise allant jusqu'à 1 500 € en plus de la valeur estimée de votre véhicule. Offre valable du 01/08/2019 au 31/08/2019.

Modèle présenté : T-Cross R-Line 1.0 TSI 115 ch BVM5 : 1^{er} loyer de **3 230 €** suivi de 36 loyers de **289 €**, conditions de reprise identiques. (1) Exemple pour un Nouveau T-Cross Lounge 1.0 TSI 95 ch BVM5 neuf en Location Longue Durée pour 30 000 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 01/08/2019 et le 31/08/2019 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. Offre cumulable à 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.

Cycles mixtes Nouveau T-Cross Lounge 1.0 TSI 95 ch BVM5 (l/100 km) NEDC corrélé : 4,9-5,0. Rejets de CO₂ (g/km) NEDC corrélé : 112-114 / CO₂ carte grise : 108. Valeurs au 03/06/2019, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 92 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

CITOYENS OU CONSOMMATEURS ?

Comme vous le découvrirez dans ce numéro, la déferlante des SUV se poursuit à régime soutenu. Une aubaine pour les constructeurs ? Si l'environnement réglementaire était inchangé, sûrement. Mais ce n'est pas le cas. Dès 2020, l'Europe imposera un niveau moyen de 95 g de CO₂ par véhicule vendu. Avec, en cas de dépassement, des amendes qui vont faire mal. Le cabinet AlixPartners a ainsi chiffré à 1,8 milliard d'euros la taxe à payer par le groupe Volkswagen en 2021 sur les ventes de 2020. Du très lourd. Pour éviter cela, il faut

évidemment augmenter très vite la part des électriques et hybrides, donc investir énormément dans le développement de ces nouvelles plates-formes. Sans garantie de résultat, hélas. Les voitures électriques ou hybrides sont et resteront plus chères. Sans compter les craintes liées à l'autonomie et au réseau de recharge. En conséquence, une ruée de masse vers ces nouvelles motorisations n'est pas envisageable à court terme, même si leur part de marché va progresser. Pour les constructeurs, ces lourds investissements ne suffiront donc pas à rester dans les clous. Car les clients achètent toujours plus de SUV et toujours moins de diesel, deux mauvaises nouvelles pour les rejets de CO₂. Comment faire ? Forcer le marché, en réduisant l'offre de SUV et en proposant des autos plus "raisonnables" ? Personne n'osera, car la clientèle, aujourd'hui comme hier, n'en veut pas. Vous souvenez-vous de l'Audi A2 ? Voiture premium de taille modeste, intelligente et économe en ressources : un flop retentissant ! Qui est responsable ? Vous et moi ! D'un côté, comme citoyens, nous incitons nos représentants à durcir toujours plus les normes et les contraintes environnementales. De l'autre, comme consommateurs, nous faisons tout l'inverse, en achetant des voitures toujours plus grosses, toujours plus lourdes. Notre schizophrénie va mettre les constructeurs dans une situation intenable. En attendant que nous mettions notre pensée politique et nos achats en cohérence, il leur reste la solution d'aller brûler quelques cierges. Même si cela rejette sans doute un peu de CO₂ et de particules fines...

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Vos appréciations concernant la "vie à bord" lors de vos comparatifs ne cessent de m'interpeller. Golf ou Polo virent toujours en tête. Or, à bord d'une Volkswagen ou de ses dérivés, c'est toujours d'une affligeante tristesse. Et comme c'est solide, on en prend pour dix ans... à l'ombre ! Quant au confort, en dépit des progrès, il reste des suspensions bien plus prévenantes (C3, Clio...). J'ai lu à propos d'une Golf que l'on s'y sent "comme à la maison". Dans ce cas, je déménage !

Jean-Paul Grimm

Juger l'ambiance d'un habitacle est toujours subjectif. Nous tâchons de conserver une trame rationnelle, comme l'ergonomie ou la qualité de réalisation, domaines où les allemandes sont souvent exemplaires. Mais cela ne nous empêche pas d'évoquer l'ennui parfois ressenti à bord, ni de nous enthousiasmer pour des environnements plus joyeux mais moins consensuels.

Dans votre dernier numéro, où vous comparez la nouvelle Clio à ses principales rivales, vous déplorez que la Polo ne soit pas disponible en version Carat avec le moteur essence de 95 ch. Eh bien si, la preuve, j'en possède une, livrée en mars dernier ! Tableau de bord moussé à cœur, équipements pléthoriques... et prix catalogue de 20420 €.

Jacques Bonnel

Ce qui était vrai au printemps ne l'est plus désormais : il est clairement spécifié par le configurateur Volkswagen que la Polo n'est pas disponible en version Carat avec cette motorisation. Tant mieux pour vous, qui avez pu profiter de cette finition qui semble vous donner toute satisfaction.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ



COMME À LA GRANDE ÉPOQUE

Si vous vous trouvez dans le département du Var, à proximité de la ville de Tourves, ce jeudi 15 août, n'hésitez pas vous offrir une petite séance d'embouteillages. Séquence nostalgie garantie avec tout ce que les années 60 comptaient de voitures – plus ou moins – populaires agglutinées dans l'un des plus célèbres points noirs de la route des vacances. Il faut dire qu'à cet endroit, la Nationale 7 ne mesurait que quatre mètres de

large. Nous vous invitons par ailleurs à vous rendre – à pied de préférence ! – place de l'Hôtel-de-Ville pour admirer, sur le même thème, l'exposition de notre confrère Bernard Asset, signature reconnue dans le monde de l'automobile.

Jeudi 15 août, de 9 heures à 20 heures :

Images de bouchon,
1, place de l'Hôtel-de-Ville, Tourves (Var).



SUV : VOUS N'Y ÉCH

ILS SONT PARTOUT ET CE N'EST PAS PRÈS DE S'ARRÊTER : LES SUV VONT
LES CONSTRUCTEURS VONT MULTIPLIER LES SILHOUETTES,
ET LES MARQUES LES PLUS INATTENDUES

Les urbains



FORD PUMA II

↓
LES INFOS CLÉS

À partir de 18 000 €*
Commercialisation :
fin 2019

Sa cible :
Renault Captur II

*Estimation

Des formes et du coffre

Après un Ecosport un peu exotique, juste adapté au marché européen pour y suivre la croissance des petits SUV, Ford prépare une offensive vraiment ciblée, cette fois. Et derrière le look dynamique du petit Puma, se cachent des aspects pratiques particulièrement originaux.

Par Nicolas Valeano Photos Florian Grout



↑ Malgré une ligne de pavillon fuyante, la garde au toit est préservée; quant à l'espace aux jambes, il est correct.



↑ Grâce à son bac creusé dans le plancher, le Puma peut recevoir des objets encombrants, comme des sacs de golf.

APPREZ PAS !

SOMMAIRE

Ford Puma II :	p. 10
Nissan Juke II :	p. 12
Audi Q3 Sportback :	p. 14
Kia XCeed :	p. 16
Mercedes GLB :	p. 18
Renault Arkana :	p. 20

ENCORE PRENDRE DE L'AMPLEUR DANS LES MOIS ET LES ANNÉES À VENIR. MÊME LES PLUS INCONGRUES, VONT CÉDER À CETTE TENDANCE SI RENTABLE.



Si l'agencement s'inspire de celui de la récente Fiesta avec son écran tactile de 8 pouces, le Puma peut disposer de compteurs numériques personnalisables



La finition ST Line se reconnaît à ses bas de caisse et arches de roues peints et son diffuseur arrière. La palette de couleurs extérieures propose 11 teintes.

Les références aux marques les plus prestigieuses sont une rengaine dans le dessin des Ford : après les calandres rappelant celles d'Aston Martin, impossible de ne pas penser à un mini-Porsche Macan en découvrant les lignes athlétiques du Puma. *"Nous voulions sortir du lot dans le segment"*, explique Thomas Morel, designer extérieur de l'auto. Le petit SUV souligne sa sportivité par une allure de coupé, en écho au petit coupé Puma des années 1990, lui aussi basé sur la Fiesta. Depuis, ces carrosseries ont quasi disparu des catalogues des généralistes, tandis que les SUV obtiennent un tel succès qu'ils sont déclinés dans des allures plus sportives. La boucle est bouclée.

Chez Ford, on assure qu'il est le plus beau. L'assertion est certes osée, mais ce design dynamique est à des années-lumière de l'Ecosport, que le Puma remplace. Thomas Morel qualifie son style d'optimiste, avec des projecteurs très verticaux (les feux de jour à LED reprennent la signature lumineuse de la GT), la ligne de caisse descendante ou le montant de pare-brise coupé pour allonger visuellement le capot.

Une habitabilité correcte et un coffre astucieux

Par rapport à la Fiesta, ses dimensions sont plus généreuses : + 14 cm en longueur (4,18 m), + 9 cm en empattement (2,58 m). Mais ses voies sont aussi plus larges (+ 7 cm) et sa garde au sol plus haute (+ 3 cm). À bord, les sièges sont placés 6 cm plus haut. Comme sur le Renault Captur, les

housses sont dézippables et lavables, en option sur le haut de gamme Titanium (qui peut aussi bénéficier de sièges massants). L'habitabilité n'a pas été trop sacrifiée sur l'autel du design, même en garde au toit à l'arrière. Le coffre, lui, bénéficie d'une idée de génie : un panier en carbone nid-d'abeilles, installé dans un creux réalisé dans le plancher jusqu'au soubassement, offre 80 dm³ (un peu moins pour les versions à moteur hybride léger). Ce qui porte le volume total à 456 dm³, soit celui d'un Kuga de presque 40 cm de plus ! Ce compartiment peut supporter une charge de 75 kg et, grâce à son bouchon de vidange, il est facilement nettoyable. Le cache-bagages souple est fixé au hayon, dont l'ouverture peut être mains-libres, ce qui est inédit sur ce segment. La planche de bord s'inspire de celle de la Fiesta avec, en sus, des compteurs numériques (12,3 pouces) personnalisables selon le mode de conduite.

Le Puma sera lancé avec de nouveaux moteurs essence 3 cylindres 1.0 Ecoboost Hybrid (125 et 155 ch) avec alterno-démarrreur de 11,5 kW et batterie 48 V pour augmenter la récupération d'énergie au freinage et le couple à bas régime. Suivront une version essence classique de 125 ch (avec une boîte à double embrayage en option) et un diesel de 120 ch. La dotation de sécurité pourra comprendre un système de conduite semi-autonome dans les bouchons et l'alerte de danger imminent possible grâce à la connexion 4G et la communication avec les infos du cloud.

L'avis de Nicolas Valeano Ford a beaucoup investi pour ce modèle conçu spécialement pour l'Europe, et fabriqué en Roumanie. Le constructeur veut jouer les trouble-fête sur ce marché en plein essor.

Renouvellement attendu

Après une longue carrière, le Juke sera enfin remplacé. Reprenant les éléments techniques du récent Renault Captur II, il devrait grandir. Par Florian Chopin Illustration Jean-François Hubert

D'ici à quelques semaines, le pionnier du segment sera renouvelé. Rassurez-vous, au vu des premiers prototypes circulants, le style iconoclaste du premier Juke sera conservé avec ses optiques à double étage dotées de blocs ronds très marquants, et ses poignées de portes arrière dissimulées. Pour la partie mécanique, la base technique CMF-B, officiant sur le récent Captur II, sera

réutilisée, permettant au nouveau Juke de gagner quelques centimètres en longueur, comme en empattement. De quoi l'encourager à proposer une meilleure habitabilité et un volume de coffre plus grand. Sous le capot, il devrait retrouver un système hybride rechargeable déjà annoncé sur le Captur II, et certaines rumeurs font état de l'impossibilité d'opter pour une transmission intégrale, mais aussi de l'abandon du diesel.

NISSAN JUKE II

LES INFOS CLÉS

À partir de 18 000 €*
Commercialisation :
automne 2019

Sa cible :
Peugeot 2008 II

*Estimation



Le marginal

Ce sont encore des préséries, l'auto ne sera lancée qu'au printemps 2020", certifie le porte-parole de Volkswagen en charge du T-Roc Cabriolet. Il est vrai qu'il y a encore un peu de travail sur le grainage des matériaux et la finition de certains éléments. En revanche, il n'y aura pas de protection au niveau du mécanisme de la capote, lorsque celle-ci est ouverte. Dommage, surtout à près de 30 000 € l'affaire en entrée de gamme... D'autant que le système est entièrement électrique (9 secondes en roulant jusqu'à 30 km/h) et pourra se gérer depuis la clé de contact (en option). Pour la partie mécanique, l'auto a été rigidifiée

(baie de pare-brise, soubassement...), mais le poids n'est pas mentionné. Sur les deux moteurs proposés (1.0 TSI 115 et 1.5 TSI 150 ch), l'essieu arrière est multibras, mais la transmission intégrale est laissée de côté.



*Estimation

VOLKSWAGEN T-ROC CABRIO

LES INFOS CLÉS

À partir de 28 000 €*
Commercialisation :
printemps 2020

Sa cible ?
Seul au monde...

LAURENT LACOSTE

ET AUSSI...

Peugeot 2008 II



Plus SUV que break surélevé, ce nouveau 2008 mélange le style du 3008 avec celui de la récente 208, dont il adopte d'ailleurs la présentation intérieure, avec ses compteurs numériques 3D (disponibles dès le niveau Allure). Outre les blocs thermiques, le 2008 disposera d'une offre 100% électrique au printemps 2020.

Peugeot 1008



En grandissant (+ 14 cm), le 1008 laisse une place béante sur le marché des SUV de moins de 4,20 m. Peugeot pourrait combler ce vide par un futur 1008 qui pourrait également remplacer la 108 bientôt arrêtée. Il pourrait n'être proposé qu'en version 100% électrique. À surveiller!

Renault Captur II



Roi du segment en France et en Europe, le Captur se refait une beauté : nouveau style plus affirmé, nouvel intérieur à la présentation soignée tant sur le plan esthétique que de la qualité, et nouveaux moteurs. Outre le 1.3 TCe (130 et 155 ch), il sera proposé dans une version hybride rechargeable courant 2020.

PEUGEOT

ILLUST. J.-F. HUBERT

FLORIAN GROUT



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

Gamme SUV Urban
Sans engagement
À partir de 239 €/mois*
LLD 37 mois

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



*Location longue durée sur 37 mois sans apport sous condition de reprise et avec possibilité sans pénalités de : résilier dès le 31^e jour, changer de véhicule, d'ajuster les kilomètres

et les mensualités du contrat, 37 loyers de **239 €**. Exemple pour une **SEAT ARONA URBAN TSI 95 ch BVM** en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 30/09/2019 pour toute commande d'une **SEAT ARONA URBAN TSI 95 ch BVM** passée avant le 30/09/2019 et livrée avant le 31/12/2019. Offre sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15, avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). SEAT France Division de Volkswagen Group France S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370. **Gamme SEAT Arona Urban : consommation mixte NEDC 2.0 (l/100 km) : 4,3 à 5,0 / WLTP (min-max l/100 km) : 5,1 à 6,2. Émissions de CO₂ NEDC 2.0 carte grise (g/km) : 108 à 115 / NEDC 2.0 mixte (g/km) : 113 à 115 / WLTP (min-max g/km) : 126 à 151.** 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 Q3
SPORTBACK

LES INFOS CLÉS

À partir de 40 000 €*
Commercialisation :
octobre 2019Sa cible :
BMW X2

*Estimation

Option
raccourcie

Audi s'apprête à lancer la version Sportback de son Q3, à la silhouette autrement plus sportive, avec une définition un peu plus haut de gamme.

Découverte dans un studio de la région d'Ingolstadt.

Par Nicolas Valeano Photos Tobias Sagmeister

Dans la famille des SUV aux allures de coupés, il manquait à la gamme Audi une rivale au compact X2 de BMW. C'est chose faite avec ce Q3 Sportback. Étonnamment, le travail sur cette carrosserie n'a débuté qu'à la fin du développement du Q3 et avec une équipe différente, nous explique Dany Garand, responsable du design extérieur de l'auto. Avec son accent québécois émoussé après vingt ans passés en Allemagne, celui qui a signé les A8 et Q7 explique : *"Nous voulions tendre vers un design intemporel, notamment grâce à un long travail sur les proportions. Les thèmes de design étaient inspirés de l'univers des sports extrêmes comme le saut à l'élastique, la moto..."* Ainsi, par rapport au Q3, l'auto est à peine plus longue (4,50 m), son empattement et sa garde au sol sont conservés, mais elle est plus basse de 3 cm grâce à son pavillon fuyant. Tout est fait pour affiner et dynami-



L'agencement est le même que dans le Q3, mais le système d'info-divertissement dispose d'un retour acoustique et les compteurs numériques proposent un nouveau mode, Dynamic.



La petite différence en longueur est concentrée sur le porte-à-faux arrière, tandis que les feux sont étirés pour être placés 3 cm plus loin que sur le SUV d'origine.

ser ses lignes : pare-brise plus incliné, passages de roues bien marqués et lunette plus horizontale. Le bouclier avant provient de la finition S line avec une structure de calandre en nid-d'abeilles. Jochen Kapler, responsable marketing de l'auto, explique que malgré un positionnement plus haut de gamme que le Q3, le coupé disposera d'une dotation plus généreuse couvrant la différence de prix : Drive Select, suspension sport (ou normale en option gratuite) et direction progressive. Ce sera la première compacte de la gamme avec un système 48 V mild hybrid, sur le 35 TFSI 150 ch avec boîte S-tronic. La gamme comptera aussi une offre 45 TFSI de 230 ch et deux TDI de 150 et 190 ch. Toutes les versions bénéficieront de la transmission Quattro et, à finition équivalente, elles affichent 30 kg de moins que le Q3, ainsi qu'un centre de gravité un peu plus bas.



Design sportif, certes, mais le Q3 Sportback sera le premier hybride léger parmi les compactes d'Audi.

À bord, la garde au toit pâtit de la ligne abaissée, mais cela reste suffisant jusqu'à une taille de 1,80 m. La banquette sur rails offre une amplitude de 13 cm (15 sur le Q3) et le coffre est identique en volume au Q3 (530 dm³). De série, le hayon est électrique avec hauteur programmable. À l'avant, les compteurs numériques disposent d'un nouveau mode d'affichage, nommé Dynamic. Le système multimédia (8,8 ou 10,1 pouces) reçoit un retour acoustique très bien réalisé qui donne l'impression d'actionner des touches physiques, à défaut du retour haptique réservé aux modèles de la gamme supérieure. L'ensemble est compatible avec l'assistant vocal Amazon Alexa, et Apple Carplay est accessible sans fil. Trois prises USB-C de 15 W permettent de charger divers appareils nomades. Enfin, Audi introduit ici une fonction d'e-call privé, en français.

L'avis de Nicolas Valeano Ce Q3 Sportback offre des lignes particulièrement harmonieuses, ce qui n'est pas donné à toutes les tentatives du genre. Et ce, en conservant une bonne habitabilité.



À l'arrière, la banquette coulissante est conservée, mais c'est la garde au toit qui pâtit du design. Les passagers disposent, selon Audi, de la même aisance que dans une A7 Sportback.

Plus sport que famille

Arrivant près de deux ans après la nouvelle Mercedes Classe A, le GLA deuxième du nom reprendra de nombreux détails esthétiques (et techniques, nous y reviendrons) de la berline. Toutefois, certains éléments seront spécifiques à son statut de SUV : protections ici et là, assiette rehaussée. Mais on notera également un dessin des optiques repensé, dans la lignée de celui proposé pour les versions du récent CLA. Mercedes entend ainsi dissocier, au sein de sa gamme A/B, les modèles dynamiques et les versions familiales (GLB en tête, voir p. 18). Le GLA II sera ainsi le rival direct du BMW X2. À bord, il disposera de la présentation que l'on trouve déjà à bord des autres déclinaisons de la Classe A : deux écrans numériques, dont l'un tactile pour l'info-divertissement. Ce GLA devrait proposer un espace plus habitable à l'arrière, sans pour autant disposer d'une banquette coulissante (élément laissé au GLB). Sous le capot, l'offre se composera de blocs essence pouvant aller jusqu'à 421 ch avec la version 45 AMG (dans sa définition S). Des versions à système hybride léger et rechargeable seront proposées par la suite.

T. ANTOINE/ACE TEAM



La présentation intérieure du GLA II reprendra celle initiée par la récente Classe A.

MERCEDES GLA II



LES INFOS CLÉS

À partir de 32 000 €*

Commercialisation : printemps 2020

Sa cible : BMW X2

*Estimation

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Plus crossover que SUV

Quatrième déclinaison de la Ceed, ce SUV n'est pas juste une opération cosmétique. Le XCeed s'offre une vraie personnalité ainsi que des technologies inédites pour la gamme compacte.

Par Florian Chopin Photos Florian Grout

Après la berline 5 portes, le break classique et la version break de chasse, la Kia Ceed se déclinera à l'automne en SUV afin de répondre à un marché bien plus porteur que celui des coupés. De prime abord, ce XCeed peut apparaître comme une version baroudeuse de la berline. Ce qui n'est pas complètement faux. Mais pas tout à fait vrai non plus. Si le modèle s'intègre parfaitement dans l'esprit de la gamme Ceed (il est impossible de ne pas voir l'appartenance), il affiche également sa propre personnalité. Ainsi, ses boucliers sont inédits, ses optiques ont été redessinées, ses feux offrent une toute nouvelle signature lumineuse avec effet 3D. Mais le plus flagrant vient de la lunette largement inclinée qui, malgré les 8,5 cm supplémentaires (soit 4,40 m de longueur) par rapport à la berline, lui permet de proposer une silhouette ramassée et dynamique. Bref, ce XCeed est à la Ceed, ce que le GLA est à la Classe A chez Mercedes...

À bord, on retrouve l'agencement proposé par la berline. À deux détails près: le XCeed peut disposer d'un écran tactile de 10,25 pouces pour

LA GAMME

Moteurs/Prix (€)	Motion	Active	Launch Edition	Premium
1.0 T-GDi 120 BVM6	24 990	27 490	29 490	—
1.4 T-GDi 140 BVM6/DCT7	25 990/-	28 490/29 990	30 490/31 990	-/34 990
1.6 T-GDi 204 DCT7	—	—	33 590	36 590
1.6 CRDi 115 BVM6/DCT7	27 590/-	30 090/31 590	32 090/33 590	—
1.6 CRDi 136 BVM6/DCT7	28 590/-	31 090/32 590	33 090/34 590	-/37 590

commander le système d'info-divertissement, et il peut également recevoir des compteurs 100 % numériques via une dalle de 12,3 pouces. Des éléments que le reste de la famille pourra proposer d'ici quelques mois. La qualité des matériaux ainsi que les différents assemblages sont sérieux. Petit bémol sur les plastiques durs au bas de la console, notamment au niveau des zones de contact avec les passagers. Reposant sur le même empattement que les autres Ceed (2,65 m), le XCeed affiche les mêmes cotes d'habitabilité à l'arrière: l'espace aux jambes est très bon mais les caves à pieds sont peu logeables. En revanche, la garde au toit est juste correcte: elle pâtit de la ligne de

KIA XCeed



LES INFOS CLÉS

À partir de 24 930 €

Commercialisation: automne 2019

Sa cible: Mercedes GLA II (pour le style...)



Le XCeed reçoit, entre autres, des optiques redessinées par rapport à celles de la berline.



La nouveauté de ce XCeed: un écran tactile de 10 pouces et des compteurs numériques. Les autres Ceed en disposeront avant la fin 2019.



Hormis la garde au toit légèrement en retrait, l'habitabilité est très proche de celle de la berline.



SUV, certes, mais pas 4x4. Le XCeed se contente de protections et d'une garde au sol rehaussée.

pavillon fuyante. À noter que le tunnel de servitude est quasiment inexistant afin de permettre l'utilisation de la place centrale (toujours un peu ferme). Grâce à la longueur accrue de l'auto par rapport à la berline, le volume du coffre gagne 31 dm³, pour parvenir à 426 dm³.

Sous le capot, le XCeed disposera, dès son lancement, de trois blocs essence (le 3 cylindres 1.0 T-GDi de 120 ch, soutenu par les 4 cylindres 1.4 T-GDi de 140 ch et 1.6 T-GDi de 204 ch) et deux diesels (les 4 cylindres 1.6 CRDi de 115 et 136 ch). La boîte à double embrayage DCT7 sera proposée, en option, sur l'ensemble de la gamme, à l'exception du moteur 3 cylindres. Des versions à système hybride léger (48 V) et rechargeable arriveront dans le courant 2020.

L'avis de Florian Chopin Pas vraiment SUV, mais plus tout à fait berline, ce XCeed se classe clairement dans la catégorie des crossovers, ces modèles qui mélangent plusieurs identités. Cela ne l'empêche pourtant pas de proposer un ensemble séduisant.

Kadjar: un peu plus Renault

L'actuel Kadjar est clairement le modèle le moins Renault de la gamme: ses éléments en provenance du cousin Nissan sont bien trop présents. Pour remédier à cela, Renault a décidé, pour son remplaçant, de prendre son temps et d'investir. Ainsi, la deuxième mouture ne sortira que bien après le nouveau Qashqai qui lui servira, encore une fois, de base technique. Si, comme pour le premier, l'extérieur sera spécifique, avec un

style plus affirmé qu'aujourd'hui, l'intérieur le sera enfin également avec une présentation reprenant des éléments aperçus sur les récentes productions (finis les commandes et les boutons d'origine Nissan). Côté mécanique, la transmission intégrale sera toujours de la partie, et le Kadjar II devrait également disposer d'une offre hybride rechargeable. Reste à savoir s'il s'agira d'une évolution du système qui équipera le Captur II, ou bien de la technologie e-Power de Nissan...



RENAULT KADJAR II



LES INFOS CLÉS

À partir de 27 000 €*

Commercialisation: début 2021

*Estimation

ET AUSSI...

Alfa Romeo Tonale



ALFA ROMEO

Décollant du concept car éponyme dévoilé à Genève au printemps dernier, le Tonale de série n'arrivera, au mieux, qu'en 2021.

Il devrait reposer sur la plate-forme du Jeep Compass, lui permettant de disposer d'une offre hybride rechargeable. Espérons qu'il conservera l'élégant dessin du concept...

Audi Q4 e-tron



ILLUST. J.-F. HUBERT

Ce SUV compact 100 % électrique repose sur la base technique MEB. Il reprend un empattement de 2,77 m lui permettant d'intégrer les batteries sous le plancher, tout en proposant une belle habitabilité. Il embarquera un ou deux moteurs électriques pouvant délivrer jusqu'à plus de 300 ch.

BMW iX3



BMW

Parmi les 25 modèles électrifiés qui intégreront la gamme BMW à l'horizon 2023, le iX3 sera l'un des premiers. Prévu pour le courant 2020, il reprendra de nombreux éléments du X3. Sa nouvelle chaîne de traction eDrive doit lui permettre de parcourir 400 km. Il sera d'abord fabriqué en Chine.

Tentative pragmatique

Entre le GLA et le luxueux GLC, ce nouveau modèle se pose comme le pendant SUV de la Classe B. Avec ses sept places et son habitabilité, il lorgne le segment des crossovers familiaux, réservé aux marques généralistes.

Par Nicolas Bernard Photos Deniz Calagan

MERCEDES
GLB



LES INFOS CLÉS

À partir de 39 000 €*
Commercialisation :
novembre 2019

Sa cible :
Volkswagen
Tiguan Allspace

Sa cible :
Volkswagen
Tiguan Allspace

*Estimation



↑ Ce GLB premium ne néglige pas la modularité et fait aussi bien que les références du segment.

↑ De l'aveu de Mercedes, les places du fond ne sont pas adaptées à des passagers de plus 1,68 m.

Alors que les constructeurs premium rivalisent d'originalité pour accroître le segment des SUV, Mercedes opte pour un léger rétropédalage en proposant le GLB, un véhicule simplement... familial. Ici, point de design ostentatoire, de châssis sport, ni de moteurs surpuissants. Mais juste un confortable espace à bord et une modularité bien pensée. D'ailleurs, la vocation du GLB se retrouve dans ses lignes extérieures. Certes, la face avant, quoiqu'un peu massive, rappelle la modernité des dernières productions de la marque. Après tout, il est construit sur la plate-forme des Classe A et Classe B. En revanche, le profil, somme toute assez cubique, notamment dans sa partie arrière, peut surprendre à une époque où les crossovers ont plus tendance à se déguiser en coupés. Oui mais voilà, c'est pour la bonne cause ! Le GLB accueille, en effet, une



→ Le GLB se distingue d'un GLC par ses 7 places, sa poupe nettement moins élancée... mais aussi par une gamme tarifaire moins élevée (environ 6 000 € de moins).

Éternel

Les fuites se sont multipliées depuis le début de l'année: le Defender nouvelle génération affole la toile. À raison, car le nouveau venu doit remplacer une institution présente depuis 1948 (avec de nombreuses évolutions...). Sous son style toujours aussi cubique (la roue de secours en sac à dos est au programme), se cache une nouvelle base technique qui pourra intégrer des motorisations hybrides (rechargeables

et légères). Deux versions seront proposées: une courte (3 portes) et une longue (5 portes). Les premières images apparues sur la toile dévoilent un habitacle oscillant entre rustique (dans les formes) et modernité (compteurs numériques, écran tactile). Mais pourquoi avoir classé l'auto dans cette catégorie "familiale"? Vous le découvrirez lors de la révélation de l'auto au Salon de Francfort (du 12 au 22 septembre).

LAND ROVER DEFENDER



LES INFOS CLÉS

À partir de 55 000 €*
Commercialisation:
courant 2020

Commercialisation:
courant 2020

Sa cible:
Mercedes Classe G

*Estimation



NICK DIMBLEBY

troisième rangée de sièges escamotables dans le coffre et devient le premier véhicule compact à 7 places de Mercedes. Avec sa longueur de 4,63 m, soit pratiquement celle du Peugeot 5008, il ose s'aventurer sur les terres des rivaux généralistes, à l'instar du français donc, mais aussi du VW Tiguan Allspace.

Le GLB proposera une finition au cordeau, et un habitacle futuriste hérité de la Classe A.

Comme dans la berline, on retrouve les deux grands écrans haute définition, qui forment l'un des ensembles les plus réussis de la production. Mais plus que cette présentation léchée, c'est l'impression d'espace qui prédomine, et ce notamment grâce à l'imposante hauteur sous pavillon. Un sentiment qui se confirme en prenant place sur la banquette arrière, d'autant que cette dernière, coulissante, permet même aux plus grands de caser leurs échasses. Ce n'est pas franchement le cas au troisième rang. Le Mercedes semble faire moins bien que ses adversaires généralistes. C'est logique. Le coffre, qui accueille les deux strapontins, n'est pas géant. Ainsi, le GLB ne revendique pas plus de 500 dm³ de volume de chargement, quand le Peugeot et le Volkswagen dépassent allègrement les 600 dm³.

L'avis de Nicolas Bernard Hormis le BMW Gran Tourer, moins tendance, le très familial GLB va se retrouver sans concurrent sur le marché premium. Il se frottera à des rivaux moins chers (le prix moyen du Mercedes approche 45 000 €) et un poil plus logeables, mais également moins huppés. La marque à l'étoile pourrait avoir flairé ici un bon filon!

← La planche de bord, avec ses deux grands écrans qui font corps, est en partie empruntée à la dernière Classe A. Le SUV y ajoute des rangements plus volumineux dans la console centrale.



ET AUSSI... DS 9 Crossback



ILLUST. J.-F. HUBERT

Pour proposer un véhicule d'un empattement supérieur à 2,84 m, les ingénieurs de PSA se sont creusé la tête. Et il semble qu'ils aient la solution: la plate-forme EMP2 rallongée des utilitaires du groupe peut aller jusqu'à 2,93 m (voire 3,28 m). De quoi permettre au futur DS 9 Crossback d'accueillir ses passagers dans un bel espace. Il pourrait également disposer d'une transmission 4x4.

VW ID. Roomz



VOLKSWAGEN

Ce concept présenté au Salon de Shanghai, au printemps dernier, préfigure le futur grand (environ 4,90 m) SUV 100 % électrique de la gamme. Grâce à son architecture MEB, il sera capable d'emmener jusqu'à 7 personnes. Il sera mû par un ou deux électromoteurs alimentés par une batterie pouvant fournir une autonomie de 450 km.

BMW iX5



BMW

Dérivant du concept iNext, ce futur gros SUV 100 % électrique affiche un empattement plus long que celui du X5. Sa chaîne de traction lui permettrait de proposer une autonomie de 700 km. Sa commercialisation est attendue pour 2021.


**RENAULT
ARKANA**

LES INFOS CLÉS

 À partir de 13 960 €
(Russie)

 Commercialisation :
été 2019 (Russie)

Viendra, viendra pas...

Présenté sous la forme d'un show car en 2018,
l'Arkana est devenu, cet été, une réalité commerciale... en Russie.

Ce premier SUV-coupé de Renault pourrait-il venir en Europe ? **Par Florian Chopin**

Renault a surpris le monde automobile, en 2018, en présentant le concept Arkana. Sa révélation au Salon de Moscou n'était pas le fruit du hasard : l'engin est, un an plus tard, présent au catalogue de la marque en Russie. Affiché à partir de 13 960 € sur le marché local, l'Arkana est pour le moins attractif. Précisons qu'il repose sur une plate-forme technique de Duster. Celui-ci, dans sa version Renault, fournit également l'agencement intérieur. Pour la partie mécanique, il dispose, toujours sur le marché russe, d'un moteur essence 1,6 l atmo de 114 ch (origine Nissan) et du récent 1,3 l TCe de 150 ch. Le tout peut être associé à une boîte manuelle à 5 ou 6 rapports, ou un système à variation continue (CVT), ainsi qu'à une transmission 4x4.

Ce véhicule pourrait-il avoir sa place en Europe de l'Ouest ? S'il était commercialisé, il intégrerait la gamme Dacia, qui n'est pas forcément la plus légitime pour proposer ce type de carrosserie. En revanche, Renault dispose d'une autre carte : le XM3 Inspire. Un autre show car badgé Samsung-Motors identique à l'Arkana, sauf qu'il repose sur la plate-forme CMF-B, celle du récent Captur II. De là à imaginer un futur Captur Coupé, il n'y a qu'un pas que Laurens van Acker, responsable du design du groupe Renault, n'entend néanmoins pas franchir.

L'avis de Florian Chopin Renault a raison de tenter l'aventure du SUV-Coupé. Si l'Arkana rencontre un certain succès en Russie, il est probable que cette silhouette se répande sur d'autres marchés.



PHOTOS RENAULT

La présentation intérieure de l'Arkana provient directement de celle du Duster. Pas notre Dacia, mais le modèle badgé Renault, disponible, notamment, en Russie.



Les designers Renault sont parvenus à donner une certaine élégance à l'engin. Reprenant une base de Duster, l'Arkana est disponible en version 4x4.

ALPINE AX110

LES INFOS CLÉS

À partir de 50 000 €*
Commercialisation :
pas avant 2022

*Estimation



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Restons optimistes

L'idée d'un SUV Alpine a rapidement fait sens aux yeux des spécialistes, notamment pour pérenniser le label, à l'image de ce que Porsche réalise avec ses Cayenne et Macan qui permettent de financer le développement de la 911... De plus, la banque d'organes de l'Alliance Renault-Nissan est assez fournie pour pouvoir proposer le nécessaire à un SUV dynamique. La plate-forme CMF-C/D dis-

pose, d'ailleurs, des roues arrière directrices : de quoi permettre à un éventuel AX110 de rivaliser en agilité avec un Porsche Macan. Côté moteur, si le 1.8 TCe peut d'ores et déjà friser les 300 ch, il en faudrait un peu plus pour mouvoir un SUV autrement plus lourd qu'une A110... Toutefois, il faudra être très optimiste pour envisager une commercialisation d'un second modèle Alpine avant la fin de la décennie.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

CITROËN C5 SPORTY CROSS

LES INFOS CLÉS

À partir de 28 000 €*
Commercialisation :
2022

*Estimation

Qui ne tente rien...

Chez Citroën, on explore toutes les pistes pour séduire la clientèle, notamment chinoise, friande de nouveautés et d'exotisme. Ça tombe bien, le SUV-Coupé, c'est nouveau et exotique. Aussi, il pourrait être envisagé de proposer une version au style dynamique du récent

C5 Aircross. De quoi séduire une clientèle plus jeune, qui aime avant tout conduire. Outre le style, il faudrait également adapter les réglages des suspensions du C5 Aircross, trop orientés confort. Mais à ce petit jeu, l'engin pourrait devenir aussi dynamique qu'un éventuel Peugeot 3008 coupé (ou 4008...).

ET AUSSI...

Peugeot 4008



ILLUST. J.-F. HUBERT

Le plan produit Peugeot prévoit le projet P54 : un véhicule dérivant de la 308, avec une garde au sol surélevée et un style dynamique. Il pourrait fort bien s'agir d'une version coupé du 3008, légèrement plus compacte. Une version électrifiée puissante pourrait également voir le jour.

Audi SQ7/SQ8



AUDI

Des V8 diesel, cela ne court pas les rues. Chez Audi, deux modèles, certes très proches techniquement, peuvent se targuer de disposer de cette rareté. Le duo SQ7/SQ8 est ainsi équipé d'un V8 4.0 TDI délivrant 435 ch pour un couple de 900 Nm. De quoi propulser les engins de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes.

Aston Martin DBX



ASTON MARTIN

Ce tout premier SUV d'Aston Martin sera fabriqué dans une nouvelle usine, située à St Athan, au Pays de Galles. Elle sera l'antre des futurs modèles électrifiés de la marque britannique. Ce DBX devrait ainsi recevoir une motorisation hybride développée sur la base d'un V8 biturbo d'origine Mercedes-AMG.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Par **Daniel Carroux**

Opel

Corsa On le sait, il y a de la Peugeot 208 dans la Corsa. Ce faisant, les deux citadines polyvalentes du Groupe PSA calquent leurs offres mécaniques l'une sur l'autre. Du pareil au même à cet égard, transmissions incluses. Le sens de l'équité de PSA s'arrête là. Les prix compétitifs de la Corsa, le fait est, agissent en trompe-l'œil. À niveau de gamme comparable, la Corsa reçoit un équipement de série moins complet que celui de la 208 et, en haut de l'échelle, la hiérarchie est clairement définie : Peugeot devant, Opel

derrière. La Corsa en livrée haut de gamme se voit refuser, y compris en option, le combiné d'instrumentation numérique et l'écran tactile de 10 pouces accordés de série, selon les finitions, à la 208. Seul luxe, l'éclairage à LED matriciel n'appartient qu'à elle. Prix : 550 € à partir de la finition **Elegance**. Voici le détail. **Corsa** : autoradio + Bluetooth + écran tactile 5 pouces, écran 3,5 pouces pour l'ordinateur de bord, feux diurnes à LED, rétroviseurs électriques, régulateur limiteur de vitesse, jantes acier 15 pouces + enjoliveurs. Assurances : freinage d'urgence autonome + détection piétons, aide au maintien dans la voie de circulation, reconnaissance des panneaux de signalisation. **Edition** : climatisation manuelle, frein de stationnement électrique (BVA uniquement), jantes acier 16 pouces. **Elegance** : lève-vitres arrière électriques, capteurs de pluie et de luminosité, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, rétroviseur central photosensible, projecteurs à LED, mode de conduite Sport sélectionnable, jantes alliage 16 pouces. Système audio : écran tactile 7 pouces, port USB, radios numériques DAB, interface smartphone (Apple CarPlay/Android Auto). **GS Line** : éléments de design spécifiques. La plupart des options ne sont disponibles que sur les deux finitions supérieures. Citons la climatisation

Opel Corsa



OPEL

Porsche

911 Après la 911 Carrera S forte de 450 ch, vient la 911 Carrera tout court. Soit l'entrée de gamme au sens premier du terme...

Le bloc retenu pour l'occasion est un 6 cylindres à plat biturbo 3.0, lequel envoie ses 385 ch sur les seules roues arrière par l'intermédiaire de la boîte robotisée à double embrayage et 8 rapports dite PDK. Porsche annonce une vitesse maximale portée à 293 km/h, un passage de 0 à 100 km/h effectué en 4,2 secondes et une consommation en cycle mixte "limitée" à 9 l/100 km (9,2 l/100 km sur le cabriolet).

911 Carrera Coupé: 106 654 €. 911 Carrera Cabriolet: 121 055 €. Malus plein pot à coup sûr.

Porsche 911 Carrera Cabriolet



Porsche 911 Carrera Coupé



PORSCHE

Opel Astra



OPEL

automatique (350 €), le régulateur de vitesse adaptatif (450 € avec la BVM ou 550 € avec la BVA, la fonction stop & go étant fournie avec dans le second cas), la caméra de recul incorporée dans divers packs (de 300 à 650 €) ou encore le GPS servi avec les services connectés (700 €). Le chargeur smartphone par induction réclame 150 € à partir de la finition Edition.

LA GAMME OPEL CORSA

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Essence	1.2 75 ch BVM5	0 €	Corsa / Edition	14 600 / 15 400 €
	1.2 Turbo 100 ch BVM6	0 €	Edition / Elegance / GS Line	16 800 / 19 200 / 19 400 €
	1.2 Turbo 100 ch BVA8	0 €	Edition / Elegance / GS Line	19 000 / 20 900 / 21 100 €
	1.2 Turbo 130 ch BVA8	0 €	GS Line	22 100 €
Dies.	1.5 Diesel 100 ch BVM6	0 €	Edition / Elegance / GS Line	18 600 / 21 000 / 21 200 €

LA GAMME OPEL ASTRA

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Essence	1.2 Turbo 110 ch BVM6	0 €	Astra	22 700 €
	1.2 Turbo 130 ch BVM6	0 €	Elegance	25 300 €
	1.2 Turbo 145 ch BVM6	0 €	Ultimate	30 500 €
	1.4 Turbo 145 ch CVT	0 €	Elegance / Ultimate	27 700 / 32 300 €
Diesel	1.5 Diesel 105 ch BVM6	0 €	Astra / Elegance	25 300 / 27 000 €
	1.5 Diesel 122 ch BVM6	0 €	Elegance / Ultimate	27 800 / 32 300 €
	1.5 Diesel 122 ch BVA9	0 €	Elegance / Ultimate	29 500 / 34 000 €

Astra Née sous l'ancien régime, du temps où General Motors présidait aux destinées d'Opel, l'Astra garde son job jusqu'à nouvel ordre. Les liens avec l'ex-maison mère, au demeurant, ne sont pas rompus. De fait, les nouveaux moteurs qui équipent dorénavant l'Astra portent tous l'estampille GM, sans exception. Que des 3 cylindres, en l'occurrence, de bout en bout de la gamme. Cette dernière réserve son lot de

curiosités, à l'image de la boîte CVT associée d'office au bloc 1.4 turbo de 145 ch. Le diesel 1.5 capte lui aussi l'attention, d'abord parce qu'il s'agit d'un 3 cylindres, comme mentionné, ensuite parce qu'il peut faire alliance avec une boîte automatique à 9 rapports. Allons bon... Pour le reste, l'amortissement de l'Astra est retravaillé dans le sens du confort et l'équipement s'enrichit quelque peu. Rajoutez 800 € aux prix indiqués ci-contre pour le break Sports Tourer, épargné par le malus au même titre que la berline.

Grandland X Clone du Peugeot 3008 sur le plan technique, le SUV Grandland X reçoit à son tour le module hybride rechargeable dit Hybrid4. Pour rappel, le complexe unit le 4 cylindres 1.6 turbo de 200 ch à deux électromoteurs (un à l'avant, l'autre à l'arrière) développant chacun 100 ch. La puissance cumulée atteint 300 ch, l'ensemble est exploité par une BVA8 étudiée en fonction, la traction devient intégrale et l'autonomie en mode 100 % électrique est de 50 km. Grandland X Hybrid4: 47 750 € ou 51 500 € sous les finitions **Elite** et **Ultimate**. Malus et TVS pour les entreprises aux abonnés absents.

Subaru

XV C'est fait. Subaru inscrit à son catalogue les premiers véhicules hybrides de son histoire, soit les SUV XV et Forester, tous deux rebaptisés e-Boxer. En la circonstance, le module retenu est le même dans les deux cas. Il ne se recharge pas, utile précision. L'article retient en son sein un 4 cylindres à plat 2.0 fort de 150 ch, soutenu dans ses efforts par un électromoteur de 17 ch. Subaru, au final, donne selon son expression une puissance "cumulée" (et non pas "additionnée") de 167 ch... Dont acte. Le couple total s'élève à 260 Nm, l'électromoteur peut déplacer l'engin concerné à lui seul sur une courte distance, la boîte dite Lineartronic est de type CVT et les quatre roues sont motrices en permanence comme il se doit chez Subaru. XV e-Boxer: 33 990, 35 990 et 37 990 € sous les finitions respectives **Confort**, **Premium** et **Luxury**.

Subaru Forester



ARCTICMEDIA.NET / SUBARU

Emissions de CO₂ non communiquées à cette heure, étant entendu qu'il ne faut pas s'attendre à un miracle: malus il y aura. À voir dans quelle proportion.

Forester Pour le coup, il est ici question de la nouvelle génération du Forester. De fait, l'engin gagne 2 cm en largeur, son empattement s'allonge de 3 cm (2,57 m au

total, donc) et son volume habitable se développe en fonction selon les dires de Subaru, qui, pour l'heure, ne se montre pas plus disert. Le nouveau Forester n'a droit qu'au module hybride tel que décrit ci-avant, pour information. Forester e-Boxer: 36 990, 39 990 et 44 990 € sous les finitions respectives **Confort**, **Premium** et **Luxury**. Même laïus que précédemment concernant le malus.

SEAT SORT DE L'OMBRE

AVEC UNE GAMME ENFIN COHÉRENTE, **DES VENTES EN FORTE CROISSANCE**, DES PRODUITS À LA PAGE ET LA CLIENTÈLE LA PLUS JEUNE DU MARCHÉ, LA MARQUE ESPAGNOLE **MARQUE SA DIFFÉRENCE** ET, TOUT EN RESTANT TRÈS LIÉE AU GROUPE VOLKSWAGEN, **AFFIRME DE PLUS EN PLUS SON INDÉPENDANCE**. ET ÇA MARCHE.

Par Brice Perrin

SEAT EN CHIFFRES

Données pour l'année 2018

517 600 véhicules neufs immatriculés
10,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires
254 millions d'euros de résultat opérationnel
464 millions d'euros investis sur l'année en R&D (en 2017)
15 000 salariés
77 pays où la marque est distribuée

LES 9 PREMIERS MARCHÉS DE SEAT

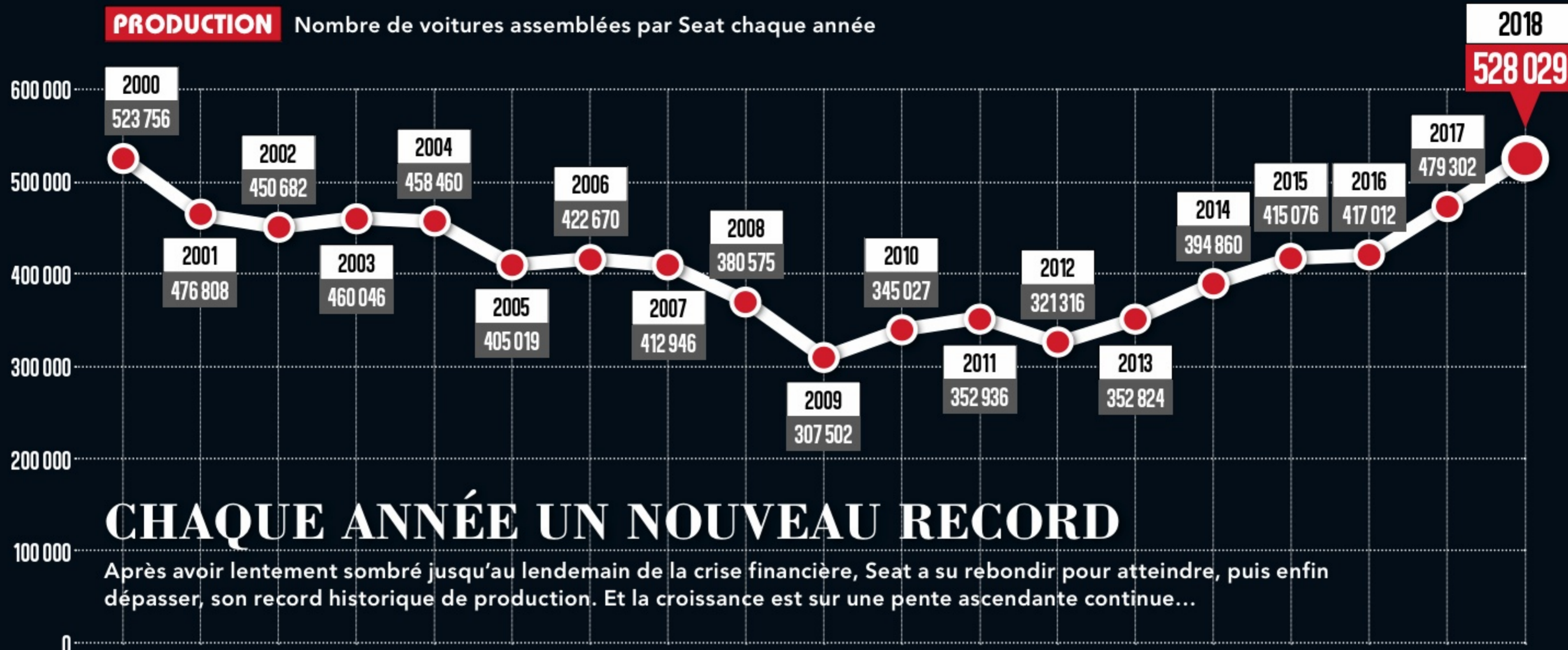
Unités immatriculées sur l'année 2018



L'Allemagne demeure le premier débouché de la marque ibérique du groupe Volkswagen, devant le marché domestique. Sur le continent, la France est en troisième position.

Les dirigeants de la marque ont le sourire jusqu'aux oreilles. Moribonde lors de la précédente décennie, Seat a fait mieux que rebondir : en six ans, elle est parvenue à augmenter ses ventes de 60 %, et à atteindre des niveaux d'immatriculations qu'elle n'avait jamais connus au cours de ses 69 années d'existence. L'an dernier, Seat a vendu plus de 517 000 voitures neuves. Et au-delà des volumes, la marque affiche une belle santé financière, avec un chiffre d'affaires qui a dépassé pour la première fois les 10 milliards d'euros, et un résultat opérationnel de 254 millions d'euros en 2018, en hausse de plus de 33 % par rapport à l'année précédente. Le taux de marge opérationnelle reste toutefois modeste,

PRODUCTION Nombre de voitures assemblées par Seat chaque année



CHAQUE ANNÉE UN NOUVEAU RECORD

Après avoir lentement sombré jusqu'au lendemain de la crise financière, Seat a su rebondir pour atteindre, puis enfin dépasser, son record historique de production. Et la croissance est sur une pente ascendante continue...

avec une valeur de 2,54 %. Mais il est difficile d'améliorer la rentabilité en pleine phase de conquête et de croissance, avec de gros investissements pour la recherche, l'innovation et le marketing...

Une identité enfin affirmée

Passée dans le giron du groupe Volkswagen en 1986, après d'être contentée de vendre des Fiat remaniées, Seat a longtemps vécu dans son ombre, souffrant d'une image de produits accessibles, mais bas de gamme, peu fiables et sans réelle identité – le fait que plusieurs modèles Volkswagen, parfois en fin de carrière, aient poursuivi leur vie sous le badge Seat n'a pas aidé. Mais c'est fini ! Depuis la León III en 2012, Seat affirme son indépendance, sinon mécanique, du moins identitaire. La définition des produits, de nombreuses technologies et l'identité de la gamme sont désormais distinctes des autres produits du groupe Volkswagen, si l'on excepte la Mii (clone de VW Up! et de Skoda Citigo). Une León n'est pas une sous-Golf, une Ibiza n'a pas à rougir face à une Polo, un Ateca n'a rien d'un ersatz de Tiguan. Seat est sorti de l'ombre, mais le groupe allemand reste évidemment un précieux soutien, en partageant moteurs, transmissions et plates-formes...

Un style clair et une gamme cohérente

En termes de style, Seat a longtemps péché : voitures issues des gammes Fiat puis du groupe Volkswagen rebadgées ou sommairement replâtrées puis, une fois que la marque a eu droit à ses propres modèles, quelques années d'errance avec un style qui oscillait entre l'insipide (Cordoba, Exeo) ou le raté total (Toledo III). L'histoire a pris une tournure plus enviable à partir de 2007, avec l'inauguration d'un centre de design dédié à la marque Seat, avec 5 600 m² de locaux intégrés au centre technique

du constructeur à Martorell, où officient une centaine de personnes. Quatre années plus tard, Alejandro Mesonero-Romanos quitte Renault pour prendre la direction du Style : les dernières Ibiza et Leon, et les SUV Ateca, Arona et Tarraco, ont été dessinés sous sa direction. Réunis sous une même identité stylistique, les modèles composent une gamme enfin homogène... Et la marque a bien compris l'intérêt de soigner le style de ses véhicules : elle confie que pour la génération des "millennials", *"le design d'une voiture est la motivation principale d'achat pour 40 % d'entre eux"*.

Cupra : enfin du sport ?

Les modèles Seat revendiquent depuis plusieurs décennies un tempérament latin, un dynamisme qui les distinguerait des produits

généralistes d'Europe du Nord, plus rationnels et austères. Une image renforcée par les modèles Cupra (pour "Cup" et "Racing"), une griffe lancée en 1996 sur la citadine Ibiza, mais dont le modèle emblématique est aujourd'hui la compacte Leon. Le badge gagne en popularité et en légitimité au fil des ans, à tel point que Seat finit par en faire une entité à part entière, comme Citroën le fit avec DS voici cinq ans. En février 2018, la marque Cupra est lancée. Mais le premier modèle est une double déception. Il s'agit d'un SUV – drôle de choix pour lancer une marque sportive – et ce n'est pas une nouveauté, mais un Ateca simplement rebadgé. La marque se rattrape ensuite : pour fêter son premier anniversaire, elle présente en février 2019 un concept car sans lien direct avec un modèle Seat, le Formentor. Mais à nouveau, il s'agit d'un (gros) SUV, dont la version de série sera ➔



Les modèles "cousins" simplement rebadgés disparaissent peu à peu de la gamme : Seat a enfin une gamme de vrais produits, à la définition et au style propres. Les ventes s'en ressentent.



Alors qu'il est longtemps resté hétérogène et hésitant, le style est devenu un atout de Seat.



La León III, ici en version Cupra R, est le modèle qui a signé la vraie relance de la marque en 2012.



MARTORELL RESTE LE POU MON DE LA MARQUE

Elle fait la taille d'une petite ville, mais c'est une usine. À 30 km au nord-ouest de Barcelone, ce site s'étend sur près de 3 millions de m², dont un sixième pour la zone de production. Près de 475 000 véhicules (des Seat, mais aussi des Audi A1 et Q2) y furent assemblés l'année dernière. L'industriel y fait des efforts sur le plan environnemental, avec 53 000 panneaux photovoltaïques, soit l'équivalent de 40 stades de football, capables de produire 17 millions de kWh par an. Et les employés profiteront des bons résultats de l'usine : cette année, chacun d'entre eux touchera une prime de 1 068 €. Ils sont plus de 10 500 à travailler sur ce site, d'où une voiture sort toutes les 40 secondes...

lancée l'année prochaine. Et à Francfort, en septembre, le concept car Cupra sera à nouveau un SUV ! Mais Cupra doit inaugurer son siège l'an prochain à Martorell, et va encore annoncer de nouveaux modèles.

Technologie : l'esprit start-up

La première compacte à avoir un éclairage "full LED", la première citadine avec un tableau de bord numérique, le déploiement de la connectivité Full link (compatibilité Apple Carplay, Android Auto et Mirrorlink), ou encore le premier modèle à bénéficier de la nouvelle plateforme modulaire MQB-A0 ? Tout ceci est arrivé non pas chez le géant Volkswagen, mais au sein de la "petite marque" Seat, qui refuse désormais de jouer les seconds rôles, et mise sur la technologie et les équipements connectés pour

séduire une clientèle plus jeune et dynamique que la moyenne. Fin 2017, la marque a ainsi lancé le "Metropolis: Lab" à Barcelone. Logée dans un incubateur de start-up, cette structure permet de concevoir et tester des solutions de mobilité urbaine : application de covoiturage, navettes à la demande, nouvelles façons d'utiliser et de partager l'automobile, aucune piste n'est écartée. Et la technologie est aussi mise à profit par Seat pour faire évoluer le modèle commercial. En Norvège, la marque teste la vente directe en ligne : les clients peuvent commander un modèle en quelques clics et moins de 10 minutes.

Seat en retard sur l'électrique, mais...

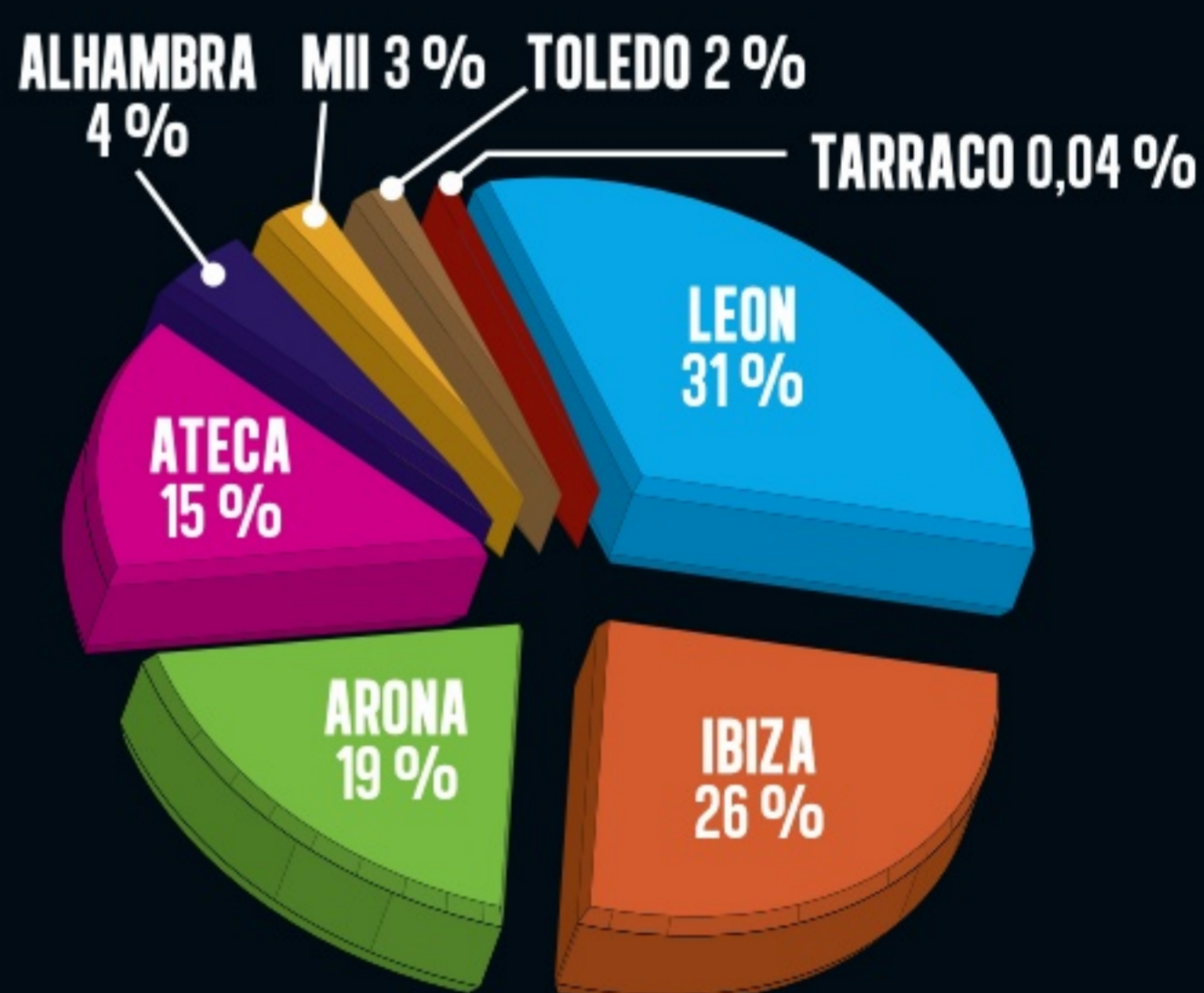
Au début de la décennie, nous avons essayé des prototypes de Seat hybrides convaincants. Mais leur tarif n'aurait pas été cohérent avec le positionnement de la marque. À ce jour, la gamme ne compte aucune version hybride ou électrique, mais ça va évoluer : Seat vient de dévoiler une version électrifiée de sa micro-citadine Mii, dont le tarif devrait s'avérer alléchant. Et la marque promet qu'elle va lancer "six modèles hybrides électriques et hybrides rechargeables" et qu'elle va développer "une nouvelle plateforme en Espagne pour les véhicules électriques", le tout d'ici à 2021. "L'objectif de la nouvelle plateforme (ndlr : dérivée de la MEB de VW) est de développer des véhicules électriques abordables, avec un prix d'entrée de gamme inférieur à 20 000 €." En d'autres termes : Seat va tenter de rattraper son retard.

Sortir du tout-auto ?

Seat a bien compris que le règne du tout-voiture touche à sa fin, en particulier dans les zones urbaines. Par ailleurs, "nous sommes confrontés aux défis et aux incertitudes découlant des ob-

GAMME Répartition des ventes globales par modèle de la marque en 2018

DES INCONTOURNABLES... ET DES SUV



jectifs de réduction des émissions et de la situation macroéconomique", confie Luca de Meo, le président. En clair : il faut électrifier, mais ça ne suffira pas. Seat se penche ainsi sur d'autres formes d'usages de l'automobile, et d'autres formes de mobilité. La marque dispose pour ce faire d'un gros avantage : ses clients sont les plus jeunes acheteurs de voitures neuves (47 ans en France, pour une moyenne de 56 ans toutes marques confondues), et les plus jeunes conducteurs : 35 ans en moyenne, contre par exemple 16 de plus pour ceux en Jaguar... La marque peut tester avec plus d'agilité. Derniers exemples en date : Seat est devenu en avril le premier constructeur à proposer une offre de location longue durée sans engagement. Ensuite, en partenariat avec Segway, Seat a lancé l'eXS, une trottinette électrique qui peut se ranger dans le coffre et permettre de faire des trajets de quelques kilomètres en zone urbaine. ■



Électrification, solutions de mobilité urbaine : Seat s'adapte à sa clientèle, plus jeune et "branchée" que chez les concurrents.



L'avis de L'Auto-Journal SEAT ENFIN ÉMANCIPÉE ?

Sans Volkswagen, sans le soutien financier, technologique et industriel du géant allemand, Seat aurait probablement disparu. Elle est devenue une marque appréciée, avec des produits efficaces, dans l'air du temps et affichés à des tarifs décents. Elle apprend peu à peu à profiter en premier des innovations du groupe qui la possède, et à développer en autonomie de nouvelles solutions techniques ou commerciales. Mais malgré sa croissance remarquable (+ 8,4 % au premier semestre 2019), son envergure reste limitée. Seat demeure une marque locale, cantonnée à l'Europe. Point de Seat en Amérique ou en Asie. Enfin, le lancement de la marque sportive Cupra, ainsi que la forte dépendance de Seat aux SUV (près d'une vente sur deux) ne vont pas l'aider à atteindre les objectifs en termes d'émissions de CO₂...

VOTRE RENDEZ-VOUS ANNUEL À NE PAS MANQUER !



La référence pour tout savoir sur toutes les voitures vendues en France et dans le monde. Prix, équipements, options, fiches techniques :

521 constructeurs, 5 000 modèles sur plus de **400 pages**.

Votre lecture indispensable de l'été !

EN VENTE ACTUELLEMENT



Empattement long, porte-à-faux court et batteries sous le plancher, l'ID. Crozz promet une habitabilité record.



Le SUV Volkswagen devrait transmettre aux roues arrière les 170 ch de son électromoteur. Trois capacités de batteries au programme.

LE VW ID. CROZZ PREND LA ROUTE

Le premier SUV électrique siglé Volkswagen, alias ID. Crozz, est proche de l'entrée en production. Ces photos prises sur route ouverte en témoignent.

Des photos montrant un véhicule de présérie en roulage sur route ouverte sont autant de signes qui ne trompent pas : ledit véhicule ne devrait pas tarder à commencer sa carrière commerciale. Dans le cas qui nous intéresse présentement, toutefois, le SUV électrique Volkswagen ID. Crozz arrivera dans les concessions après la berline ID.3, tout aussi électrique. À la fin du premier semestre 2020, grosso modo. Raison pour laquelle, très certainement, les dernières unités en phase d'essai continuent de circuler sous un épais camouflage, lequel ne laisse pas deviner grand-chose, il faut le

reconnaître. Du moins en ce qui concerne les détails esthétiques.

Dans sa forme générale, l'ID. Crozz répond aux fondamentaux du SUV standard, gratifié d'un hayon planté peu ou prou à la verticale, ce qui marque une nette rupture avec le concept-car du même nom découvert au Salon de Shanghai il y a deux ans. Ce dernier se rangeait dans la catégorie des SUV coupés, sa ligne de toit fuyante aidant. En revanche, le futur véhicule de série garde du concept un pare-brise très incliné, ce parti pris s'ajoutant à une carrosserie sculptée à souhait, de la ceinture de caisse soulignée au feutre épais à la calandre concave. Pour clore les présentations, l'ID. Crozz se situe, par la taille, entre le Tiguan et le Tiguan Allspace.

Sauf contrordre, l'ID. Crozz ne sera équipé que d'un seul électromoteur.

Il sera donc plus sage que le concept-car de Shanghai, qui était équipé de deux électromoteurs libérant au total 306 ch. Si l'on se fie à l'architecture mécanique de la berline ID. 3, laquelle partage sa plate-forme avec le SUV, ledit électromoteur prend place à hauteur des roues arrière, qu'il entraîne. La puissance développée avoisine les 170 ch.

L'ID. Crozz, enfin, devrait faire siennes les trois batteries accordées à l'ID.3, soit 45, 58 et 77 kWh pour des autonomie respectives portées à 330, 420 et 500 km.

L'ID. Crozz dévoilera tous ses secrets au prochain Salon de Francfort.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
Printemps 2020

Prix : à partir de **40 000 €**

Pas de concurrent direct en l'état actuel du marché des SUV électriques.



L'offensive électrique est imminente. Après l'ID. 3, Volkswagen s'apprête à dévoiler son SUV ID. Crozz à Francfort.



SPORT AUTOMOBILE

Jean-Luc Thérier s'en est allé

L'Auto-Journal salue la mémoire du pilote de rallye Jean-Luc Thérier, décédé le 31 juillet dernier à l'âge de 73 ans. Aux côtés de Bernard Darniche, Jean-Claude Andruet et Jean-Pierre Nicolas, l'homme forma au début des années 70 le groupe dit des "Mousquetaires", redoutables bretteurs au service d'Alpine, et marqua l'histoire de sa discipline en devenant le premier champion du monde des Rallyes en 1973 – de manière officielle, en partant du décompte des points accumulés durant la saison, car à l'époque, le championnat du monde des pilotes n'existait pas encore. Jean-Luc Thérier a également participé à quatre éditions des 24 Heures du Mans. Un grave accident survenu en 1985 lors du rallye Paris-Dakar mit fin à sa brillante carrière. Adieu l'artiste.

DÉCALAGE

Sexe, drogue et voiturette

Grand pape de la culture rock en France, le journaliste Philippe Manœuvre sillonne désormais "l'autoroute pour l'enfer" (pour reprendre le titre d'AC/DC *Highway to Hell*) au volant d'une voiturette sans permis. Pour la simple raison qu'il ne l'a jamais eu, le permis, comme dix millions de Français en âge de conduire. Un beau réservoir de clientèle pour la société Aixam, qui se porte bien et s'offre avec l'ex-juré de la *Nouvelle Star* un ambassadeur un rien décalé.

Le véhicule est de fait à des années-lumière de l'imagerie rock'n'roll et lunettes noires. Mais dans l'air du temps. Il s'agit du modèle haut de gamme dit e-Coupé GTi (19 499 € sans les options) animé par un électromoteur libérant 8 ch. En la circonstance, l'installation audio regroupe une tablette tactile de 6,2 pouces, six haut-parleurs (2 x 650 W) et un caisson de basses optionnel de 160 W. *Jumping Jack Flash* des Rolling Stones à 45 km/h maxi, l'expérience mérite d'être vécue.



Du 20 au 24 SEPTEMBRE

RENCONTRES INTERNATIONALES DE LA MOBILITÉ DURABLE

<https://rimd.saint-tropez.fr>

Passage obligé pour les peuples de la planète entière, la ville de Saint-Tropez se fait désormais aussi connaître en organisant la première édition des Rencontres internationales de la mobilité durable. L'intitulé dit tout : il est ici question de locomotion électrique sous toutes ses formes, appliquée à tous les moyens de déplacement connus à ce jour. Terrestres, aériens et maritimes, précise le site dédié à l'événement : <https://rimd.saint-tropez.fr>.

Des conférences sont prévues et les acteurs majeurs du secteur seront présents, de la start-up au grand groupe. Une poignée de constructeurs, tels Renault et Volkswagen, mettra à disposition des véhicules d'essai. Rendez-vous à Saint-Tropez, donc, du 20 au 24 septembre, sur le port.

70

C'EST, EN POURCENTAGE, LA CHUTE DES INVESTISSEMENTS ENREGISTRÉE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE AU ROYAUME-UNI AU PREMIER SEMESTRE 2019.

De fait, lesdits investissements se réduisent à 98 millions d'euros, contre 379 millions au premier semestre 2018 et 706 millions en 2017 sur la même période. Ces chiffres le confirment, les incertitudes liées à un possible Brexit sans accord ont mis en péril l'industrie automobile britannique, laquelle emploie plus de 800 000 personnes. Dernier coup dur en date, PSA annonce qu'il fermera l'usine d'Ellsmore Port, où est produite en partie l'Opel/Vauxhall Astra depuis 1991, si le divorce entre le Royaume-Uni et l'Union européenne se fait en cassant la vaisselle.



ÉCRANS

Tesla S'ABONNE À NETFLIX

On n'arrête pas le progrès. Elon Musk, patron de Tesla, l'a annoncé lui-même : la plate-forme de diffusion Netflix intègre désormais les systèmes d'info-divertissement disponibles à bord des Tesla, tous modèles confondus. En Amérique du Nord pour le moment, puis dans le reste du monde à une date indéterminée pour l'heure.

Le visionnage via l'immense écran central propre aux Tesla se fait à l'arrêt, faut-il le préciser... En tout cas, voilà de quoi occuper le temps, à terme, quand l'heureux conducteur français d'une Tesla rechargera sa voiture sur une aire d'autoroute à 2 heures du matin... La série *Mindhunter* est chaudement recommandée par l'auteur de ces lignes.

Les chiffres du marché européen au premier semestre 2019



-3,1%

Immatriculations de voitures neuves par rapport au premier semestre 2018.

+6,5%

C'est la hausse des ventes de Citroën en Europe au premier semestre 2019. Merci le C5 Aircross! Citroën est la seule marque du groupe PSA à tirer son épingle du jeu : - 3% pour Peugeot, - 4,1% pour Opel/Vauxhall et - 8,8% pour DS.

8 696 227

Nombre de voitures neuves immatriculées en Europe, pays hors Union européenne inclus, durant le premier semestre 2019.

1839 031

Nombre de voitures neuves immatriculées en Allemagne durant le premier semestre 2019. Le marché allemand tourne au ralenti, mais il reste positif avec une progression de 0,5% par rapport au premier semestre 2019. En comparaison, les marchés français, britannique et italien reculent respectivement de 1,8%, 3,4% et 3,5%.



"Nous sommes ouverts aux opportunités en termes de consolidation du secteur, mais nous avons un plan stratégique relativement robuste qui peut survivre avec ou sans ce type de fusion."

Mike Manley,

patron de Fiat Chrysler Automobiles, repris par la presse internationale après la publication, fin juillet, des résultats trimestriels du groupe.

FCA enregistre d'excellents résultats commerciaux sur le marché nord-américain, avec à la clé des bénéfices globaux en hausse de 12% depuis le début de l'année. La quête d'une fusion ne revêt ce faisant plus un caractère urgent aux yeux de son patron.

Il y a un bémol. Tout est dans le terme "relativement"... Car en l'état actuel des gammes européennes (hormis Jeep), les chances de "survivre" seul paraissent très minces.

CORVETTE

Mythe mutant

Rien n'est gravé dans le marbre. Ce qui paraît immuable ne l'est pas, la mutation génétique subie par la nouvelle Corvette, alias Stingray, en est la preuve. Après 66 ans passés sous le capot de la voiture, à l'avant donc, le moteur migre derrière les oreilles des passagers, c'est-à-dire en position centrale arrière. Comme la première Ferrari venue. Sacrilège! Trahison ou bienfait? Réponse quand nous prendrons le volant de la Corvette huitième du nom. Le moteur en question demeure pour sa part fidèle aux principes de base d'une sportive américaine pur jus: V8, grosse cylindrée (6,2 l) et turbo banni. Les 495 ch et 637 Nm de couple passent aux roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte robotisée à double embrayage et huit rapports – c'est nouveau. Pour le reste, la cellule habitable se convertit au tout numérique et il y aura un cabriolet, cela va sans dire. À la condition qu'elle réponde aux normes de dépollution en vigueur de ce côté-ci de l'Atlantique, la Stingray devrait débarquer chez nous courant 2020.





BMW à fond sur les SUV

Acte 1, BMW a dans l'idée de lancer à moyen terme un SUV dit X8, lequel ne sera pas la variante coupé de l'actuel X7 mais bel et bien un modèle à part entière. Acte 2, BMW entend investir la catégorie des SUV urbains. C'est encore loin d'être fait, mais le X1 aura sans nul doute un petit frère concurrent direct de l'Audi Q2. Acte 3, cette politique pro-SUV exige des sacrifices sur le plan industriel. Il se dit ici et là que le Z4 ne sera pas remplacé, pour cette simple raison. Toyota va adorer.

Le moteur rotatif de Mazda tourne encore

Mazda a fait tourner récemment sur le Nürburgring, en Allemagne, deux RX-8 à peine camouflées. Rappelons que ce modèle et le moteur rotatif qui l'équipait ne sont plus produits depuis 2012. Conclusion : Mazda n'abandonne pas ce type de mécanique et continue à le développer. De là à prédire l'apparition d'une future RX-9, il y a un pas que nous osons franchir.

Feu vert pour le SUV Jaguar J-Pace

Jaguar l'a confirmé: il y aura un SUV au-dessus des actuels E-Pace et F-Pace. Dit J-Pace, l'engin concurrencera donc les BMW X7 et Mercedes GLS. Nous pourrions également citer le Range Rover, mais ce serait manquer de tact. Puisqu'il est question de Land Rover, le J-Pace reposera sur la plate-forme modulable éternelle par le nouveau Defender qui est, lui, en phase d'approche.

Cette Porsche à la carrosserie rendant hommage à la Coccinelle de Walt Disney a participé aux mythiques 24 Heures de Spa, les 27 et 28 juillet.

LA STAR DES VOITURES FAIT SON COME-BACK AU CINEMA



WALT DISNEY PICTURES
La Coccinelle REVIENT
NOUVEAU MODÈLE DISPONIBLE À PARTIR DU 3 AOÛT

ANTONIN VINCENT/DPPI



UN AMOUR DE PORSCHE

"Chouette" reprend la course !

"Chouette" était le surnom de l'héroïne du film *Un amour de Coccinelle* sorti sur les écrans en 1968. Une Cox de course un rien fantasque, gratifiée à jamais du numéro 53. Numéro que l'on a vu ressurgir sur les flancs d'une Porsche 911 GT3 Cup MR, en la circonstance alignée au départ de la course d'Endurance des 24 Heures de Spa, fin juillet. Emmenée par un équipage 100% belge, la voiture, rebaptisée Juliet, revêtait les couleurs et la robe de Chouette, des projecteurs ronds aux feux arrière en passant par les passages de roues arrière de type ponton. Ainsi attifée, l'auto fit sensation, pour la bonne cause: les fonds récoltés furent reversés à deux associations luttant contre la précarité infantile. La n° 53 a terminé 64^e, à 269 tours de la voiture victorieuse... soit la 911 GT3 n° 20, pilotée notamment par le Français Kevin Estre.

PHOTOS RENAULT



Le retour de la 4L Plein Air avec un moteur électrique de Twizy n'est hélas pas au programme de Renault. Pour l'instant...



RETOUR VERS LE FUTUR

La 4L des temps modernes

Quel lecteur de *L'Auto-Journal* de plus de 50 ans n'a jamais conduit une Renault 4, alias 4L, ne serait-ce qu'une fois dans sa vie ? Les plus jeunes qui n'ont pas eu la chance de vivre cette inoubliable expérience peuvent toujours participer au raid 4L Trophy, ou encore se rendre au festival bisannuel dit 4L International. La dernière édition en date s'est tenue du 19 au 21 juillet à Thenay (Loir-et-Cher), et elle a fait parler d'elle.

Les départements Classic et Design de Renault ont en effet dévoilé à cette occasion la 4L e-Plein Air, laquelle hérite de l'électromoteur de la Twizy (17 ch) et se branche donc sur le secteur. Pour le reste, les photos parlent d'elles-mêmes, et il y a de quoi craquer tant la copie demeure fidèle au modèle d'origine (la 4L Plein Air fut produite à moins de 600 exemplaires entre 1968 et 1970). Hélas, mille fois hélas, cette réincarnation très réussie restera à l'état de prototype.

La preuve par 6

Quasi identique à l'extrémiste Cayman GT4, le nouveau Spyder a d'aussi grandes ambitions que son frangin, en plus... décoiffant. Il s'offre pour cela un flat 6 atmosphérique revigorant, qui le met très en jambes.

Par Ivan Magot
Photos Thomas Antoine/ACE Team



Les ingénieurs de chez Porsche ont, paraît-il, hésité avant de se passer du 4 cylindres à plat biturbo, qui répond certes plus aisément à la législation actuelle, mais n'a pas le charme, le son, le chien du flat 6 (6 cylindres à plat). Nous ne leur en voudrions pas d'avoir écouté leur passion. C'était pour le bien de l'humanité. Nous les remercions même, tant le Spyder nouveau sait se faire apprécier. Ne serait-ce que pour ce 6 cylindres 4.0 de 420 ch qui l'anime aussi bien qu'il le fait à

bord de la GT4. Et pour cause, les deux modèles sont on ne peut plus proches. Même puissance, même couple, même poids (y compris celui du moteur nu: 200 kg), même base châssis; il profite aussi du même diffuseur arrière (qui a nécessité un gros travail sur le catalyseur en une seule pièce) et, malgré sa capote, d'appuis aérodynamiques qui lui étaient jusqu'ici étrangers. Bien que le moteur ne provienne pas des ateliers GT de la marque, Porsche a trouvé ce qu'il fallait sur ses étagères pour soigner l'engin, en partant du moteur 3.0 de la Carrera, augmenté

en cylindrée. Jugez plutôt: cotes supercarrées (102 x 81,5 mm) qui favorisent les montées en régime, vilebrequin allégé et renforcé, distribution variable aussi bien à l'admission qu'à l'échappement, rattrapage hydraulique du jeu aux soupapes, boîte à air redessinée, nouveaux injecteurs piézoélectriques... Ça respire!

Dans le cadre d'une conduite raisonnable (sait-on jamais!), à charge constante, l'injection directe est alternativement coupée (toutes les 20 s) sur l'un des bancs de cylindres, de 1 600 à 3 000 tr/mn. Ce qui se traduit par une économie ➔





Environnement Porsche sérieux pour le Spyder, correctement équipé d'origine. Toit ouvert, conducteur et passagers sont très bien protégés du vent (et de la pluie) .

de 11 g/km de CO₂ (mais toujours 10 500 € de malus) et... une sonorité sourde, relativement désagréable, que l'on peut supprimer en désactivant le stop & start. Ajoutez à cela un châssis parfaitement mis au point avec suspensions actives abaissées de 30 mm, une direction électromécanique à assistance variable, un différentiel mécanique à glissement limité doublé du Porsche Vectoring System (PTV), et bien entendu toutes les aides à la conduite habituelles (antipatinage, contrôle de trajec-

toire, ABS), et vous obtenez un roadster... qui nous tend son volant.

Commençons par le plus désagréable : la capote. Non qu'elle prenne l'eau (nous sommes chez Porsche !), mais parce que la manipuler est pénible.

Son mode d'emploi est fastidieux : ouvrir le coffre arrière, déployer la toile simple épaisseur, libérer et enclencher difficilement les fixations latérales arrière, rabaisser le capot

sans le verrouiller, accrocher électriquement le crochet central avant et fermer complètement le coffre qui se retrouve condamné toit en place. Un coup de fil aux ingénieurs de la Mazda MX-5 eût été judicieux. De plus, une fois en place, la simple toile filtre mal les sons extérieurs, donnant même plus de relief aux bruits de roulement très présents. Elle devient franchement assourdissante dès 150 km/h. Mais sur les routes écossaises friandes de pluie, la facilité du Spyder est immédiatement ➔

L'avis de Ivan Magot



Retrouver un 6 cylindres de cet acabit dans une 718 aussi facile que teigneuse est un bonheur.





SI L'ON RETROUVE
UNE PARTIE DU BRIO
DU FLAT 6 ET
UNE MUSICALITÉ APTE
À FLATTER LES
MÉLOMANES, LE 4.0
DU SPYDER N'A PAS
LE CHIEN DE CELUI
D'UNE GT3 RS ●●●



SUR TERRAIN PLAT ET SEC, LES LIMITES DU SPYDER SONT SI LOINTAINES QU'ON EST VITE, TRÈS (TROP ?) VITE SANS S'EN RENDRE COMPTE ●●●

appréciable. Capable d'évoluer en sixième à 1 000 tr/mn, son moteur est présent dès 2 500 tr/mn, devient ensuite de plus en plus plein et fluide, pour changer de ton au passage des 3 900 tr/mn où il se montre très en jambes. Il se magnifie ensuite, sans imposer trop d'inertie, dans une poussée franche et forte, à l'image de la mélodie qu'il délivre lorsque vous avez pris soin d'enclencher la touche ad hoc. Si l'on retrouve une partie du brio du flat 6 de la GT3 RS, et une musicalité apte à flatter les mélomanes, le 4.0 du Spyder est cependant moins méchant que son homologue.

D'une part, il prend 1 000 tr/mn de moins (ce n'est pas rien !) et, d'autre part, sa tessiture n'a pas cette note métallique, cette agressivité, ce côté explosif du moteur GT.

Les 420 ch sont bien là et, malgré un poids assez élevé (1 420 kg), ça déménage.

Sur terrain plat et sec, les limites du Spyder sont si lointaines qu'on est vite, très (trop ?) vite sans s'en rendre compte, y compris en grandes courbes rapides (quasi sèches) où seulement quelques mouvements de suspensions sur les compres-



Cayman GT4 : encore plus radical

C'est sur le *short circuit* écossais de Knockhill, très vallonné, que Porsche nous a proposé un court essai de la GT4. Par rapport au Spyder, elle profite d'appuis encore plus importants avec son large aileron arrière (122 kg sur l'arrière à fond, soit 304 km/h, ce que nous n'avons pas atteint) et de réglages sensiblement différents. La vingtaine de tours effectués, en majeure partie sur le mouillé, ont mis en avant une belle agilité, un excellent retour d'informations de la direction, une belle neutralité de comportement, mais aussi, en bonne auto à moteur central, des réactions vives sur les freinages appuyés et des décrochages violents de l'arrière en cas d'optimisme excessif, savamment rattrapés par le contrôle de trajectoire. Une séance sur piste presque sèche a montré à quel point elle peut passer fort en courbe, avec des limites relativement difficiles à sentir.



❶ Disponible pour l'instant en boîte manuelle 6 vitesses, le Spyder profitera d'ici à un an d'une PDK 7 rapports. ❷ Ces baquets sont proposés d'origine, et réglables électriquement en hauteur. ❸ Le grand compte-tours central et sa zone rouge à 8 000 tr/mn. Miammm !



PORSCHE 718 SPYDER

420 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 420 ch à 7 600 tr/mn
Couple maxi	■ 420 Nm à 5 000 tr/mn
Type	6 cyl. à plat atmo, inj. directe essence
Cylindrée/puissance fiscale	3 995 cm ³ / NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques AV/AR	245/35 / 295/30 ZR 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,43/1,99/1,26/2,48 m
Poids/tractable freiné	1 420/1 750 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,4 s
Vitesse maxi	■ 301 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 150 à l'avant/125 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 95 299 €
Malus (CO ₂)	■ 10 500 € (249 g/km)
Prix du modèle essayé*	118 549 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, alarme, antipatinage, Bluetooth, clim manuelle, contrôle de pression des pneus, contrôle de trajectoire (ESC+TC), détecteurs pluie/luminosité, différentiel à glissement limité, jantes de 20 pouces, Pack Sport Chrono avec application sportive, phares LED auto bixénon, sièges AV baquets cuir électriques (hauteur), suspensions actives (PASM), système multimédia Porsche Communication Management (PCM) avec écran tactile/audio 110 W 6 HP/prise USB, volant Alcantara...

Options

Aide parking AR (516 €), baquets intégraux (5 400 €), caméra AR (1 176 €), ceintures de sécurité de couleur (276 €), coutures décoratives (770 €), étriers de freins noirs (828 €), freins carbone PCCB (7 980 €), pack intérieur carbone (672 €), peinture personnalisée (240 à 900 €), radio numérique (420 €), régl. de vitesse (348 €), rétros rabattables électriquement (300 €), syst. audio Bose (1 118 €), syst. audio Burmester (3 948 €), système Apple Car Play (300 €)...

Consommations	
Mixte	■ 10,9 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 15,6 l / 8,1 l/100 km
Réservoir	■ 64 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Un flat 6 en pleine forme, d'une belle disponibilité, un comportement d'un bloc, une mise au point qui ne plaisante pas, et des performances de haut rang: le Spyder est, pour la première fois, aussi bien armé que le coupé GT4. Facile et efficace sur route, tenter d'atteindre ses limites est... déraisonnable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ La capote n'est pas le fort du Spyder, qui préfère vous laisser rouler à l'air libre. Mieux vaut prévoir l'ondée qui va arriver. ❷ Cette trappe s'ouvre pour aider à libérer la capote et doit se refermer ensuite à la main. ❸ Les freins carbone/céramique à presque 8 000 € n'ont rien de nécessaire tant les disques acier sont efficaces.



sions font frétille le châssis en appui fort. Sur les bosses, passer toute la puissance au sol demande douceur et feeling, sous peine de piochages intempestifs pouvant aller jusqu'à déclencher l'ESP. Mais, quel que soit le terrain ou l'humidité, la progressivité du flat 6 est un bonheur pour sentir l'adhérence. Le conducteur profite en outre d'une direction parfaitement calibrée, d'une remarquable agilité, d'un freinage Porsche parfait (les disques carbone/céramique n'ont rien d'indispensable), mais d'un confort

PLUS
Châssis joueur et équilibré
Force et disponibilité du flat 6
Facilité de conduite
MOINS
Confort et bruits de roulement
Manipulation de la capote
Boîte PDK dans un an

médiocre même au plus "souple", et d'une boîte 6 vitesses bien étagée, rapide et au débrayement court, mais un peu "osseuse" au passage des rapports, agrémentés d'un coup de gaz appréciable au rétrogradage.

Reste que le Spyder n'arrivera qu'en fin d'année, et la GT4 début 2020. Quant à la boîte double embrayage PDK, encore en développement, elle

ne montrera son nez que d'ici à un an. Porsche annonce, grâce à elle, un 0 à 100 km/h peut-être sous la barre des 4 secondes. Patience, donc... ■



Mieux que l'originale

La Série 3 ne serait pas devenue l'icône qu'elle est sans son double, le Touring. Alors que beaucoup boudent les berlines, la star de la famille, c'est peut-être elle. Car aux qualités routières de la berline, elle ajoute un sens pratique bien appréciable.

Par Méлина Priam Photos Clément Choulot





Si je vous dis 6 cylindres en ligne, boîte de vitesses 8 rapports douce et rapide, badge M Sport, transmission intégrale rigoureuse et sécurisante mais avec en arrière-fond ce petit côté joueur d'une propulsion, vous me répondez BMW, bien sûr. Et même Série 3.

Elle a beau ne plus être la BM la plus vendue, elle reste l'icône de la marque. Pas sûr en revanche que vous me répondiez Touring. Pourtant, le break, à ses côtés depuis six générations de modèles, est tout aussi emblématique. Seule la première Série 3 (E21) a roulé sa bosse sans lui. Depuis trente-deux ans, il contribue à son succès, de plus en plus même, lui volant un peu la vedette. Moins toutefois que l'A4 Avant d'Audi, qui vient de se refaire une beauté pour l'accueillir (*lire page 66*). Chez BMW, réputation sportive oblige, les puristes sont encore plus nombreux à préférer la classique robe de berline familiale. Mais peut-être plus pour longtemps. Finalement, le Touring, c'est la même... en plus pratique et en plus spacieux.

Chez BMW, pas question de break "plan-plan". Son comportement n'a rien à envier à celui de la berline.

Tout aussi précis, agile, le nouveau Touring reste l'un des breaks les plus dynamiques de sa classe. À plus forte raison lorsqu'il abrite sous son capot un 6 cylindres en ligne de 265 ch, efficacement secondé par la boîte auto à 8 rapports et la transmission xDrive. Les deux sont d'office montées sur la 330d, la première contribuant au confort de conduite, la seconde assurant une motricité exemplaire sans verrouiller le châssis. Et même si la 330d carbure au diesel, il n'y a pas à dire, l'agrément d'un 6 cylindres est bien supérieur à celui d'un 4. À bord, l'oreille perçoit à peine la voix rocailleuse du diesel, tant l'insonorisation est soignée. Bien sûr, au moment de passer à la caisse, ce n'est pas la même histoire. Dommage car à la pompe, il n'y a pas de quoi s'offusquer. Certes, lors de cet essai sur routes allemandes, notre ordinateur de bord indiquait plus que les 5,8 l/100 km promis par BMW, mais en usage routier courant, les 6,5 l/100 km ne seront guère dépassés.

Au volant, à motorisations identiques, bien malin celui qui fera la différence avec la Série 3 Sedan, sauf à regarder dans le rétro. Car le ➔



Il est loin, le temps où le break passait pour moins dynamique. À l'ère des suspensions pilotées et des régulations électroniques, ce n'est plus un critère de choix. Restent les aspects fonctionnels et le style.

Touring ne renonce pas à la sacro-sainte répartition des masses 50/50 et ne s'encombre pas d'un empattement rallongé. Il affiche même des mensurations identiques. Seul le poids, sensiblement plus important, pourrait le trahir. Mais amortissement et suspension sont adaptés en conséquence pour garantir un équilibre routier équivalent. Certes, il nous est parfois arrivé de trouver notre 330d Touring M Sport un peu sec sur les irrégularités à basse vitesse, mais précisons qu'il recevait le châssis surbaissé de 10 mm inhérent à la finition M Sport et le système piloté SelectDrive (650 €). Il va sans dire aussi qu'en 2019, le Touring a droit aux fastes technologiques et aux assistances à la conduite en tout genre, identiques à ceux qui ont fait leur apparition sur la nouvelle Série 3. Du régulateur de vitesse adaptatif aux avertisseurs d'angle mort, de franchissement de ligne avec correction active dans le volant et tout le toutim, il est paré pour la conduite autonome. Même remarque pour les équipements d'agrément, à l'instar du super système multimédia et de son large écran tactile. Attention : ces dispositifs ne sont pas, loin de là, tous de série.

Si le break ne fait aucune concession sur la route ou sur les technologies embarquées, il se permet aussi de donner des leçons de sens pratique à la berline.

Logique, me direz-vous. Oui mais là, en prime, il progresse par rapport à son prédécesseur. Le nouveau Touring s'étire donc de 7,6 cm, s'élargit sensiblement (1,6 cm), et gagne 8 mm de haut. De nouvelles mensurations qui lui donnent un profil élancé et devraient profiter à l'habitabilité. Pas sûr toutefois que ce soient les passagers arrière qui en bénéficient le plus, si

L'avis de Mélina Priam



Un 6 cylindres en ligne, même diesel, reste un vrai régal.

80%
Quotient Émotionnel



L'UN DES MEILLEURS BREAKS DE SA CATÉGORIE, QUI POURRAIT BIEN RAMENER DANS SON GIRON LES DÉÇUS ET LES LASSÉS DES SUV ...



- ❶ En dm³, le coffre n'est guère plus grand que celui de la berline, mais il est bien plus accessible et plus modulable pour charger.
- ❷ C'est un équipement que bien des monospaces ont abandonné. La lunette arrière qui s'ouvre indépendamment s'avère bien pratique.
- ❸ Les passagers n'ont pas plus de place pour leurs jambes qu'à bord de la berline et le tunnel central est toujours un souci, mais pour les grands, la garde au toit fait la différence.

BMW SÉRIE 3 TOURING

330d xDrive 265 ch M Sport

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 265 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 580 Nm à 1 600 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2 993 cm ³ / 16 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12 m
Pneumatiques AV/AR	225/45/255/40 R18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,71/1,83/1,44/2,85 m
Poids/tractable freiné	1 745/1 800 kg

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

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 500 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 64 100 €
Malus (CO ₂)	■ 860 € (142 g/km)
Prix du modèle essayé*	74 020 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking Park Assist Plus avec cam. de recul, Bluetooth, châssis Sport - 10 mm, clim auto 3 zones, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, filet de séparation, freinage auto d'urgence, frein M Sport, hayon électrique, instrumentation de bord numérique (écran 12,3 pouces), jantes alliage 18 pouces, lunette AR ouvrante, phares LED directionnels, régl./lim. de vitesse, sièges AV Advanced, rétros. ext. et vitres élect., suspension et direction DirectDrive (Sport), syst. multimédia avec écran 10,3 pouces/GPS/prises USB...

Options

Accès et démarrage sans clé (600 €), affichage tête haute (1 270 €), assistant codes/phares auto (170 €), commande gestuelle (300 €), pack Drive Assist Pro: AFIL active, alerte de précollision, détection piétons, lecture des panneaux, pilote semi-auto, surveillance angle mort... (2 350 €), régl. vitesse adaptatif (800 €), phares Laser (2 050 €), peinture métal. (1 090 €), sellerie cuir (1 850 €), sièges AV électriques (1 250 €), suspension pilotée (650 €), toit pano ouvrant (1 550 €)...

Consommations

Mixte	■ 5,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 6,5/4,8 l/100 km
Réservoir	■ 59 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Quelques mois après la berline, la Série 3 Touring débarque. Aussi dynamique et plaisante à conduire, surtout dans cette version 330d xDrive, elle ajoute un sens pratique appréciable et se pose à la fois comme sa meilleure alliée face à la concurrence... et sa plus sérieuse rivale !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Ce n'est pas sous cet angle que le conducteur verra la différence avec la berline. La présentation est la même, la qualité de finition aussi. ❷ La Série 3 Touring n'est ni plus longue, ni plus large que la berline. Pas même plus haute. Mais forcément, sa poupe lui donne une tout autre allure sur la route.



PLUS
Agrément de conduite
Compromis confort/comportement
Rapport performances/conso
—
MOINS
Tarif
Nouvelles technologies en option

l'on en croit les mesures que nous avons relevées sur la berline. De plus, le tunnel de servitude est toujours encombrant et pénalisant pour qui s'assoit au centre. Le break avance néanmoins l'argument d'une garde au toit plus importante. C'est surtout à l'extrême arrière qu'il fait la différence. Dans l'absolu, les fans de la berline argumenteront que son coffre n'est guère plus logeable (500 dm³ contre 480) et qu'il n'est pas le plus grand de sa classe. N'empêche : il s'avère autrement plus pratique et accessible. En prime, et là, pour une fois, soulignons que BMW n'est pas trop pingre, il soigne la modularité et les aspects pratiques. Ainsi, le hayon électrique

est de série (pas l'accès Confort, toutefois !), tout comme le filet de séparation, le cache-bagages à plusieurs positions, les rails et crochets d'attache dans le plancher, le pratique système pour rabattre en un tournemain les dossiers de la banquette 40/20/40 et, *last but not least*, la lunette arrière ouvrante séparément. En option, il propose même un système de plancher anti-dérapant, basé sur un principe de bandes en caoutchouc qui se gonflent légèrement (grâce à un mini-compresseur placé dans le double fond) au contact d'un objet afin de l'empêcher de glisser. Après ça, on se demande bien ce que nous avons tous à trouver les SUV si géniaux !

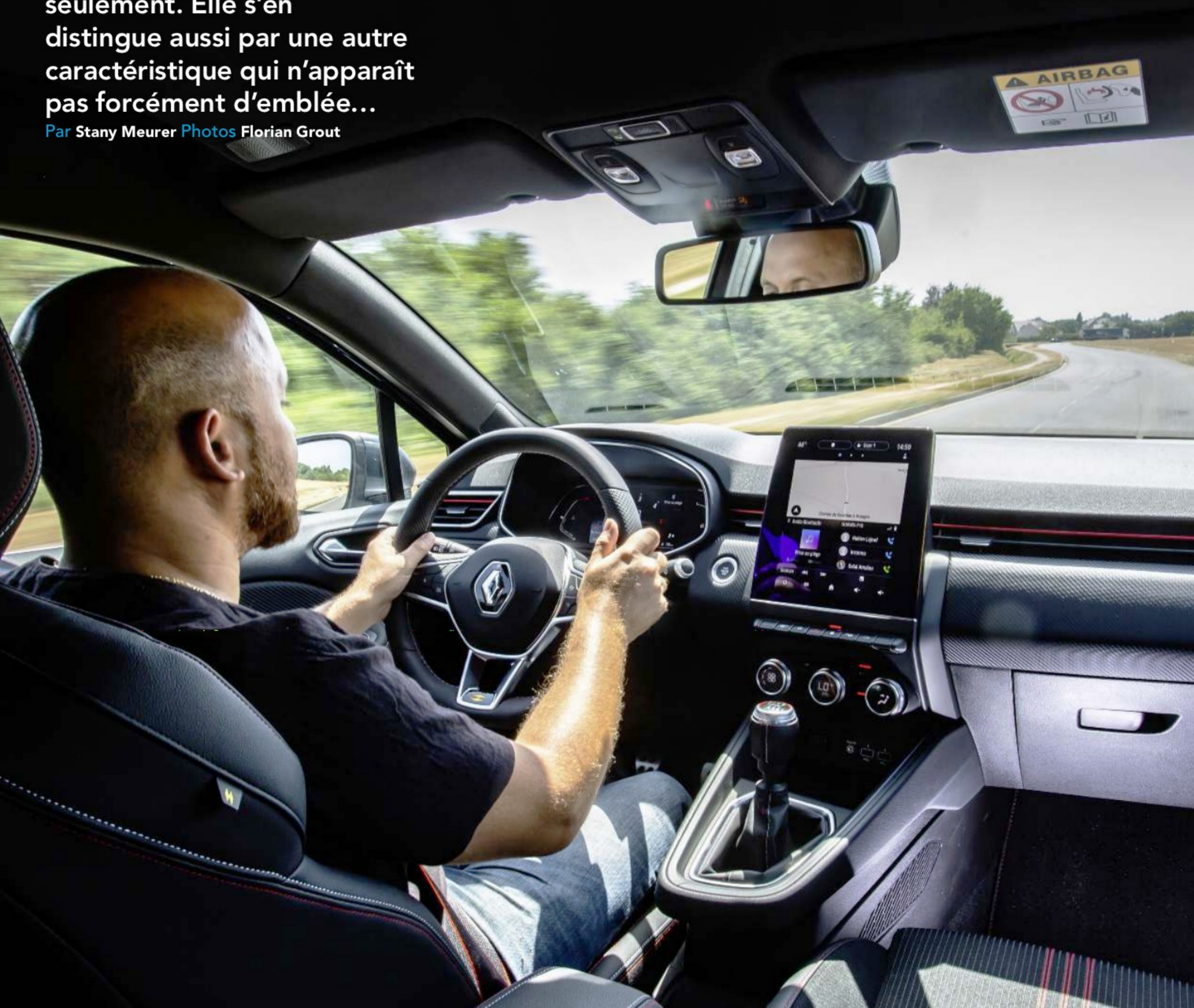


❶ La qualité de l'image et la vue à 360° (450 €) sont impressionnantes. ❷ La boîte auto 8 rapports est toujours l'alliée idéale du 6 cylindres. Malgré l'écran tactile, BMW a conservé ses raccourcis physiques plus directs, notamment pour le réglage des modes de conduite : tant mieux !

Beauté intérieure

Pour de nombreux observateurs, la nouvelle Clio, c'est la même que l'ancienne mais en mieux. C'est vrai, mais en partie seulement. Elle s'en distingue aussi par une autre caractéristique qui n'apparaît pas forcément d'emblée...

Par Stany Meurer Photos Florian Grout



Le vitrage en trompe-l'œil masquant la tôle pourrait faire croire à une bonne visibilité sur les 180° arrière. Hélas, il n'en est rien... Le précédent modèle péchait déjà dans ce domaine.



Alors que les constructeurs automobiles allemands s'ingénient à ne faire évoluer la silhouette de leurs voitures que par petites touches successives, leurs homologues français prennent généralement un malin plaisir à repartir d'une feuille blanche à chaque changement de modèle. Ainsi, alors qu'au premier coup d'œil, rien ne ressemble davantage à une nouvelle BMW Série 3 ou à une nouvelle Volkswagen Golf que sa devancière, en revanche, il est difficile d'établir un quelconque lien de parenté de formes entre deux générations de Mégane ou de Clio. Du moins, c'était le cas jusqu'à présent. Ce choix n'avait rien de neutre. Il dénotait une volonté délibérée de rompre avec le passé, fût-il récent et positif,

de faire différent et, incidemment, de ne pas avaliser le travail réalisé par les prédécesseurs.

Avec la nouvelle Clio, Renault semble renoncer à ce changement permanent, préférant l'évolution des lignes à la révolution des formes.

Sur le plan esthétique, la Clio V évolue donc peu par rapport à sa devancière, allant même jusqu'à reproduire... ses défauts ! Ainsi, en guise d'héritage toxique, elle conserve la lunette arrière de format réduit, la chute du pavillon et les montants arrière très épais qui limitent fortement la visibilité sur les 180° arrière. Un rapide tour du propriétaire permet de noter que les roues arrière abritent désormais des freins à disque, renvoyant les archaïques tambours utilisés jusqu'à présent aux oubliettes de l'histoire.

N'en faites pas une généralité : cette avancée technique ne concerne hélas pas toutes les Clio (à partir de la finition Intens).

Autre découverte : le petit bouchon bleu donnant accès au réservoir d'AdBlue (11,6 l), cet additif délicat à manipuler, propre à cette version diesel, qu'il faut surveiller si on ne tient pas à vivre les affres d'une immobilisation totale. Au passage, il ne faut pas oublier son coût (entre 1,5 et 2 € le litre, voire plus en station) qui rend le diesel légèrement moins avantageux à l'usage. Cette nouveauté amène d'ailleurs légitimement à se poser la question de savoir s'il est toujours judicieux de préférer une version diesel à une essence à une époque où le gazole est de surcroît vilipendé de toute part.

À l'épreuve de la route, cette Clio, et plus particulièrement cette variante dCi de 115 ch, remet ➔

SUR LE PLAN DES FORMES, LA NOUVELLE CLIO EST PLUS UNE ÉVOLUTION DU MODÈLE PRÉCÉDENT QU'UNE RÉVOLUTION ●●●

L'avis de Stany Meurer



Pour sa capacité à mettre en péril la domination de la VW Polo, et aussi pour son agrément de conduite.

80%
Quotient Émotionnel



ÉQUIPÉE DU MOTEUR 1.5 BLUE DCI 115 CH, LA CLIO EST UNE CITADINE TOUT À FAIT POLYVALENTE ●●●

au goût du jour le concept du “Elle a tout d’une grande”. Certes, son gabarit est celui d’une citadine, mais ses aptitudes et son comportement routier sont ceux d’une voiture de catégorie supérieure, confort et insonorisation compris. Sans jamais être fainéant, le moteur brille plus par ses reprises que par ses accélérations. Pas besoin de le cravacher ou de malmener le levier de vitesses pour en tirer la quintessence. C’est presque dommage : implanté haut, ce dernier est un plaisir à manipuler grâce à ses débattements réduits... pour autant que l’on n’exige pas de lui la vitesse d’exécution d’une sportive. Reste l’atout principal d’un moteur diesel : la consommation, ridiculement basse. Et sur ce point, il n’est pas près d’être battu, surtout si vous roulez beaucoup. Par conséquent, il justifiera, à lui seul, le choix de cette version pour les gros rouleurs.

Si extérieurement, la nouvelle Clio ne surprend guère, en revanche vous allez écarquiller les yeux dès que vous ouvrirez la portière.

À bord, vous voilà en présence d’une “vraie” nouvelle voiture, très différente et plus valorisante que la Clio précédente... et même que la Mégane actuelle ! L’effort de présentation est aussi spectaculaire que perceptible, grâce à la présence de matériaux plus flatteurs, et surtout l’emploi massif de plastiques moussés,



- ❶ Les sièges à maintien renforcé propres à la finition R.S. Line sont excellents. ❷ La place aux jambes à l’arrière n’a guère évolué d’une génération à l’autre, et c’est bien regrettable. ❸ Placé en contrebas d’un seuil élevé, le plancher du coffre fera souffrir les dos fragiles.



❶ Le moteur 1.5 dCi Blue 115 ch se distingue par sa faible consommation. ❷ Le court levier de vitesses contribue à l'agrément de conduite. ❸ Ce n'est pas encore une tablette de Tesla, mais l'écran de la Clio impressionne. L'accès à certaines fonctions pourrait cependant être plus intuitif.



Plusieurs configurations sont possibles, notamment en fonction du mode de conduite choisi. Au rang du détail soigné, le clignotant sur la poupe du pictogramme est fonctionnel !

ceux-là même qui font cruellement défaut à la Volkswagen Polo.

Certes, tout n'est pas parfait, notamment cet accoudoir central fragile qui couine au moindre appui. Mais ne boudons notre plaisir : les progrès sont indéniables. Propres à la finition R.S. Line, les sièges sport sont parfaits, à un détail près : le réglage d'inclinaison du dossier par levier manque de précision, la mollette n'ayant pas son pareil pour peaufiner la meilleure position de conduite possible. Autre bémol : le rangement de la contreporte ne pourra guère accueillir autre chose que des cartes ou des carnets, les bouteilles d'eau y étant interdites de séjour. Les yeux se posent aussi sur la platine de commande située à gauche

PLUS

Remarquable compromis confort/efficacité
Richesse d'équipements
Consommation

MOINS

Visibilité vers l'AR
Système multimédia peu intuitif
Habitabilité AR

du volant, dont les touches sont parfois difficilement repérables selon le réglage du siège. Le petit volant tombe heureusement plus naturellement dans les mains. Sa jante épaisse recouverte d'un cuir de qualité est une invitation à le saisir. Renault a aussi tourné la page de l'interrupteur séparé pour actionner le régulateur/limiteur de vitesse. Désormais, enclencher celui-ci s'effectue de manière plus logique et plus simple via les commandes sur le volant. Enfin, si le bloc instrumental ne dépaysera aucun utilisateur de Clio, l'écran central, lui, a de quoi susciter étonnement et admiration. À l'usage cependant, le système multimédia aurait gagné à se montrer plus intuitif. ■

teur/limiteur de vitesse. Désormais, enclencher celui-ci s'effectue de manière plus logique et plus simple via les commandes sur le volant. Enfin, si le bloc instrumental ne dépaysera aucun utilisateur de Clio, l'écran central, lui, a de quoi susciter étonnement et admiration. À l'usage cependant, le système multimédia aurait gagné à se montrer plus intuitif. ■



La Clio se montre plus convaincante par l'agrément de conduite qu'elle distille que par les performances qu'elle réalise. Qui s'en plaindra, pour une citadine ?



EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission

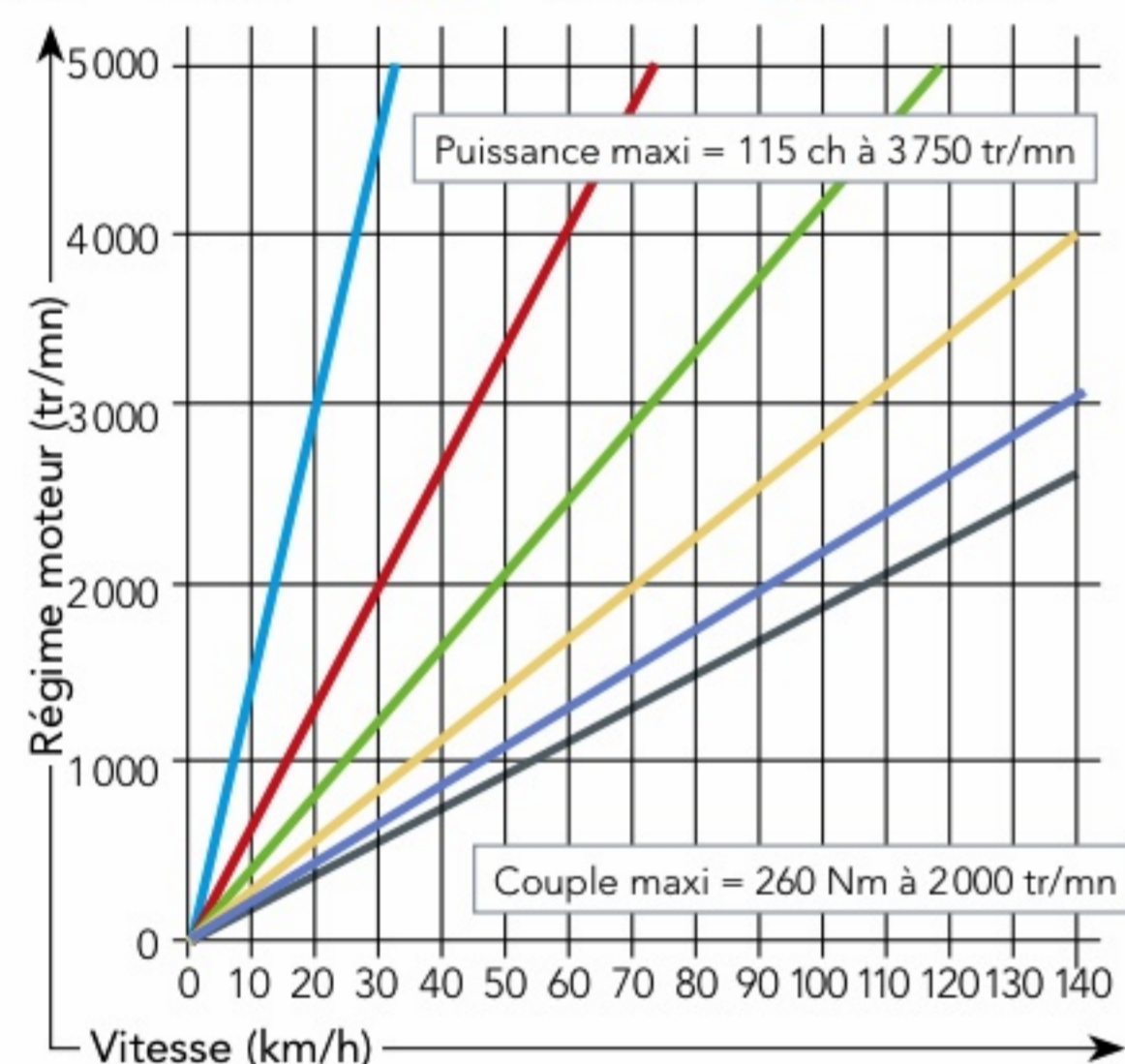
Puissance maxi	■ 115 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	■ 260 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1461 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

→ Diagramme des vitesses

Cette motorisation n'est disponible qu'en boîte manuelle à 6 rapports. Par rapport à la Clio IV, le levier de vitesses est implanté très haut de manière à réduire sa longueur et ainsi, offrir une course courte. L'étagement de la boîte est judicieux, ne révélant aucun "trou" entre deux rapports et avec une 6^e longue, mais sans excès, comme en témoigne le chrono de reprise. Avec un rapport final plus court, la Clio aurait été certes plus performante en accélérations, mais au détriment de la consommation.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^e = 8,1 km/h En 2^e = 15,5 km/h En 3^e = 24,6 km/h
En 4^e = 36 km/h En 5^e = 46,3 km/h En 6^e = 54 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques	205/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,05/1,80/1,44/2,59 m
Poids/tractable freiné	1245 kg/900 kg

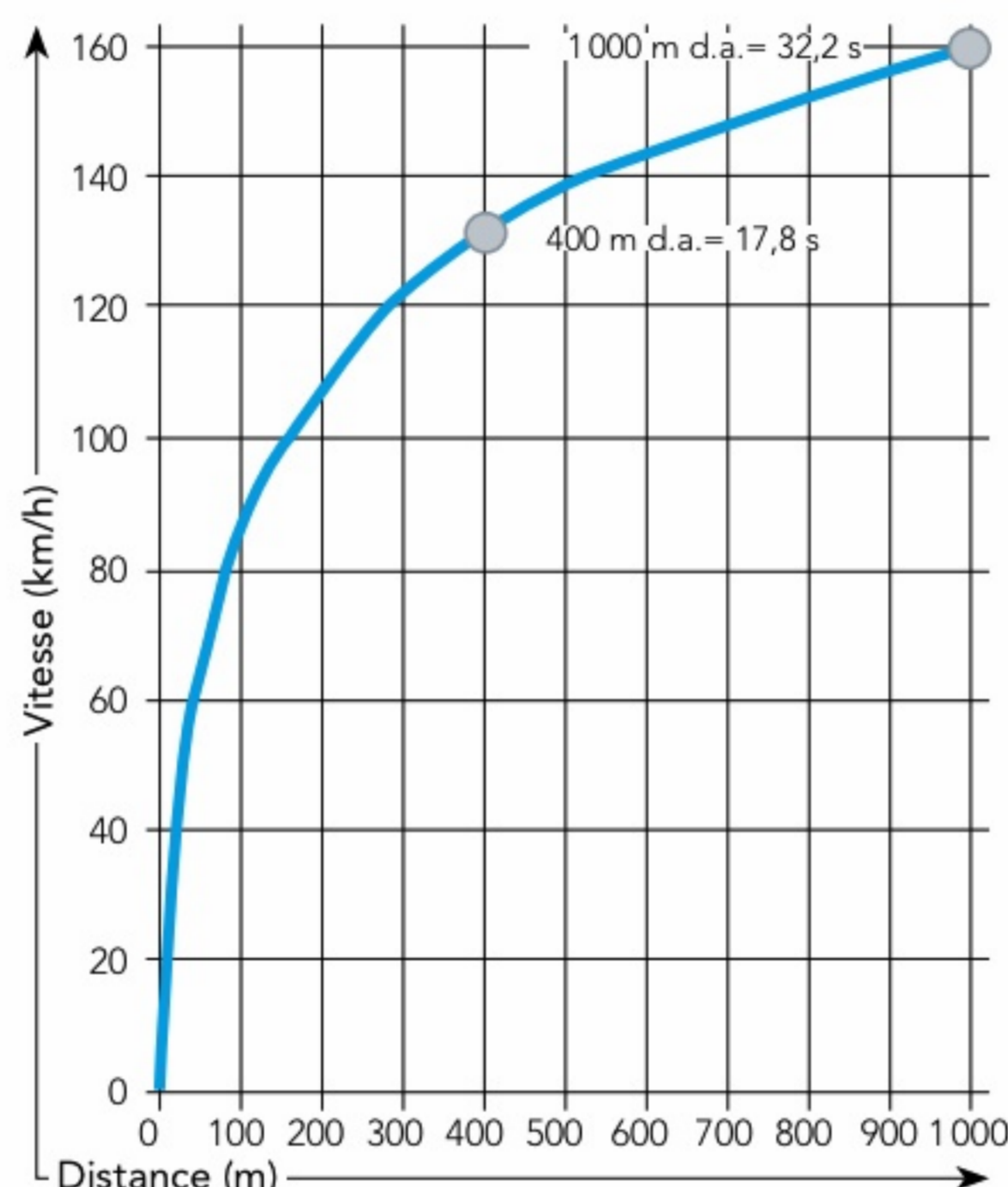
LA CONDUITE

Performances

1 000 m départ arrêté	■ 32,2 s
400 m départ arrêté	■ 17,8 s
0 à 100 km/h	■ 10,3 s
Vitesse maxi	■ 189 km/h

→ Courbe d'accélération

Les accélérations et reprises sont dans la moyenne pour une citadine turbo diesel de 115 ch. Elles auraient certainement pu être améliorées si la Clio avait réduit sa masse. Si l'accélération est (relativement) vigoureuse jusqu'à 100 km/h, on notera qu'ensuite celle-ci devient plus laborieuse.



Reprises

90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 9,1/11,4/15 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en 6 ^e	■ 13 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en 6 ^e	■ 420 m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 33 m
Depuis 130 km/h	■ 67 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 138/137 cm
Garde au toit AV/AR	■ 98/91 cm
Volume de coffre	■ 340 dm ³
Seuil de chargement	■ 78 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 43,6/65,6/69,2 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 24 200 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (95 g/km)
Prix du modèle essayé*	26 940 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, aide au démarrage en côte, aide au parking AR, alerte survitesse avec lect. panneaux, banquette AR rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, clim auto bizon, contrôle de pression des pneus, détecteurs de pluie/luminosité, jantes alliage 17 pouces, régl./lim. vitesse, 3 modes de conduite, sièges AV sport, siège conducteur réglable en hauteur, syst. multimédia Easy Link avec écran tactile central 7 pouces compatible Apple CarPlay/Android Auto, prise USB, volant cuir, etc.

Options

Chargeur smartphone par induction (150 €), détecteur d'angles morts (300 €), pack attelage (de 300 à 330 €), pack Techno* (1 600 €), peinture spéciale (de 230 à 740 €), roue de secours temporaire (150 €), sièges AV chauffants (250 €), etc.

*Comprend : Easy Link 9,3 pouces, syst. audio Bose, park assist, caméra 360°.

Consommations

Moyenne	■ 4,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 5 / 4,8 / 4,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 39 l / 812 km

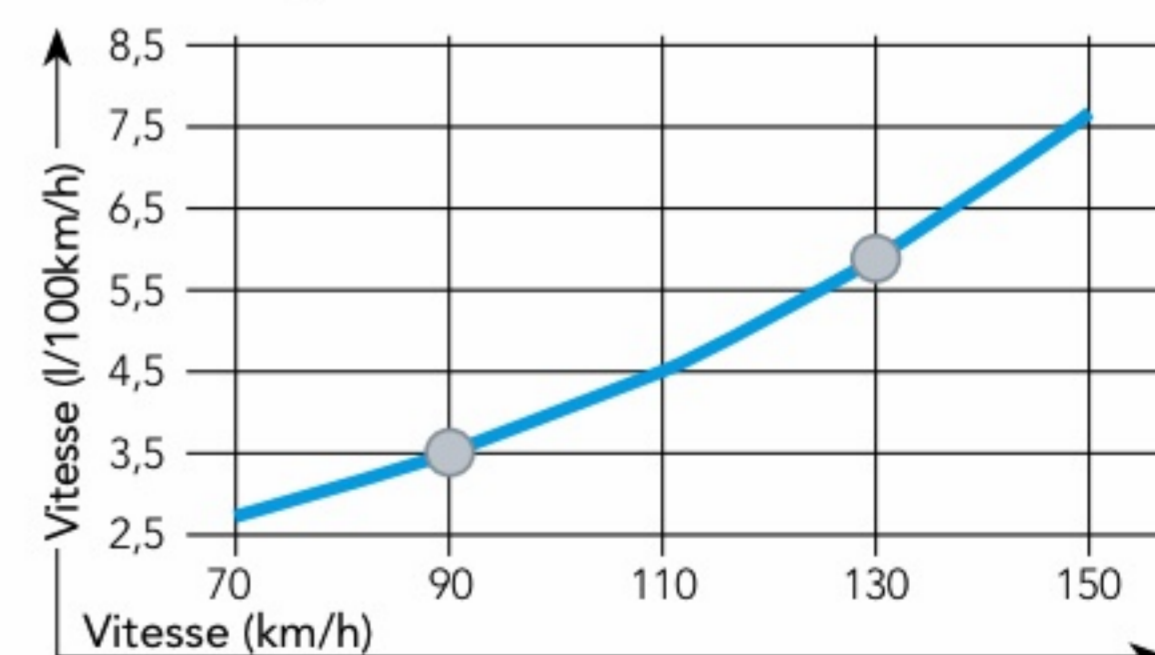
Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication France, Turquie, Slovénie

→ Consommation à vitesse stabilisée

Difficile de faire mieux ! En outre, on observe que si la consommation augmente sensiblement en accélérant la cadence, la courbe est progressive et reste toujours raisonnable.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette Clio 1.5 Blue dCi 115 ne s'adresse pas aux amateurs du changement pour le changement. Elle ravira l'utilisateur pragmatique à la recherche d'une citadine offrant un authentique plaisir de conduite sans sacrifier le confort et qui la préférera à une variante essence pour être aussi polyvalente qu'économique. Pour la Clio, une forme de consécration.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Quel SUV pour quel budget ?

Au-delà des critères esthétiques et techniques qui influencent notre choix, l'achat d'une voiture est la rencontre entre un besoin et un budget. Cela vaut pour tout le monde, y compris pour les SUV !

Ah, on les aime, les SUV ! Et figurez-vous qu'ils le savent. Vedettes incontestées des ventes d'automobiles, ils règnent en maîtres sur quasiment tous les segments du marché. Citadins, compacts, doués pour la vie de famille et les loisirs, voire "classieux", comme l'aurait dit Serge Gainsbourg, ils sont partout. Pour l'heure, seules les catégories des coupés et des cabriolets semblent leur échapper... Mais pour combien de temps encore ?

En position de force, certains profitent de leur situation pour afficher des tarifs quelque peu outranciers. C'est de bonne guerre, me direz-vous ; d'autres se sont livrés à ce genre d'excès avant eux. C'est vrai, mais ce n'est pas une raison pour ne pas ouvrir l'œil et éviter de payer au prix fort des prestations promises qui ne sont pas toujours au rendez-vous. Pour vous épargner ce genre de déconvenue, nous avons décidé, pour un budget donné, de sélectionner les trois modèles qui réunissent toutes les qualités qu'un acheteur est en droit d'attendre d'un SUV lorsqu'il dépense une telle somme. À vous de faire votre choix en fonction de vos moyens.

**Pour
20 000 €**

Citroën
C3 Aircross
p. 48



DENIS MEUNIER

**Pour
30 000 €**

Volkswagen T-Roc
p. 50



FLORIAN GROUT

**Pour
35 000 €**

Citroën
C5 Aircross
p. 52



YANN LEFEBVRE

**Pour
45 000 €**

Audi Q3
p. 54



TIBO

**Pour
55 000 €**

Range Rover
Evoque
p. 56



ADRIEN CORTESI

**Full
budget**

Porsche Cayenne Coupé
p. 58



A. CORTESI



CITROËN
C3 Aircross
 PureTech
 110 ch Feel
19 850 €
 Malus 0 €

PHOTOS DENIS MEUNIER

Séduisant ? Pas que !

Sortons-nous du lot lorsque nous roulons en SUV ? De moins en moins puisqu'aujourd'hui, ce type de voiture a tendance à s'imposer dans toutes les catégories, y compris celle des citadines. Mais alors, pourquoi faire encore le choix d'un SUV ? Parmi les raisons à mettre en avant, il y a le confort et, surtout, le sens pratique. Et ça tombe bien, le C3

Aircross dispose de ces deux qualités. Joliment dessiné, ce petit SUV de 4,15 m de longueur (soit 15 cm de plus que la C3) propose un habitacle pimpant pour peu d'éviter la finition d'entrée de gamme (Live). À partir de l'exécution Feel, l'ambiance n'est pas plus fun, mais l'apparition de quelques options permet, sans se ruiner, d'égayer la présentation via une sellerie et des inserts colorés sur la planche de bord. Parmi elles, citons les packs Metropolitan Grey et Urban Red facturés 350 €. Côté pratique, la banquette coulissante associée aux rideaux pare-soleil à l'arrière (pack Enfant, 400 €) apporte un vrai plus et permet de disposer d'un volume de chargement qui varie de 433 à 548 dm³, soit des valeurs nettement au-dessus de la moyenne de la catégorie (370 dm³). Sous le capot, le meilleur choix est sans aucun doute le 3 cylindres essence PureTech de 110 ch. On regrettera simplement que ce dernier ne puisse plus pour l'heure être associé à la boîte de vitesses automatique EAT6. Heureusement, l'arrivée de la boîte manuelle à



À l'aise en ville, le petit SUV de Citroën affiche également de belles aptitudes routières et un excellent niveau de confort.



La banquette arrière coulissante contribue à la modularité de l'habitacle du C3 Aircross. À noter que le dossier est inclinable.

6 vitesses, plus agréable à l'usage que la transmission à 5 rapports qu'elle remplace depuis quelques mois, apporte un vrai avantage en matière d'agrément de conduite.

VERDICT aj : ★★★★★

À l'aise en ville comme sur route, le C3 Aircross est doté d'un comportement équilibré mais un peu placide. Misant plus sur le confort que sur la gaudriole, il fera le bonheur des petites familles qui aiment, le temps d'un week-end, s'évader loin des centres-ville.

EN CHIFFRES Moteur : 3 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée** : 1 199 cm³ **Puissance** : 110 ch à 5 500 tr/mn **Couple** : 205 Nm à 1 500 tr/mn **Boîte** : manuelle, 6 rapports **0 à 100 km/h** : 11,3 s **V. max.** : 173 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en 4^e** : 11,1 s **Conso. moyenne** : 6,8 l/100 km **Rejets CO₂** : 104 g/km.

Pour 20000 €

Un SUV pour 20 000 €, c'est possible ! S'il s'agit le plus souvent de modèles "petit format", cela n'enlève rien à leur sens pratique ni à leur polyvalence d'utilisation. Comme le dit le célèbre slogan : "Ils ont tout des grands".



DACIA
Duster
TCe 130 ch Prestige
18450 €
Malus 540 €

Le Duster affiche clairement des ambitions familiales qui se traduisent par un bon confort.

Si la présentation est moins austère que par le passé, la finition, elle, est toujours un peu légère.



Le sens de l'essentiel

Le Duster n'est pas le genre qui cherche à séduire en arborant un look de jeune premier. Non, le Dacia est là pour nous vendre des envies de grands espaces, et pour cela, il affiche un vrai look d'aventurier.

À bord, si la finition et la présentation ont bien progressé depuis le lancement de la deuxième génération (2018), l'ensemble reste malgré tout assez basique. Basique, mais bien pensé, notamment pour tout ce qui touche à l'ergonomie et aux espaces de rangement. Confortable, bien équipé en finition Prestige, le Duster met également en avant une motorisation essence moderne. Ainsi, grâce à son petit 1300 cm³ turbo, il assure un agrément de conduite tout à fait honorable. Sage, la consommation moyenne de 7,2 l/100 km ne vient pas ternir un bilan financier qui reste l'atout maître du SUV de Dacia.

VERDICT aj : ★★★★★☆

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée :** 1332 cm³ **Puissance :** 130 ch à 5000 tr/mn **Couple :** 240 Nm à 1600 tr/mn **Boîte :** manuelle, 6 rapports **0 à 100 km/h :** 10,9 s **V. max. :** 191 km/h* **Reprise 90 à 130 km/h en 4^e :** 9,2 s **Consommation moyenne :** 7,2 l/100 km **Rejets CO₂ :** 138 g/km.

*Donnée constructeur



VW
T-Cross
TSI 95 ch
20310 €
Malus 0 €

Moins de 4 m de long, voilà un SUV qui est parfaitement à l'aise en ville. À noter que sa taille cache un habitacle et un coffre plutôt généreux.



En ville comme sur route, le petit moteur essence TSI de 95 ch donne pleinement satisfaction.

Pour la ville, entre autres...

Après le T-Roc, un SUV taille XS apparu fin 2017, Volkswagen vient de lancer le T-Cross, un SUV taille... XXS. Avec ses 4,11 m de longueur (4,23 m pour le T-Roc), le T-Cross semble avant tout taillé pour la ville. Un raccourci – si l'on peut dire – un peu rapide car le T-Cross n'a pas que son format de poche pour argument. Ainsi, son solide sens pratique (grand coffre, banquette coulissante sur toute la gamme...), sa belle habitabilité et son bon confort sont autant d'éléments qui plaident pour une bonne polyvalence d'utilisation. L'autre point positif dans ce domaine, c'est la qualité de la motorisation. Ainsi, même en version essence TSI 95 ch, les prestations proposées sont loin d'être ridicules. Seul souci : cette motorisation est uniquement disponible avec la finition d'entrée de gamme, ce qui limite un peu le choix des options.

VERDICT aj : ★★★★★☆

EN CHIFFRES Moteur : 3 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée :** 999 cm³ **Puissance :** 95 ch à 5500 tr/mn **Couple :** 175 Nm à 2000 tr/mn **Boîte :** manuelle, 5 rapports **0 à 100 km/h :** 11,6 s **V. max. :** 174 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en 4^e :** 12,4 s **Consommation moyenne :** 6,4 l/100 km **Rejets CO₂ :** 108 g/km.



VW T-Roc
TSI 150 ch
DSG7 Lounge
29 350 €
Malus 55 €

PHOTOS F. GROUT

Tendance sport

Les SUV sont-ils accommodables à toutes les sauces ? Nous les savions capables de s'insérer dans la circulation urbaine, d'accueillir toute une famille avec armes et bagages, de prendre (prudemment) les chemins de traverse ou encore de s'inviter dans les beaux quartiers. Cela ne leur suffisait pas, voilà que maintenant, certains d'entre eux se mettent en tête de jouer les petites sportives ! Et

quand cette volonté est affichée par le constructeur à l'origine de la catégorie des GTI, forcément, ça interpelle !

Ligne tendue, largeur conséquente, garde au sol presque digne de celle d'une berline et hauteur mesurée, telle est la recette utilisée par le T-Roc pour afficher un look plus proche de celui d'une Golf que d'un Tiguan. Pour faire bonne mesure, la mécanique a été priée de se mettre au diapason. Ainsi, la version qui nous intéresse ici propose un 1 500 cm³ turbo de 150 ch. Les plus gourmands (et fortunés) pourront même opter pour le 2 l de 190 ch. Pour notre part, le TSI de 150 ch nous paraît déjà largement suffisant. D'autant que son association avec la boîte DSG7 (2 000 €) garantit un bel agrément de conduite et des performances de tout premier ordre. Mais pour prétendre jouer les sportives, il faut que le comportement soit à la hauteur. L'est-il ? Oui ! Étonnamment agile, précis, le T-Roc fait preuve, pour un SUV, d'une aisance peu commune sur parcours sinueux. Plus le rythme s'intensifie, plus il en redemande ! Un enthousiasme qui fait



Le T-Roc affiche des qualités dynamiques largement au-dessus de la moyenne, qu'il paie par un niveau de confort juste correct.



VOLKSWAGEN

En matière d'agrément de conduite, l'apport de la boîte DSG est énorme... mais cette dernière implique un surcoût de 2 000 €, c'est beaucoup.

rapidement naître un sourire sur le visage du conducteur et quelques grimaces sur celui des passagers un peu secoués par le manque relatif de prévenance de l'amortissement.

VERDICT aj : ★★★★★

Surprenant T-Roc ! Pour résumer, nous dirons qu'il s'agit d'un SUV qui a troqué ses Pataugas pour une paire de baskets ! Résultat : un look affirmé et un comportement enjoué, gages d'un bel agrément de conduite. Dommage que la finition n'affiche pas la même maîtrise.

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo ess. **Cylindrée** : 1 498 cm³ **Puissance** : 150 ch à 6 000 tr/mn **Couple** : 250 Nm à 1 500 tr/mn **Boîte** : robotisée à double embrayage, 7 rapports **0 à 100 km/h** : 9,6 s **V. max.** : 194 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en 4°** : 9,5 s **Conso. moyenne** : 7,2 l/100 km **Rejets CO₂** : 121 g/km.

NB : les chiffres indiqués (performances/conso) ont été réalisés avec une version BVM6.

Pour 30000 €

Pour ce budget, certains SUV compacts concurrencent les citadins. Mais au prix d'un dénuement monacal, alors que les seconds s'autorisent quelques générosités. C'est donc vers ces derniers que nous nous sommes tournés.



**DS 3
Crossback**
PureTech 130 ch
EAT8 So Chic
30 100 €
Malus 0 €

Le moteur PureTech 130 et la boîte automatique à 8 rapports permettent au DS 3 Crossback de pleinement exploiter le potentiel de son châssis.



À défaut de simplicité, la planche de bord propose une réelle personnalité et une belle finition.

PHOTOS FLORIAN GROUT

French art de vivre

Le DS 3 Crossback entend s'imposer sur le segment des SUV de luxe. Avec ses 4,11 m de longueur, ce sont les Audi Q2, Mini Countryman et Fiat 500X qui entrent dans son collimateur. Esthétiquement, le dernier-né de la gamme DS Automobiles ne manque ni de charme ni d'originalité. Et il fait aussi ce qu'il faut sous le capot : cette version essence de 130 ch équipée de série d'une boîte automatique à 8 rapports distille un bel agrément de conduite. Il n'a clairement pas à rougir face à la concurrence. Reste à séduire avec un habitacle haut de gamme. Pas de doute, le DS 3 Crossback y met aussi une bonne volonté évidente (bon confort, finition soignée), mais avouons que le traitement un peu baroque de celui-ci est de nature à rebuter certains. Certains, mais pas nous! **VERDICT aj : ★★★★★**

EN CHIFFRES Moteur : 3 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée :** 1 199 cm³ **Puissance :** 130 ch à 5 500 tr/mn **Couple :** 230 Nm à 1 750 tr/mn **Boîte :** auto, 8 rapports **0 à 100 km/h :** 10,4 s **V. max. :** 192 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en Drive :** 9,4 s **Conso. moyenne :** 7,2 l/100 km **Rejets CO₂ :** 109 g/km.



**TOYOTA
C-HR Hybride**
122h Edition
30 800 €
Malus 0 €

Derrière un style agressif, le C-HR cache finalement beaucoup de douceur.

L'ordinateur de bord vous renseigne en temps réel sur qui fait quoi. À l'usage, tout est transparent.



PHOTOS TIBO

Des valeurs à défendre

Lancé en 2017, le Toyota C-HR ne compte désormais plus que sur sa version hybride de 122 ch pour assurer ses ventes. Un problème ? Sûrement pas, tant il est vrai que la version 1.2 de 116 ch qui cohabitait avec l'hybride n'a guère convaincu. N'allez pas croire pour autant que le C-HR hybride soit un foudre de guerre. Mais sa mécanique et sa transmission automatique à variation continue font merveille en ville. Sur ce terrain, la douceur générée par ce couple est un vrai bonheur. Sur route, le tableau s'effrite un peu et apparaît moins brillant. Si le châssis se montre à la hauteur, le moteur, lui, s'essouffle assez rapidement et la transmission mouline plus que de raison. À bord, le SUV Toyota est moins accueillant que son gabarit ne le laisse espérer : l'espace est un peu juste, mais la présentation ne manque pas d'originalité. En finition Edition, la panoplie d'équipements est assez complète. **VERDICT aj : ★★★★★**

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, ess. + moteur électrique **Cylindrée :** 1 798 cm³ **Puissance cumulée :** 122 ch **Couple :** 142 Nm à 3 600 tr/mn + 163 Nm **Boîte :** variation continue, 1 rapport **0 à 100 km/h :** 12,4 s **V. max. :** 163 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en D :** 11,5 s **Conso. moyenne :** 6,1 l/100 km **Rejets CO₂ :** 86 g/km.



CITROËN
C5 Aircross
 BlueHDi 180 ch
 EAT8 Feel
36 200 €
 Malus 70 €

PHOTOS YANN LEFEBVRE

Tout en douceur...

De gros durs, les SUV? Certains aimeraient le faire croire, d'autres au contraire préfèrent jouer la carte de la douceur. Ainsi, le C5 Aircross affiche un style tout en rondeurs qui invite plus au cocooning qu'au crapahutage! Pourtant, le SUV de Citroën n'a rien d'une demi-portion. Ainsi, sa longueur de 4,50 m est plutôt généreuse et, d'une manière générale, sa silhouette, certes tout en courbes,

n'est pas spécialement fluette pour autant. À bord, l'accent est mis sur la convivialité. Avantage, la présentation de l'habitacle va de pair avec une habitabilité supérieure à la moyenne. À l'arrière, la présence de trois sièges individuels coulissants et dotés de dossiers inclinables renforce encore ce sentiment de bien-être. Et pour le moelleux, la présence sur l'ensemble de la gamme de la suspension à butées hydrauliques progressives apporte un plus indéniable et garantit une excellente filtration des inégalités. Mais sur le plan dynamique, cette recherche d'un confort optimal n'est pas sans conséquences. Sur parcours sinueux, le C5 Aircross est loin d'offrir la même maîtrise qu'un Peugeot 3008. Pataud, le Citroën n'aime guère être bousculé. Une relative nonchalance qui ne doit pas être confondue avec de la paresse car les 180 ch de son diesel, associés à une boîte automatique à 8 rapports, lui permettent de réaliser des performances fort convaincantes. Enfin, il convient de souligner l'excellent rapport prix/équipement affiché par l'ensemble des



Non content d'afficher une belle habitabilité, le C5 Aircross, grâce à la banquette coulissante, s'autorise une once de modularité.

modèles de la gamme. Un bon point qui limite le recours aux options. Cette sagesse financière, bonne pour le portefeuille, aide également à relativiser les quelques faiblesses de finition.



Les suspensions à butées hydrauliques progressives isolent parfaitement les passagers des aspérités de la chaussée.

VERDICT aj : ★★★★★

Belle prestation du C5 Aircross qui, dans cette définition, affiche un bilan confort très convaincant et distille un réel agrément de conduite. La meilleure surprise est peut-être sa modestie financière: dans la catégorie, c'est loin d'être la norme!

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo diesel **Cylindrée:** 1997 cm³ **Puissance:** 180 ch à 3750 tr/mn **Couple:** 400 Nm à 2000 tr/mn **Boîte:** automatique, 8 rapports **0 à 100 km/h:** 9,5 s **V. max.:** 200 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en Drive:** 8,6 s **Conso. moyenne:** 7 l/100 km **Rejets CO₂:** 124 g/km.

Pour 35 000 €

À partir de cette somme, on commence à prendre ses aises ! Entendez par là que les SUV disponibles ici proposent à tous points de vue (mécanique, habitabilité, confort, équipement) de vraies aptitudes pour la vie de famille.

PEUGEOT 3008

BlueHDi 130 ch
EAT8 Allure

36 400 €

Malus 0 €



CLÉMENT CHOULOT

Même avec un petit moteur, la conduite du 3008 est toujours très agréable.

En matière de présentation intérieure et de finition, le 3008 se montre convaincant.



YANN LEFEBVRE

Toujours au top

Voilà trois ans que le 3008 domine les débats sur le marché français. Comment expliquer cette mainmise sur un segment si concurrentiel ? Les raisons sont multiples, mais trois s'imposent. Tout d'abord le look : le 3008 fait l'unanimité, ce qui est rare pour un critère aussi subjectif. Autre point fort : la présentation et la finition de l'habitacle. Originales et sérieuses dans leur réalisation, la planche de bord et la console centrale s'allient ici pour créer une ambiance très personnelle qui permet de mieux faire passer une habitabilité juste correcte à l'arrière. Enfin, n'oublions pas l'essentiel : l'agrément de conduite. Dans ce domaine, le Peugeot s'y entend ! À tel point que même modestement motorisé, il reste plaisant. Seule réserve : le prix ! Le 3008 ne fait pas de cadeau et la finition Allure doit être considérée comme un minimum syndical.

VERDICT aj : ★★★★★☆

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo diesel **Cylindrée :** 1 499 cm³ **Puissance :** 130 ch à 3 750 tr/mn **Couple :** 300 Nm à 1 750 tr/mn **Boîte :** automatique, 8 rapports **0 à 100 km/h :** 11,9 s **V. max. :** 180 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en Drive :** 11 s **Conso. moyenne :** 6,3 l/100 km **Rejets CO₂ :** 106 g/km.

Un sacré souffle !

Voilà un SUV qui masque bien son jeu. Sous des dehors convenus, l'Ateca cache dans cette définition un cœur d'athlète ! Ainsi, sous son capot, il n'abrite rien de moins qu'un tonique 2 l essence de 190 ch. Pour faire bonne mesure, ce turbo essence est associé à une boîte à double embrayage et à une transmission intégrale ! Comme vous le voyez, rien ne manque pour que l'Ateca délivre un bel agrément de conduite et des performances de haut niveau. Chrono en mains, le 1 000 m départ arrêté est expédié en 29,2 s : pas mal pour un engin de cette catégorie. Côté châssis, rien à redire. Avec la transmission 4x4, l'Ateca digère parfaitement la puissance et propose un comportement efficace. Revers de la médaille – car il y en a un : la consommation moyenne frise les 9 l/100 km et l'amortissement manque un tantinet de prévenance. Reste un rapport prix/prestations très alléchant.

VERDICT aj : ★★★★★☆

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée :** 1 984 cm³ **Puissance :** 190 ch à 4 200 tr/mn **Couple :** 320 Nm à 1 450 tr/mn **Boîte :** robotisée à double embrayage, 7 rapports **0 à 100 km/h :** 8 s **V. max. :** 208 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en Drive :** 7,6 s **Conso. moyenne :** 8,8 l/100 km **Rejets CO₂ :** 142 g/km.

SEAT Ateca

2.0 TSI 190 ch DSG7
4Drive Xcellence

36 600 €

Malus 860 €



PHOTOS SEAT



En version 4Drive, l'Ateca propose plusieurs modes de conduite et sait s'adapter à tous les types de terrain.

Près de 200 ch, une transmission intégrale et une boîte à double embrayage, avouez que le menu proposé par l'Ateca a de quoi séduire.

AUDI Q3
35 TDI 150 ch
S tronic 7
Design Luxe
46 560 €
Malus 70 €



PHOTOS TIBO

Trop parfait ?

À la rédaction, il existe toujours un débat autour des Audi. Certains d'entre nous louent, à juste titre, le sérieux de leur réalisation, tandis que d'autres regrettent le manque d'émotion que génère leur conduite. L'arrivée du nouveau Q3 allait-elle mettre tout le monde d'accord ?

Dire que le Q3 millésime 2018 est dépayçant en termes de style est très exagéré. Mais il faut bien reconnaître que les changements esthé-

tiques sont tout de suite perceptibles. Ligne plus tendue, calandre plus agressive, le nouveau ne risque pas d'être confondu avec son aîné. À bord, toujours pas de fantaisie ni d'effet de manches, mais une redoutable efficacité en matière d'ergonomie et de finition. À partir de l'exécution Design Luxe, la présentation devient même très chic et, surtout, la panoplie d'équipements est suffisamment sérieuse pour éviter d'avoir recours aux options. Concernant les aspects pratiques, l'habitabilité est plus généreuse que par le passé et, surtout, cette génération reçoit, de série sur toute la gamme, une banquette arrière coulissante. Grâce à elle, le volume du coffre varie de 507 à 627 dm³ contre 467 dm³ sur l'ancien modèle.

Sur le plan mécanique, si l'appellation 35 TDI est nouvelle, le moteur qui lui correspond est une vieille connaissance puisqu'il s'agit du 2.0 TDI de 150 ch. Ce diesel manque toujours un peu de discrétion à froid et la douceur n'est pas son fort. Heureusement, la boîte à double embrayage S tronic qui lui est associée d'of-



Oubliez les rondeurs de l'ancien Q3, le nouveau venu affiche un style beaucoup plus dynamique et, pour tout dire, plus réussi.



Si votre "païs", c'est Toulouse, comme le chantait Nougaro, c'est simple, il n'y a qu'à l'écrire avec votre doigt sur l'écran, le GPS fera le reste.

fice contribue grandement à l'agrément de conduite. Saluons également le bon travail du châssis et de l'amortissement, qui s'allient pour donner au Q3 un comportement efficace sur tous les terrains.

VERDICT aj : ★★★★★

Ce n'est assurément pas le Q3 cru 2018 qui va trancher le débat entre les pro et les anti-Audi. Mais tous s'accordent sur le fait qu'en y mettant le prix, il s'avère d'une redoutable efficacité dans tous les domaines.

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo diesel **Cylindrée** : 1 968 cm³ **Puissance** : 150 ch à 3 000 tr/mn **Couple** : 340 Nm à 1 750 tr/mn **Boîte** : robotisée à double embrayage, 7 rapports **0 à 100 km/h** : 9,8 s **V. max.** : 198 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en Drive** : 10,1 s **Conso. moyenne** : 6,6 l/100 km **Rejets CO₂** : 124 g/km.

Pour 45 000 €

Des envies de luxe ? Ça tombe bien, c'est ici que ça commence ! En dessous de ce niveau de prix, l'équipement et/ou la motorisation ne sont en général pas en rapport avec le standing recherché. Ici, c'est plus cher, mais au moins tout concorde !

**DS 7
Crossback**
BlueHdi 180 ch EAT8
Performance Line
43 500 €
Malus 90 €



PHOTOS FLORIAN GROUT

Le DS 7 Crossback ne manque pas de charme, et face aux SUV de luxe, il propose quelques arguments "sonnants et réverbérants".



Sur le plan technique, il ne manque rien au grand SUV de DS Automobiles, si ce n'est une transmission intégrale permanente.

Sans complexes !

S'attaquer à la catégorie des SUV premium en débarquant... de nulle part (ou presque) n'est pas chose facile. Née en 2014, la marque DS Automobiles n'a pas encore eu le temps de se bâtir une image aussi forte que celle des ténors de la catégorie, tous quasiment centenaires, que sont : Audi, BMW, Mercedes ou encore Volvo. Doit-on pour autant négliger le DS 7 Crossback ? Sûrement pas ! Élégant et techniquement très abouti, celui-ci fait du confort son atout maître. Un parti pris qui ne manquera pas de réjouir les passagers. Le conducteur, lui, devra adopter une conduite coulée car le DS 7 n'aime guère être mené à la cravache. Sur le plan financier, ce "novice" apporte quelques satisfactions puisque, face à la concurrence, il offre, à tarif équivalent, soit une puissance plus importante, soit un équipement plus riche. Parfois les deux !

VERDICT aj : ★★★★★

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo diesel **Cylindrée :** 1997 cm³ **Puissance :** 180 ch à 3750 tr/mn **Couple :** 400 Nm à 2000 tr/mn **Boîte :** automatique, 8 rapports **0 à 100 km/h :** 9,9 s **V. max. :** 202 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en Drive :** 9,2 s **Conso. moyenne :** 7,4 l/100 km **Rejets CO₂ :** 128 g/km.

Chaleureux nordique

Le plus souvent, lorsqu'on recherche une auto haut de gamme, la première démarche est d'aller voir ce qui se passe outre-Rhin. Un réflexe justifié, mais il convient malgré tout de le corriger quelque peu. Il existe sous des latitudes plus nordiques encore des constructeurs et des modèles qui revendiquent eux aussi des prestations luxueuses. Parmi eux, citons Volvo et, plus particulièrement, son XC40. Compact dans sa forme – il mesure 4,43 m de long –, celui-ci, à l'instar des autres modèles de la gamme, propose une présentation soignée. À bord, la décoration, à la fois chaleureuse et originale, invite au voyage. Sous le capot, le diesel de 150 ch s'en sort honorablement, tandis qu'en finition Inscription Luxe, la dotation d'équipements est pléthorique.

VERDICT aj : ★★★★★

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, turbo diesel **Cylindrée :** 1969 cm³ **Puissance :** 150 ch à 3750 tr/mn **Couple :** 320 Nm à 1750 tr/mn **Boîte :** automatique, 8 rapports **0 à 100 km/h :** 10,6 s **V. max. :** 189 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en Drive :** 9,7 s **Conso. moyenne :** 7 l/100 km **Rejets CO₂ :** 131 g/km.

VOLVO XC40
D3 150 ch Auto
Inscription Luxe
47 740 €
Malus 173 €



Un peu lourd et pataud, le XC40 manque d'agilité, mais il s'avère confortable si l'on s'en tient aux roues de 18 pouces.

La présentation intérieure, ici une R-Design, est vraiment très réussie.



PHOTOS FLORIAN GROUT

**RANGE
ROVER
Evoque**
D240 BVA AWD S
55 350 €
Malus 3 660 €



PHOTOS ADRIEN CORTESI

Un vrai dandy

Remplacer un modèle ayant rencontré un immense succès n'est pas chose facile. C'est pourtant le défi de Land Rover avec cette deuxième génération d'Evoque. Mais pas question de prendre trop de risques côté style : comme il fallait s'y attendre, ce n'est pas la révolution. Il faut dire que l'Evoque premier du nom avait montré la voie. Le nouveau se contente donc de mettre ses pas dans ceux de son aîné. Le résultat ne manque pas de charme,



Si l'Evoque 2019 est encore bien trop lourd (2 tonnes !) il fait néanmoins de notables progrès sur le plan dynamique.

du reste. L'Evoque cru 2019 muscle son jeu et cela lui va plutôt bien. Techniquement, il a peaufiné sa copie mais souffre toujours d'un embonpoint préjudiciable à son agilité et à la consommation. Notons néanmoins quelques progrès. Mais surtout, soulignons une nouvelle fois la grande douceur de la boîte de vitesses automatique à 9 rapports montée de série avec ce moteur diesel de 240 ch tout de même assez puissant pour gérer la masse.

À bord, la présentation se révèle très chaleureuse. Les progrès en finition sont importants et l'Evoque propose un habitacle franchement très haut de gamme. L'arrivée d'une instrumentation numérique très réussie participe également à l'élégance de l'ensemble, tout comme l'écran tactile XXL en provenance directe du Velar. En confort, l'Evoque n'est pas loin du sans-faute, mais son habitabilité n'impressionne guère : les places arrière sont toujours un peu justes au niveau de l'espace aux jambes. Avec 387 dm³, le coffre reste aussi un peu limite. Pas plus de miracle financier à attendre : le Range Rover



La présentation intérieure est vraiment plaisante et la qualité de finition d'un très haut niveau. Le confort est lui aussi tout à fait convaincant.

est toujours aussi prétentieux. Heureusement, l'équipement de série et les technologies embarquées ont fait l'objet de progrès notables, ce qui aide un peu à faire passer la pilule.

VERDICT aj : ★★★★★

L'Evoque est sans doute l'un des SUV premium les plus attachants du marché. Par ailleurs, en progressant dans tous les domaines, cette nouvelle mouture se donne les moyens de ses ambitions, à savoir : se poser en alternative crédible aux modèles allemands.

EN CHIFFRES Moteur : 4 cyl. en ligne, biturbo diesel **Cylindrée** : 1999 cm³ **Puissance** : 240 ch à 4000 tr/mn **Couple** : 500 Nm à 1500 tr/mn **Boîte** : auto, 9 rapports **0 à 100 km/h** : 9,3 s **V. max.** : 225 km/h* **Reprise 90 à 130 km/h en Drive** : 8,1 s **Conso. moyenne** : 8,5 l/100 km **Rejets CO₂** : 163 g/km**.

*Donnée constructeur. **Données provisoires, en cours d'homologation.

Pour 55 000 €

À partir d'un tel montant, les choses sérieuses commencent. Prestigieux blason, contenu technologique dernier cri, présentation fastueuse, confort haut de gamme, rien ne manque à l'appel. Heureux sont ceux qui peuvent ici trouver leur bonheur... et se l'offrir!

BMW X3
xDrive 20d
190 ch Lounge
52 450 €
Malus 473 €



Toujours très efficace sur route, le X3 se montre clairement moins agile qu'avant.

Avec ses 4,70 m de longueur, le X3 ne doit plus être rangé dans la catégorie des compacts. C'est définitivement un SUV familial.



PHOTOS CLÉMENT CHOULOT

Changement de cap

Longtemps, le X3 était étiqueté SUV "sportif". Aujourd'hui, s'il reste parmi les plus efficaces du marché sur le plan dynamique, il faut bien avouer qu'il s'est sérieusement assagi. Plus imposant, moins vif dans les enchaînements de courbes, il tente de palier ce changement en proposant différents modes de conduite. Dans la réalité, il ne faut pas attendre de miracle: difficile d'avoir l'agilité d'une ballerine lorsqu'on pèse 1 909 kg! Mais l'efficacité est là et, surtout, l'agrément de conduite reste supérieur à la moyenne. De plus, ce qu'il perd en "sportivité", il le gagne en confort et, finalement, s'agissant d'un SUV, cette nouvelle orientation n'est pas totalement hors de propos. Enfin, si le prix de vente est coquet, saluons la bonne tenue de la consommation. **VERDICT aj : ★★★★★☆**

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo diesel **Cylindrée:** 1 995 cm³ **Puissance:** 190 ch à 4 000 tr/mn **Couple:** 350 Nm à 1 500 tr/mn **Boîte:** automatique, 8 rapports **0 à 100 km/h:** 9,6 s **V. max.:** 203 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en Drive:** 9,2 s **Conso. moyenne:** 7,2 l/100 km **Rejets CO₂:** 128 g/km.



À bord, la retouche la plus visible est l'arrivée de l'écran XXL des Classe A et Classe B.

MERCEDES GLC
220d 4Matic
Avantgarde Line
57 300 €
Malus 353 €



Pas de révolution esthétique. Le GLC restylé n'évolue dans ce domaine qu'à la marge. En revanche, sous le capot, il y a des nouveautés intéressantes...

PHOTOS DAIMLER

En terrain connu

Fraîchement relooké, histoire de tenir encore la comparaison face à des rivaux plus récents, le GLC débarque avec l'assurance du bon élève sûr de la qualité de sa copie. Du reste, s'il collectionne les mentions, ce n'est pas par hasard: malgré son succès, le Mercedes ne s'est pas endormi sur ses lauriers. J'en veux pour preuve ce restylage qui, s'il n'est pas très spectaculaire visuellement, s'avère en revanche nettement plus profond qu'il n'y paraît. Ainsi, cette version diesel a – enfin! – troqué son antique 2,1 l de 170 ch contre le 2 l de 194 ch apparu sur la Classe E il y a presque trois ans. L'agrément de conduite y gagne beaucoup, d'autant que ce moteur se marie à ravir avec la boîte automatique à 9 rapports montée de série. À bord, l'instrumentation numérique et l'écran de 10,25 pouces repris des Classe A et B donnent un coup de jeune à un habitacle toujours aussi soigné. **VERDICT aj : ★★★★★☆**

EN CHIFFRES Moteur: 4 cyl. en ligne, turbo diesel **Cylindrée:** 1 950 cm³ **Puissance:** 194 ch à 5 200 tr/mn **Couple:** 400 Nm à 1 600 tr/mn **Boîte:** automatique, 9 rapports **0 à 100 km/h:** 7,9 s* **V. max.:** 215 km/h* **Reprise 90 à 130 km/h en Drive:** NC **Conso. moyenne:** 5,2 l/100 km* **Rejets CO₂:** 135 g/km.

*Données constructeur



PORSCHE
Cayenne
Coupé
85 737 €
Malus 10 500 €

PHOTOS ADRIEN CORTESI

Moins SUV, plus Porsche !

Certains ne s'en sont toujours pas remis. C'est pourtant un fait : depuis 2002, date du lancement du premier Cayenne, Porsche propose dans sa gamme des SUV. Depuis, le Macan est venu renforcer l'offre et, si certains doutent encore de la stratégie de l'allemand, qu'ils se rassurent, aujourd'hui, le Macan et le Cayenne sont les deux modèles les plus vendus de la gamme. Cela dit, si les chiffres lui donnent raison, le constructeur n'est pas sourd aux remarques. Ainsi, pour dynamiser

un Cayenne que certains ne trouvent peut-être pas assez proche des valeurs de la maison – mais aussi pour ne pas laisser le champ libre au BMW X6 ou au cousin Audi Q8 –, la marque de Stuttgart le décline désormais en version coupé.

Esthétiquement, le nouveau venu sait se vendre. Sa ligne dégage beaucoup plus de dynamisme que celle du Cayenne "tout court". Un peu moins haut (- 2 cm), un poil plus long (+ 1 cm) et, surtout, doté d'une voie arrière plus large (+ 1,8 cm), le Coupé nous promet un comportement plus enjoué. Après quelques kilomètres, il faut se rendre à l'évidence : la promesse est tenue ! Précis, virant bien à plat, le Cayenne Coupé fait bon usage de son V6 turbo de 340 ch associé, non pas à la boîte à double embrayage PDK, mais à une "classique" boîte automatique à 8 rapports. Facile à prendre en mains malgré son gabarit respectable, il s'adapte avec brio à l'humeur de son conducteur. Livré en configuration 4 places (une banquette 3 places est disponible gratuitement), l'habitacle est ac-



Le poste de pilotage est le même que sur le Cayenne "tout court", mais le plaisir de conduite est ici bien plus convaincant.

cueillant, superbement fini et doté de tous les raffinements imaginables. Du reste, si votre imagination est sans limite, sachez que la liste des options l'est également !



Voie arrière élargie (18 mm), pavillon fuyant, avouez que sous cet angle, le Cayenne Coupé ne manque pas de personnalité.

VERDICT aj : ★★★★★

Non, le Cayenne Coupé ne vient pas piétiner les plates-bandes de la 911. Du reste, qui aurait pu l'imaginer ? En revanche, avec du dynamisme en plus, ce gros SUV gagne aussi en polyvalence d'utilisation et se rapproche un peu plus de l'image que l'on a d'une Porsche.

EN CHIFFRES Moteur : 6 cyl. en V, turbo essence **Cylindrée** : 2995 cm³ **Puissance** : 340 ch à 5300 tr/mn **Couple** : 450 Nm à 1340 tr/mn **Boîte** : automatique, 8 rapports **0 à 100 km/h** : 6 s* **V. max.** : 243 km/h* **Reprise 90 à 130 km/h en Drive** : NC **Conso. moyenne** : 9,3 l/100 km* **Rejets CO₂** : 212 g/km.

*Données constructeur

Full budget

Vous n'avez pas de limite financière ? À vous le luxe, la volupté d'habitacles garnis de matériaux précieux, les nobles mécaniques, les généreuses cavaleries, les équipements les plus raffinés et j'en passe. C'est le règne de l'excellence, alors, faites-vous plaisir !



**MERCEDES
EQC**
400 4Matic
AMG Line
78 950 €
Bonus 6000 €

Pour rappeler qu'il n'est pas un SUV comme les autres au sein de la gamme Mercedes, l'EQC adopte un style très personnel.

L'EQC vous invite à vivre la vie de sa batterie en fonction de votre conduite.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

Le plus vert des SUV

En optant pour la propulsion électrique, Mercedes se met à l'abri des critiques de ceux qui, parfois à juste titre, mettent le doigt sur le bilan écologique un peu limite de certains SUV XXL. Ici, point de problème d'émissions de CO₂ ou de particules fines puisque ce beau bébé de 4,76 m de longueur se nourrit d'électricité. Et rien d'autre. Équipée des deux moteurs électriques – un par essieu, ce qui assure à l'EQC une transmission intégrale –, cette belle bête avoue, d'après Mercedes, 2425 kg sur la bascule. Un poids respectable dû en partie à la batterie de 80 kWh, qui assure une autonomie maxi de 450 km (consommation moyenne 22 kWh/100 km). Pas réellement sportif, mais assez dynamique tout de même, l'EQC est un agréable compagnon de voyage. À bord, la présentation soignée et la riche dotation d'équipements confirment son statut (très) haut de gamme.

VERDICT aj : ★★★★★

EN CHIFFRES Moteur : 2 moteurs électriques asynchrones
Puissance : 408 ch **Couple :** 765 Nm **Réducteur :** 1 rapport
0 à 100 km/h : 5,1 s* **V. max. :** 180 km/h **Reprise 90 à 130 km/h en Drive :** NC **Autonomie :** 450 km **Rejets CO₂ :** 0 g/km

* Donnée constructeur



BMW X7
40i
100 750 €
Malus 10 500 €



C'est sûr, le X7 est davantage taillé pour les grands espaces américains que pour nos centres-ville.

Le grand frère du X5 a le sens de l'accueil, comme en témoignent ses 7 places et son habitacle luxueux.

PHOTOS UWE FISCHER

Le grand frère

Sympa, le X5, non ? Mais franchement, vous le trouvez un peu étriqué. Ce qu'il vous faudrait à vous, c'est un SUV 6 ou 7 places capable de vous offrir (façon de parler) le standing d'une Série 7. Eh bien, petit chanceux, BMW a pensé à vous ! Jugez plutôt : 5,15 m de longueur (22 cm de plus que le X5), 7 places (ou 6 sièges individuels), un standing de limousine... Voici le X7 ! Alors, bien sûr, ce type d'engin aux dimensions XXL n'est guère adapté à nos contrées, mais si vous passez le plus clair de votre vie d'automobiliste sur l'autoroute, pourquoi pas ? Sur ce terrain, vous apprécierez le confort de l'habitacle, le souffle du V6 turbo de 340 ch et les nombreux raffinements proposés par l'habitacle. Seul "petit" hic, le prix qui, le plus souvent, s'écrit avec six chiffres !

VERDICT aj : ★★★★★

EN CHIFFRES Moteur : 6 cyl. en ligne, turbo essence **Cylindrée :** 2998 cm³ **Puissance :** 340 ch à 5500 tr/mn **Couple :** 450 Nm à 1500 tr/mn **Boîte :** automatique, 8 rapports **0 à 100 km/h :** 6,1 s* **V. max. :** 245 km/h* **Reprise 90 à 130 km/h en Drive :** NC **Conso. moyenne :** 9 l/100 km* **Rejets CO₂ :** 205 g/km.

*Données constructeur

LES EXPERTS AJ

Le géant sud-coréen Kia-Hyundai place ses pions sur l'échiquier du marché de l'électrique. Sur une même base technique, il décline plusieurs modèles, dont son nouveau SUV urbain, le Soul, désormais uniquement 100% électrique. L'e-Soul convaincra-t-il nos Experts ?



PHOTOS YANN LEFEBVRE

Comme bien des autos électriques, l'e-Soul adopte une calandre pleine favorable à l'aérodynamique, donc à la consommation.



Au vu du gabarit (4,20 m), le coffre n'est pas immense (317 dm³), soit peu ou prou celui d'une citadine. Mais il demeure accessible.



Le poids des batteries pèse sur le... comportement, et les 204 ch mettent vite à mal le train avant. Verdict: l'e-soul s'apprécie plus pour son confort !

KIA E-SOUL

204 ch E-design - **43 300 €**
Bonus écologique : 6 000 € (0 g/km CO₂)



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

Comme sur le Hyundai Kona, la prise est cachée dans la calandre. Deux types de câble sont livrés : Type 2 et prise domestique.



La présentation est flatteuse... à première vue. L'examen plus complet de Ghislain souligne une qualité des matériaux décevante pour une voiture de ce prix.



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.



Méline 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.

Rien de préjudiciable pour la sécurité, mais l'excès de sous-virage en appui me chagrine et nuit à l'agrément de conduite.

L'avis du pilote



Je suis surpris par les progrès des électriques : pour les trajets quotidiens, l'autonomie n'est plus une source d'inquiétude. Cet e-Soul est agréable : doux, assez bien suspendu, silencieux. **A l'accélération, l'arrivée immédiate de la puissance donne la sensation d'avoir plus de chevaux qu'en réalité.** Mais, passé les premiers mètres, le souflé retombe. Le bémol réside aussi dans le léger temps de réponse de l'accélérateur au lever de pied : il donne l'impression de maintenir les gaz un instant. Les différents modes de conduite permettent aussi d'adapter les réglages aux conditions de roulage et d'optimiser l'autonomie. Le système de récupération d'énergie au freinage, réglable via les palettes au volant, est bien conçu et je suis étonné de l'efficacité du freinage. En revanche, la tenue de route souffre du poids des batteries. Le train avant est débordé par le couple et concède beaucoup de sous-virage en appui.

En multipliant les modèles utilisant leur technologie électrique, Kia et Hyundai essaient de la rendre plus accessible. Malgré cela et le bonus écolo, l'e-Soul reste assez cher.

L'avis de la journaliste



Pas de surprise : cet e-Soul reprend le même ensemble moteur de 204 ch et batterie de 64 kWh qui a fait ses preuves sur l'e-Niro et le Hyundai Kona. La puissance est plus que suffisante pour envisager un usage polyvalent et à offrir un bel agrément de conduite. Surtout, l'e-Soul tient ses engagements en autonomie : il promet de parcourir jusqu'à 452 km. **Vérification faite, nous avons couvert 415 km selon notre cycle urbain, 381 km en moyenne. Sur autoroute, ces valeurs chutent à 338 km,** mais cela reste assez pour un départ en week-end. La principale contrainte d'utilisation d'une voiture électrique demeure le mode de recharge et la disponibilité des bornes. Mais pour ceux qui sont dans une situation où cette question est gérée, il offre un bon compromis prix/prestations globales, loin des délires des SUV de luxe, tout en proposant plus d'autonomie qu'une Leaf.

Le rapport encombrement/habitabilité est décevant. C'est d'autant plus dommage que les aspects pratiques sont assez soignés.

L'avis du taxi



Son mode d'entraînement n'est pas la seule originalité de cet e-Soul. Son style interpelle. On aime ou... pas ! Extérieurement, je ne suis pas fan, mais à bord, l'ambiance (notamment lumineuse) est agréable ; la présentation, conviviale et claire pour vite repérer les infos utiles et spécifiques à un véhicule électrique. Néanmoins, certains risquent de lui trouver un côté gadget qui ne fait pas très sérieux et, rapportée au prix conséquent, la qualité des matériaux n'impressionne guère. Je suis aussi déçu par le confort d'assise. Les sièges avant manquent de maintien et la banquette n'est pas très accueillante : les cuisses des passagers ne sont absolument pas soutenues. **L'habitabilité et le volume du coffre ne sont pas exceptionnels rapportés au gabarit de l'e-Soul.** Dommage aussi qu'il braque si mal : fâcheux pour une auto destinée à la ville, alors que la visibilité périphérique est excellente.



Farceuse !

Dans la famille des Classe A tricarps, celle qui possède la silhouette la mieux profilée, offre le plus petit volume de coffre et s'avère la plus amusante à conduire n'est pas la CLA Coupé... mais la Berline ! Surprenant, non ?

Par **Stany Meurer** Photos **Denis Meunier**

Portrait de famille

La gamme actuelle se compose de cinq éléments et sera complétée très prochainement par la venue de deux nouveaux membres (CLA Shooting Brake et GLB).

Classe A: pierre fondatrice de la famille, cette berline compacte se caractérise par ses 5 portes et son hayon.

Classe A Berline: dérivé tricarpe de la précédente, nouveauté dans la gamme.



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

CLA Coupé: berline coupé apparue en 2013, seconde génération (photo ci-dessus).

CLA Shooting Brake: la variante break. Les commandes du nouveau sont ouvertes, et les livraisons prévues à la rentrée.

GLA: SUV d'apparence sportive ou, tout du moins, à la silhouette râblée. Ce sera le dernier à être renouvelé, en 2020 (voir p. 15).

Classe B: le monospace compact.

GLB: SUV à vocation plus familiale, pouvant accueillir jusqu'à 7 passagers, variante inédite au catalogue de la gamme, qui devrait arriver d'ici la fin de l'année.

Attention, nouveauté ! Dans l'histoire de la Classe A, il n'y a jamais eu de berline tricarpe, à ne pas confondre avec le coupé 4 portes baptisé CLA dont la première génération est apparue en 2013. La première différence notable s'établit sur le plan tarifaire : à motorisation, transmission et finition équivalentes (ici 180 d AMG Line), une Berline coûte 2 400 € de moins, mais exige un supplément de 2 900 € par rapport à une Classe A 5 portes.

Sur le plan du style, la Berline se différencie du coupé, outre ses dimensions, par ses lignes

plus marquées. Là où le Coupé fait la part belle aux courbes douces, voire un peu molles, la Berline répond par des plis et des arêtes qui, d'une certaine façon, structurent mieux sa silhouette. Pour ce qui est des dimensions, par rapport à un Coupé, une Berline est 13,9 cm plus courte (4,55 m contre 4,69 m), moins large de 3,4 cm (1,80 m contre 1,83 m) et 7 mm plus haute (1,446 m contre 1,439 m). Cela fait suffisamment de millimètres en plus ou en moins pour lui octroyer une tout autre stature. Et, étrangement, un meilleur Cx aussi.

Autre conséquence de ces dimensions revues : la réduction de 40 dm³ du volume de coffre sur

la Berline, dont la vocation est pourtant a priori plus familiale. D'autant que le volume du coffre du Coupé compte déjà parmi les plus petits de sa catégorie. Par conséquent, sur la Berline, c'est un vrai défaut.

À l'aune de tout ceci, la Classe A Berline nous est apparue comme la descendante naturelle de la célèbre 190 (1982 à 1993), à une différence notable près : la première citée est une traction, la seconde était une propulsion dans la pure tradition de la marque.

Passons à l'intérieur. Sans surprise, je me retrouve aux commandes d'une Classe A, donc face à l'impressionnante dalle numérique qui ➤



caractérise le modèle. Si l'ensemble apparaît toujours aussi fonctionnel et ergonomique, la position du bouton des feux de détresse laisse à désirer : dans l'urgence ou la panique, un conducteur peinera à le trouver. À bord, nous retrouvons aussi peu ou prou les cotes d'habitabilité du Coupé, mais la garde au toit arrière gagne 4 cm. Pas de quoi pouvoir prendre place à bord avec un haut-de-forme, mais les grands gabarits apprécieront.

Sous le capot d'une version 180 d, se loge le 4 cylindres 1.5 turbo diesel d'origine Renault, développant ici 116 ch et un couple maxi de 260 Nm sur la plage relativement étendue de 1 750 et 2 750 tr/mn. Il peut y avoir deux façons différentes de l'aborder.

On pourrait attendre que ce moteur soit digne du clan AMG, comme le nom de la version le laisse supposer, mais alors, la déception sera grande.

Toutefois, en lisant l'appellation dans son entièreté (AMG Line), on peut l'aborder sous l'angle d'une mécanique choisie en fonction d'un style de présentation, sans rechercher un cœur de sportive pure et dure. Dans ce cas, le petit 1 500 cm³ apparaît comme suffisamment enjoué pour donner de la vigueur à cette berline, à condition de l'utiliser en respectant son "mode d'emploi". Inutile de tirer sur tous les rapports

LE CHÂSSIS RÉVÈLE UN CARACTÈRE ENJOUÉ, PLUS PRÉCIS QUE CELUI DU COUPÉ, QUI NOUS AVAIT DÉÇUS ●●●



- ❶ Par rapport à la CLA Coupé, la garde au toit progresse sensiblement à l'arrière.
- ❷ En revanche, le coffre, déjà petit, perd en volume au point de devenir un défaut.

ou de vouloir le forcer à grimper dans les tours. Beaucoup plus judicieux est de l'exploiter dans sa meilleure plage de régime, plus précisément celle dans laquelle il délivre sa valeur de couple maxi. Dans la pratique, c'est simple : il suffit de laisser travailler la boîte dans la position Drive et de garder les deux mains sur le volant ! De toute façon, il ne sert à rien de forcer la machine dans l'espoir de voir l'aiguille du compte-tours grimper dans la zone rouge : peu importe le



PLUS

Agrément de conduite
Richesse d'équipements
(en série ou en option)
Vertueuse en termes
écologiques

MOINS

Volume du coffre
Puissance limitée
Petit réservoir



- ❶ Sous cet angle, la silhouette ne présente pas une personnalité permettant de l'identifier directement à une Mercedes.
- ❷ Très bonne résolution de l'image. En outre, son réalisme en mode caméra ne déforme pas la réalité.

mode choisi, la gestion de la boîte empêchera le moteur de s'y aventurer. Là encore, un choix technique révélateur, dans la mesure où une boîte de "vraie" AMG fonctionnerait différemment et octroierait plus de liberté.

Faut-il le rappeler ici, la CLA Coupé essayée voici peu nous avait quelque peu déçus par la définition de son châssis, dédié davantage au confort qu'à la précision et à l'agrément de conduite. Et les trains à amortissement piloté

n'avaient rien changé. C'est donc méfiants que nous avons abordé la prise en main de la Berline 180 d dotée d'un amortissement classique. Quelle ne fut pas notre surprise de constater le caractère enjoué du châssis, autrement plus appliqué à une lecture sérieuse du revêtement et à une restitution conforme de nos instructions données depuis le volant, cela sans dégrader le moins du monde le confort ! Ils sont sacrément farceurs chez Mercedes... ▢

L'avis de Stany Meurer



J'avoue avoir pris du plaisir à son volant, mais une berline tricorps ne correspond pas à mes besoins.

70%
Quotient
Émotionnel



MERCEDES CLASSE A BERLINE 180 d 116 ch AMG Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 116 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 260 Nm de 1750 à 2750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1461 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. dble embrayage/7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	225/45 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,55/1,80/1,45/2,73 m
Poids/tractable freiné	1455/1400 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 10,6 s
Vitesse maxi	■ 206 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 410 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 38 050 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (103 g/km)
Prix du modèle essayé*	44 500 €
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, AFIL, banquette AR rabattable 40/20/40, clim auto bizonne, commande vocale, démarrage sans clé, détecteurs pluie et luminosité, détection de somnolence, instrumentation numérique sur écran 7 pouces, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, Park assist + cam. de recul, phares LED, régul./limit. de vitesse, rétros int. et ext. côté conducteur électrochromatiques, sellerie similicuir Artico/tissu, syst. multimédia avec écran media tactile 10,25 pouces/autoradio-CD MP3/GPS/prixe USB...

Options

Accoudoir central AR (200 €), affichage tête haute (1 200 €), amort. piloté (1 200 €), avert. angles morts (550 €), hi-fi Burmester (500 €), pack d'assistance à la conduite (2 200 €), peintures spéciales (750 à 2 450 €), recharge de smartphone par induction (250 €), régul. de vitesse adaptatif (750 €), sellerie cuir (1 400 €), toit ouvrant panoramique (1 150 €)...

Consommations	
Mixte	■ 4,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 4,2/3,7 l/100 km
Réservoir	■ 43 l

Note EuroNCAP **5 étoiles** ⁽¹⁾

Pays de fabrication **Allemagne**

(1) résultat de la Classe A

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Petit moteur économique, à la puissance suffisante. Boîte intelligente et réactive. Bon compromis efficacité, précision et confort du châssis. Équipement de série complet, pouvant être facilement complété via la liste d'options. Coffre trop petit.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Un minipas vers l'hybride

Pour tenter de réduire toujours plus la consommation, l'ensemble de la gamme essence (35, 40 et 45 TFSI) et les deux moteurs diesel d'entrée de gamme (30 et 35 TDI) se voient dotés d'un système de micro-hybridation légère de 12 V. Pour faire simple : une batterie supplémentaire de 12 V vient épauler le moteur, notamment pour prendre en

charge l'alimentation de certains organes périphériques. D'après Audi, le dispositif permet d'économiser jusqu'à 0,3 l/100 km. Pas mal, mais à vérifier. Pour être la plus vertueuse possible, la nouvelle S4, dotée désormais d'un V6 diesel de 347 ch, inaugure un système électrique plus abouti de 48 V avec un compresseur électrique.

Elle se met en 4 pour rester dans le coup

Quatre ans : l'âge de la maturité automobile. Surtout, désormais, c'est celui qui rend obsolètes (ou presque) les systèmes de connectivité et les aides à la conduite. L'A4, qui n'entend pas se laisser distancer sur ce terrain, opère une petite mise à jour.

Par Méлина Priam Photos Adrien Cortesi



Continuer à faire bonne figure coûte que coûte. “L’Audi A4 est un de nos best-sellers”, clai-
ronne Alex Jung, responsable du design extérieur. Certes !

Mais, comme toutes ses congénères, la berline souffre. D’ailleurs, aujourd’hui, l’essentiel des ventes est réalisé avec l’Avant, comprenez le break (60 % en France). Et encore, ce pourcentage ne tient pas compte de la plus baroudeuse Allroad (13 %), toujours au menu (lire encadré p. 69) malgré la multiplication des SUV au sein de la gamme. Alors, une fois n’est pas coutume, Audi s’est fait violence. Comme le détaillait mon voisin de bureau Florian Chopin dans le numéro 1 035 de *L’Auto-Journal*, les designers se sont fendus d’un restylage qui se voit. Cela semble si contre-nature de la part d’Audi qu’il est difficile de ne pas le souligner. Sans doute le constructeur espère-t-il que ce nouveau look, plus énergique, dynamisera aussi les ventes. Et permettra, dans le cas du break, de contrer

l’arrivée de la grande rivale de chez BMW, la Série 3 Touring (lire par ailleurs p. 38).

L’A4 a beau muscler sa ligne, au volant, elle s’apprécie davantage pour son confort que pour son agilité et sa sportivité.

Du moins dans le cas de notre modèle d’essai, un break 40 TDI, comprenez – décidément, l’appellation d’Audi ne veut plus rien dire – doté du 2.0 diesel de 190 ch, associé à la très douce boîte à double embrayage S tronic à 7 rapports. Évidemment, au volant d’une S4, il en irait autrement, Audi ayant prouvé qu’il savait mettre au point des sportives. Mais dans le cas présent, sans être pataud, loin s’en faut, le châssis, qui n’évolue pas techniquement – contrairement à ce que la légère évolution de gabarit (+ 2,4 cm) pourrait laisser penser – s’illustre avant tout par son remarquable équilibre général et le bon travail de ses suspensions. Même en définition S line, l’A4 Avant ménage les vertèbres et filtre les irrégularités de la route efficacement. ➔



❶ Le changement de système multimédia et l'arrivée du nouvel écran tactile entraînent une réorganisation de la console centrale: exit la molette et le minipavé digital, remplacé par un rangement. La finition est au cordeau. ❷ Le confort de suspension est une des qualités de l'A4. Il est d'autant plus mis en exergue que les sièges avant prennent soin des séants et assurent un excellent maintien. Réglages électriques et massage sont en option (930 et 600 €).

Précisons toutefois que nous avons droit à un système d'amortissement piloté (1 090 €). La transmission Quattro, de série sur ce modèle, assure quant à elle une motricité sans faille, évitant au train avant d'être mis à mal par le couple généreux du diesel. Un 2 l de 190 ch en l'occurrence, également inchangé, puisqu'il est l'un des rares à ne pas recevoir le nouveau système de micro-hybridation (voir encadré p. 66), mais qui, en puissance, sied fort bien à l'A4. Il est toujours très bien secondé par la boîte S tronic 7, même si celle-ci nous a semblé manquer parfois d'un peu de réactivité.

PLUS
Agrément de conduite
Compromis confort/comportement
Facilité de prise en main sidérante
—
MOINS
Tarif et options onéreuses
Boîte S tronic un peu lente parfois

Le binôme a aussi le bon goût de ne pas trop consommer. Audi promet qu'il ne dépasse pas les 5 l/100 km en moyenne. Pour notre part, nous avons relevé une consommation de 6,1 l/100 km sur la berline équipée du même attelage, ce qui donne une indication plus proche de la réalité.

Les mises à jour des équipements de bord et des aides à la conduite sont plus nombreuses que les évolutions mécaniques et techniques.

C'est la tendance actuelle. Ainsi, l'A4 hérite d'un nouveau système multimédia, basé sur un

large écran tactile de 10,1 pouces façon tablette, qui trône sur le dessus de la planche de bord. Accessible, intuitif, il permet d'accéder facilement à toutes les fonctionnalités: radio, GPS, téléphone, connectivité, services connectés de plus en plus nombreux et complets (e-mails, Google, dépannage, liaison directe avec votre concessionnaire pour l'entretien, localisation de place de parking...) et à tous les réglages de bord et de la voiture. Toutefois, ce passage au 100 % digital se traduit par la disparition de la molette et des touches de raccourcis qui étaient placées sur la console centrale. Une perte que certains regretteront sans doute. J'en fais partie. En effet, il est des situations, comme par exemple

LE CHÂSSIS NE CHANGE PAS, MAIS L'A4 S'ÉTIRE DE 2,4 CM. LE PLI LATÉRAL DE CARROSSERIE EST PLUS MARQUÉ, MAIS DISCONTINU ●●●

L'avis de Méline Priam



Plus je conduis des SUV et plus j'aime les breaks! Surtout lorsqu'ils sont de la trempe de l'A4 Avant.





1

❶ Dotée d'office de la transmission intégrale Quattro, l'A4 Avant 40 TDI assure un remarquable équilibre routier. ❷ Ce n'est pas forcément la plus spacieuse de la catégorie, mais l'A4 fait bonne figure, même si le tunnel de servitude central est toujours encombrant et gênant sur une version Quattro. ❸ Son coffre non plus n'est pas le plus grand (mesuré par nos soins à 418 dm³), mais il n'a pas à rougir de la comparaison face à celui de certains SUV.



2



3

changer rapidement l'échelle de la carte du GPS, dans lesquelles la commande classique se révélait plus pratique. De même, exit le minipavé tactile qui permettait d'écrire une destination avec le doigt: dommage! La fonction est toujours proposée, mais via l'écran et là aussi, c'est moins direct. À la place de celui-ci, Audi a aménagé autour du sélecteur de position de la boîte un rangement: au moins, l'espace n'est pas perdu. Seuls perdurent les commandes de climatisation et quelques boutons, comme ceux du Drive Select ou la déconnexion de l'ESP. En quatre ans, les systèmes de conduite autonome ayant fait un bond en avant, l'A4 rattrape aussi son retard en la matière, avec notamment une aide au franchissement de ligne désormais active, c'est-à-dire avec correction de la direction, et un régulateur de vitesse adaptatif plus abouti, activable à partir de 20 km/h, lequel gère l'arrêt complet dans les bouchons. ▢

L'Allroad fait de la résistance

Il y aurait lieu de penser qu'avec des SUV plus nombreux, Audi pousserait à la retraite la déclinaison Allroad. Nenni! Les ventes de cette dernière sont loin d'être négligeables. En prime, il s'agit de versions haut de gamme qui dégagent de confortables marges. Forcément Quattro, dotée d'une garde au sol surélevée de 35 mm et affublée d'un look de baroudeuse, l'Allroad n'accueille pas les moteurs d'entrée de gamme. Elle est disponible en 45 TFSI (245 ch) ou 40 TDI (190 ch) à des prix corsés: 52 600 et 51 600 €.



AUDI A4 AVANT 69

40 TDI 190 ch Quattro

S tronic 7 S line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 190 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 968 cm³/10 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	rob. dble embrayage /7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques	245/40 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,73/1,85/1,44/2,82 m
Poids/tractable freiné	1 690/1 800 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 7,6 s
Vitesse maxi	■ 210 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 418 dm³*

LE BUDGET

Prix	■ 55 725 €
Malus (CO ₂)	■ 210 € (132 g/km)
Prix du modèle essayé**	67 695 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Mesures L'AJ. **Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking avec cam. de recul, Audi Virtual Cockpit, Bluetooth, châssis Sport, clim auto 3 zones, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, freinage auto d'urgence, hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, phares LED, plancher coffre réversible et filet de séparation, régul./lim. de vitesse, sièges AV Sport, rétros ext. et vitres élect., syst. multimédia avec écran 10,1 pouces/GPS/fonction Mirror Screen compatible Apple Car Play et Android/prises USB...

Options

Accès et démarrage sans clé (720 €), affichage tête haute (1 190 €), assistant codes/phares auto (190 €), pack Assistance stationnement (1 670 €), pack Assistance Route: AFIL active, alerte de précollision et détection piétons, lecture des panneaux, régul. vitesse adaptatif... (1 800 €), phares Matrix LED (750 €), peinture métal. (1 060 €), sellerie cuir (1 210 €), sièges AV électriques (930 €), suspensions adaptatives (1 190 €), toit pano vitré (1 800 €)

Consommations	
Mixte	■ 5 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,7/4,6 l/100 km
Réservoir	■ 58 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Ce restylage de mi-carrière est l'occasion pour l'A4 de remettre à niveau ses technologies embarquées et ses aides à la conduite, pour rester dans le coup face à des BMW Série 3 et Volvo V60. L'A4 Avant 40 TDI reste une machine à "bouffer du kilomètre" dans un confort remarquable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



SKAGEN

Modèle Aaren Kulor

Prix de vente indicatif : 99€

Inspirée des villes danoises colorées, où s'exprime un style de vie dynamique et rythmé par l'aventure. Cette nouvelle collection est animée par la recherche de nouvelles expériences, toute en couleur.

www.skagen.com



MURAT PARIS

Bracelet 1847

Prix de vente indicatif : 115€

En argent 925 rhodié, ce bracelet sobre et élégant apporte la touche finale au look d'été. Au design minimaliste et masculin, rien n'est laissé au hasard pour offrir à ces messieurs l'accessoire du quotidien idéal.

www.murat-paris.com



CHEVIGNON

By Gauthier Borsarello

Prix de vente indicatif : 50€

40 ans après la naissance de la marque, Gauthier Borsarello imagine une collection capsule en édition ultra-limitée aux accents rétro pour fêter la date anniversaire. Composée de 6 modèles phares dont le tee-shirt « Conquest ». A découvrir dans les flagships et sur l'e-shop. www.chevignon.com



NORTH SAILS

Les Voiles de Saint Tropez

Prix de vente indicatif : 79 €

La marque officialise pour 2019 son partenariat avec la prestigieuse régate « Les Voiles de Saint Tropez » et propose une collection capsule masculine. On y retrouve ce polo composé à 100 % de coton résistant ! northsails.com



EDEN PARK

Bomber bleu marine en laine

Prix de vente indicatif : 595€

Conçu à l'origine par l'armée américaine, cette pièce incontournable du vestiaire masculin a été réinterprétée pour la saison automne/hiver. Le bomber prend des allures French Flair. Avec son col amovible, il se porte aussi bien en version sport que citadine. www.eden-park.fr

DYSON

Aspirateur sans fil
Dyson V11™ Absolute

Prix de vente indicatif : 649€

Avec un moteur numérique Dyson V11, la nouvelle génération offre 20% de puissance supplémentaire, une autonomie allant jusqu'à 60 minutes (1) ainsi qu'un système de filtration de pointe ! www.dyson.fr

[1] Délivré en mode ECO avec un accessoire non motorisé. Pour plus d'informations, se référer au site Dyson.fr



IZAC

Sneakers en cuir

Prix de vente indicatif : 149,99€

La marque créée en 2003 propose comme chaque saison des pièces intemporelles et élégantes. Ces sneakers fabriquées au Portugal sont composées d'un mélange cuir lisse, légèrement grainé et suédé. www.izac.fr

Biographie

SITE DE PRODUCTION

FLINS (France)

EXEMPLAIRES VENDUS

Durant l'exercice 2018, il s'en est vendu **18011** en France, soit 2721 unités de plus qu'en 2017! À noter qu'à ce jour, 93 % des acheteurs préfèrent louer les batteries que les acheter.

MOTORISATIONS

ÉLECTRIQUE: puissance de 77 à 135 ch, batterie de 22 kWh à 52 kWh, autonomie théorique de 210 km à 390 km selon les versions.

MODÈLE LE PLUS VENDU

Zoé R90 Zen, devant R90 Life et R110 Intens.

Sa seconde vie en occasion

Si vous ne devez pas rouler beaucoup et en sachant que, de toute façon, une Zoe n'offrira jamais la même polyvalence d'utilisation qu'une Clio, le bon plan est évidemment de vous tourner vers une version "petite autonomie", à présent délaissée : c'est là que vous ferez les meilleures affaires sur le plan financier.

YANN LEFEBVRE



Née en 2012
Fin de carrière 2019

Renault Zoe

Par Stany Meurer

Première "vraie" Renault électrique spécifique et séduisante, la Zoe avait toutes les cartes en main pour connaître un grand succès populaire. Du moins sur le papier...

Elle fut l'une des attractions du Salon international de l'automobile de Genève 2012, quelques mois à peine avant d'être proposée à la vente, alors que la Renault Zoe Concept présentée au Salon de Francfort 2009 et au Mondial de l'Auto 2010 avait donné un avant-goût très réaliste. Parmi les spécificités originelles du modèle, rappelons que l'acheteur se portait acquéreur uniquement du véhicule, les batteries (éléments fort onéreux sur une voiture électrique) étant louées.

Une bonne idée sur le principe mais qui dans la pratique aura constitué un frein à sa diffusion, le propriétaire ayant à subir un coût fixe mensuel d'utilisation, qu'il utilise ou non sa voiture. Mais ce n'est là qu'un des handicaps qui ont perturbé la carrière de la Zoe (150 000 exemplaires produits tout de même, dont la moitié environ aura trouvé preneur en France). Parmi les autres, citons une autonomie très faible de la version originale (défaut corrigé par la suite) qui confinait son usage

à la ville et limitait sa polyvalence, comparé à un classique véhicule thermique. S'ajoutait au moment de sa sortie un autre inconvénient : le réseau embryonnaire des bornes de recharge et le fait que tout le monde ne dispose pas d'un garage personnel où peut être installé un point de recharge. En fait, sans doute que le plus grand tort de la Zoe aura été d'être née trop tôt et distribuée par un réseau qui ne s'est pas totalement investi à l'époque pour la promouvoir. ▢



SECRETS AUVERGNATS

En Auvergne, rien ne se jette. Surtout aux archives et réserves du patrimoine Michelin, qui regorgent de voitures et objets insolites. Depuis le tout début, l'entreprise prend soin de son histoire. Passionnante histoire.

Par **Guy L'Hospital** Photos **Christian Martin**



Retrouvez la vidéo
Après avoir téléchargé
l'application gratuite
Flashcode, scannez
ce symbole.

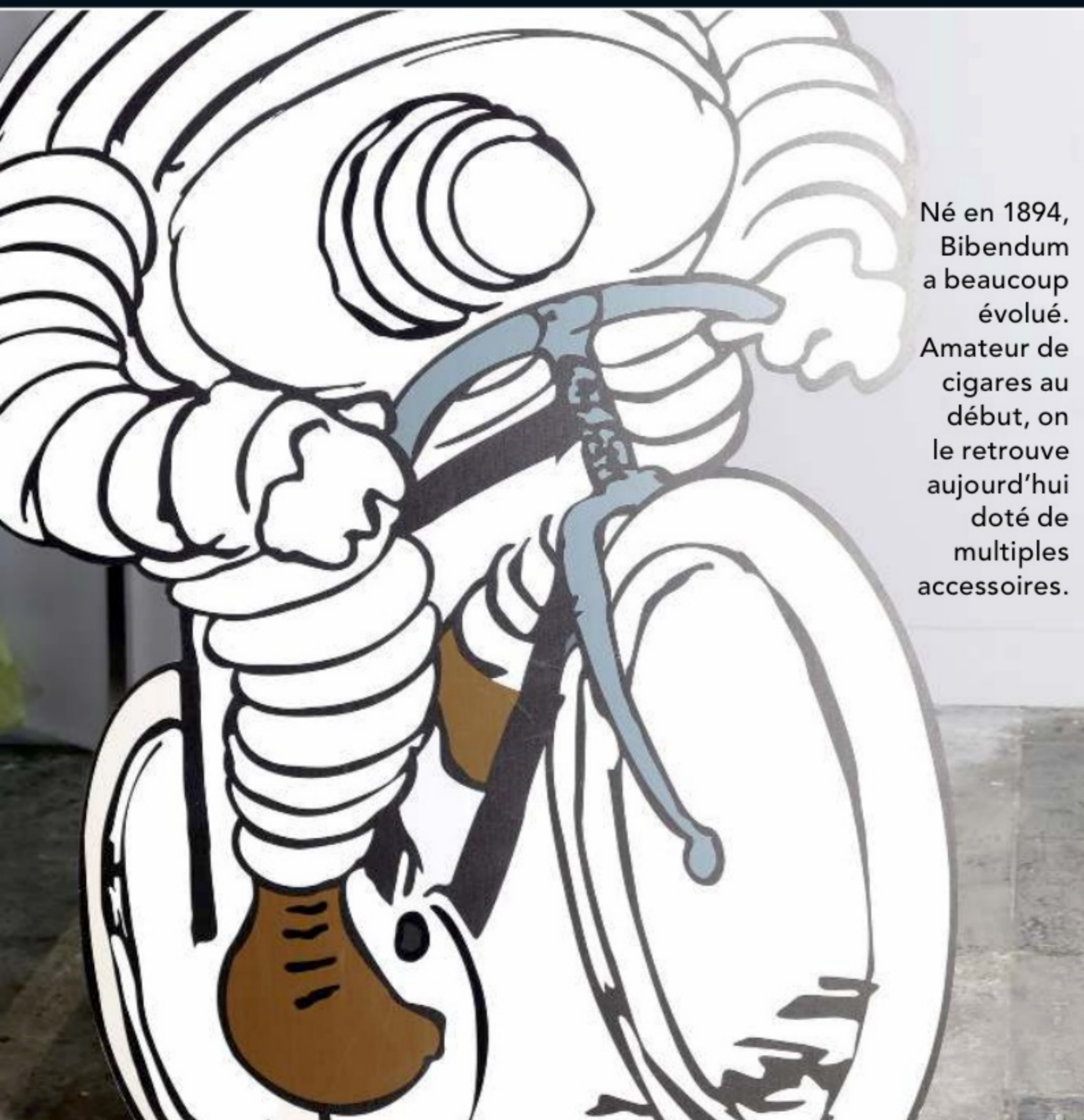


Au cœur de l'usine de Cataroux à Clermont-Ferrand, les réserves du patrimoine cachent des collections de voitures, de pneumatiques et de tous les objets qui ont fait l'histoire de la marque.

Dans l'habitacle de ce break DS, un lourd appareillage pour enregistrer les mesures des tests. Aujourd'hui, quelques capteurs et un ordinateur portable suffisent.



Voitures de sport, d'essai, publicitaires ou encore de série... Tous les modèles qui ont contribué à l'histoire de la marque ont leur place ici.



Né en 1894, Bibendum a beaucoup évolué. Amateur de cigares au début, on le retrouve aujourd'hui doté de multiples accessoires.



- ① À droite, la première affiche avec Bibendum réalisée par l'artiste O'Galop avec le slogan "Le pneu Michelin boit l'obstacle".
- ② La Sahara, avec ses deux moteurs, n'est pas la 2CV qui représente le mieux la simplicité du modèle souhaité par Michelin.



André, ne trouves-tu pas qu'il ne manque que des bras et des jambes pour en faire un bonhomme ?",

questionne Édouard Michelin en montrant la pile de pneus exposée sur la foire à Lyon en 1894. C'est ainsi qu'est né Bibendum et, avec lui, une communication d'un nouveau genre pour l'industrie française. Édouard Michelin, qui avait fait l'école des Beaux-Arts, et son frère, André, ont toujours su marier à merveille l'esprit d'innovation avec le sens de la communication. À Clermont-Ferrand, à quelques encablures de l'Aventure Michelin, le musée qui retrace l'histoire de Michelin, se cachent les réserves du patrimoine historique de la marque. Un joyeux bazar que Stéphane Nicolas, responsable du patrimoine, connaît à la perfection. *"Ici, on trouve de tout, une collection de pneus bien sûr, des objets tels que des panneaux de signalisation, et aussi des véhicules. Ceux-ci sont répartis en quatre familles : d'essai, de sport, de tourisme et publicitaires"*, cadre Stéphane Nicolas.

Plus que d'un cadre, c'est d'une boussole dont nous aurions besoin. Les allées ne sont pas marquées, le passage est étroit et la poussière recouvre nombre d'objets. Pour bien s'impré-

gnier du lieu, l'idéal est de tenter d'accéder à l'échelle du bus à impériale. Sur le toit de celui-ci, le regard embrasse l'ensemble de l'entrepôt. De la Xsara WRC de Loeb à la Peugeot 604 blindée de François Michelin, en passant par une kyrielle de voitures publicitaires, de précieux véhicules d'essai, une montagne de pneumatiques, de l'outillage réformé, des panneaux de signalisation, des Formule 1 ou des bouts de celles-ci, des rayonnages, des malles... Toute l'histoire de Michelin est racontée à vos pieds.

Des camions à 160 km/h

Nous pourrions passer la journée ici à fouiller sans même savoir quoi chercher. Juste pour découvrir. Parmi les véhicules ayant servi à tester les pneumatiques, rares sont ceux à être accessibles. Certains ne donnent d'ailleurs aucune indication extérieure. Le Willème de 1958 ne peut pas passer inaperçu. C'était le plus puissant des châssis de l'époque. Derrière l'énorme V8, les Michelin ont adapté et carrossé le Willème pour tester les pneus de camions à grande vitesse. Car, à cette époque, les progrès technologiques laissaient penser que le transport de marchandises allait se développer... à très grande vitesse. Les autoroutes françaises étant encore rares, les tests avaient

Michelin tombe dans le panneau

Sur le modèle anglais, André Michelin imagine une signalisation routière dès 1910. Produits jusqu'en 1971, les panneaux de signalisation et bornes kilométriques Michelin jalonnent toujours quelques routes et croisements en France. Ils ont été conçus pour résister à l'épreuve du temps à partir de lave émaillée sur un support en béton armé. Surtout, ils devaient porter le nom de Michelin, afin de faire la publicité de la marque.



❶ En 1951, le pilote italien Bracco rejoint Le Mans par la route avec son Aurelia chaussée de pneus radiaux. Suite à un désistement, il s'inscrit et prend la première place de sa catégorie. ❷ La moto-roue de la caravane du Tour de France.



Le Renault Spider Mappemonde a été utilisé pour vanter les mérites des cartes et guides Michelin sur le Tour de France.



Des stations-service aux restaurants

À proximité du musée, certaines archives sont dédiées aux petits objets, livres et affiches. Dans l'une des nombreuses pièces climatisées, une collection complète du fameux Guide Rouge, depuis les premières éditions au début du siècle à celle encore imprimée en 2019. "Le succès ne se dément pas vraiment, indique Stéphane Nicolas, mais les informations que le Guide Rouge renferme n'ont plus grand-chose à voir. Il y a plus de cent ans, on l'achetait pour connaître avant tout l'emplacement des stations-service et des garages. Aujourd'hui, ce sont les restaurants étoilés. Mais l'idée reste la même puisqu'il s'agit toujours d'apporter une assistance au voyageur."



Les frères Michelin ont été pionniers dans divers domaines, y compris la communication.

lieu en Italie. Après le Willème, il y eut le fameux Mille-Pattes, exposé au musée. Moins spectaculaire extérieurement, un break DS blanc intègre tous les savoir-faire en matière de mesures par l'entreprise auvergnate. "C'est très impressionnant, reconnaît Stéphane Nicolas, mais il est certain qu'aujourd'hui, pour obtenir des résultats de mesures encore plus fins, l'outillage tiendrait dans une simple valise."

Le savoir-faire en démonstration

Parmi les innombrables voitures publicitaires, celles qui ont devancé le Tour de France sont bien sûr les plus nombreuses. Citons le Renault Spider Mappemonde qui avait pour vocation de mettre en valeur le fameux guide Michelin (voir encadré ci-dessus), la moto-roue tractée par une Méga Club ou encore les Smart et Coccinelle enveloppées dans un pneu géant. Mais la publicité Michelin ne commence ni ne s'arrête avec la caravane du Tour de France.

Sur le flanc de la Morris, le slogan de l'époque, *in english for sure*, montre un Bibendum, toujours gonflé. Un peu plus loin, Bibendum (toujours lui) sur le pavillon d'une Peugeot 201 permettait aux garagistes visités par les commerciaux de savoir immédiatement à qui ils avaient affaire. L'industriel auvergnat a aussi beaucoup utilisé les Citroën Type H pour vanter ses pneumatiques. Selon Stéphane Nicolas, "Le fourgon tôle avait été utilisé pour trôner en tête de la caravane qui sillonnait les plages de France en distribuant des jeux aux enfants."

Et le radial changea la course

Avant l'invention du pneu radial, les résultats des compétitions automobiles étaient pour le moins incertains. Ce qui n'empêchait pas Michelin de participer, en tant que fournisseur de pneumatiques mais aussi en tant que constructeur (Paris-Bordeaux-Paris en 1895 avec l'Éclair, première voiture au





Le Citroën Type H, alias le TUB, sillonnait les plages de France pour distribuer des jeux aux enfants.



❶ Le Mille-Pattes fait partie de l'exposition permanente du musée. Dans les années 70, doté d'un V8 Chevrolet, il servait à tester les pneus de poids lourds, qui étaient placés à l'intérieur, au centre de l'engin.
❷ Ce bus est encore utilisé aujourd'hui pour célébrer les exploits de l'AS Montferrand.



❶ Sculpture de Bibendum réalisée sur cadre métallique à base de pneus recyclés.
❷ Pour profiter d'une vue d'ensemble sur les réserves, il faut se frayer un chemin et monter sur le toit du bus à impériale.
❸ Plusieurs salles, à proximité du musée, regroupent les guides, les plus petits objets et les nombreuses affiches publicitaires classées par années et par pays.



monde chaussée de pneumatiques) aux multiples compétitions organisées en France et de remporter de valeureux succès. Étonnamment, l'industriel n'avait pas mesuré tout de suite l'intérêt qu'apportait l'invention du pneu radial en compétition. C'est une écurie privée qui remporta, dans sa catégorie, les 24 Heures du Mans avec une Lancia Aurelia. Elle est là. Devant nous. Splendide. Prête à bondir. Dans cette même catégorie, en soulevant quelques plastiques ou bâches de protection, le visiteur pourra découvrir quelques monoplaces, voitures de rallye ou motos qui ont limé leur gomme sur l'asphalte des circuits ou des épingles du Tour de Corse.

Le garage de la famille Michelin

Toutes les voitures de série qui ont mérité leur retraite dans les réserves ont un lien étroit avec l'histoire Michelin. Il y a bien sûr les modèles ayant appartenu à un membre de la famille, comme la Voisin d'Étienne, mort accidentellement dans un accident d'avion. Il y a aussi la 604 blindée de François, transformée dans les années 70 après l'enlèvement du baron Empain. Citons encore ces drôles d'engins conçus ou transformés par des

écoles ou des indépendants et, bien sûr, un ou deux exemplaires de 2CV, sans doute la Citroën qui doit le plus à Michelin. "Tout l'esprit Michelin se trouve dans la 2CV, la simplicité, la légèreté, la robustesse", revendique Stéphane Nicolas, qui reconnaît vouer un véritable culte à la 2CV. Comment pourrait-il en être autrement pour le conservateur du patrimoine, tant les histoires de Citroën et de Michelin sont indémêlables ? □



Ce drôle de bonhomme contribue encore à vendre plus de 22 milliards d'euros de pneumatiques et produits dérivés dans le monde.

JEAN-ÉRIC VERGNE

MAÎTRE DE LA RÉGÉNÉRATION

BIO EXPRESS

- > Né le 25 avril 1990 à Pontoise (29 ans)
- > Champion de Formule Campus 2007
- > Champion de Formule Renault France 2.0 2008
- > Champion de Formule 3 britannique 2010
- > Vice-champion de Formule Renault 3.5 2011
- > 58 Grands Prix en F1 chez Toro Rosso de 2012 à 2014
- > Champion de Formule E en 2018 et 2019 (8 victoires, 20 podiums en 56 courses)



SAM BLOXHAM/LAT/FORMULE E

Les sourires du team principal Mark Preston (à g.) et de Jean-Éric Vergne traduisent leur joie après de longues batailles, sur la piste... et en interne.



Premier pilote à conserver sa couronne en FE, tout en menant DS-Techeetah vers la consécration au championnat des équipes, il a acquis une nouvelle stature. **Par François Dauré**

New York, New York... Depuis l'an dernier, Jean-Éric Vergne y scelle son titre de champion de Formule E. À croire que la chanson de Frank Sinatra lui était destinée : *"I want to wake up in that city that doesn't sleep and find I'm king of the hill, top of the heap..."* (Je veux me réveiller dans cette ville qui ne dort jamais et voir que je suis le roi de la colline, sur le toit du monde). Dans la jeune histoire de la compétition électrique, il pose une empreinte qui ne s'effacera pas. Il est le pre-

mier pilote à être sacré deux fois. Une rédemption, ou plutôt une régénération pour celui qui était, il n'y a pas si longtemps, un des deux grands espoirs français de la F1, avec Jules Bianchi.

Si son succès de 2018 avait la saveur d'un premier titre majeur, celui de cette année restera, sans doute, encore plus fort dans sa mémoire.

Ses mots après la dernière course à New York traduisaient bien son émotion : *"Je n'arrive pas*

encore à réaliser que je suis le premier pilote à gagner deux titres. Je ne peux que remercier mon incroyable équipe et ceux qui œuvrent en coulisses." Parce que cette saison 2018-2019 aura été celle des frustrations, des ratés, des doutes pendant sa première moitié, sa conclusion n'en apporte que plus de bonheur au pilote parisien et à son équipe. Au rayon des difficultés, à la mise en piste de la nouvelle génération de monoplaces (Gen2), s'ajoutait le changement de structure autour de lui. Seul team privé du pla-



"En FE, j'ai appris à défendre ma position", explique J-E.V. Ce qu'il a réussi à la perfection à Monaco après une pole position capitale.

Ici, il faut rembobiner sur quelques années en arrière. Lors de ses trois saisons en Formule 1 chez Toro Rosso, J-E.V. a entraîné une réputation de bougon, de râleur. Un caractère électrique (un signe peut-être...) capable de disjoncter. En fait, les traits d'un jeune pilote ambitieux, en mal de reconnaissance au sein de Red Bull, et de résultats.

De là à craindre le retour de Dark Vador-J-E.V., il n'y avait qu'un pas. Mais l'homme a mûri.

"Quand vous n'obtenez pas de bons résultats, vous ne pouvez pas pointer le doigt vers quelqu'un, dit-il. La seule chose à faire est de rassembler tout le monde et d'y prendre plaisir."

Il lui a fallu se battre contre certains, au sein de DS Techeetah, qui commençaient à penser qu'il n'était plus l'homme de la situation. Les victoires à Monaco, puis à Berne ont finalement rétabli l'ordre et relancé Jean-Éric Vergne vers la conquête de son deuxième titre.

Certes, la polémique de New York, lors d'une course chaotique, n'ajoute rien à sa gloire. Embourbé dans le bas du classement, il a demandé par radio à son team manager d'ordonner à son équipier de stopper en piste avec sa voiture endommagée suite à un accrochage, afin de déclencher une sortie salvatrice de la voiture de sécurité. Messages restés vains, heureusement, mais qui lui valent une journée de travaux d'intérêt collectif, infligée par la FIA. Ce qu'il accepte avec joie, dit-il, pour que : *"Nous, les pilotes, nous arrêtons de nous plaindre sans arrêt à la radio du comportement des autres afin d'en tirer un bénéfice."* Au bas de la copie, l'affaire fait un peu tache quand même. Cependant, pour avoir su se régénérer et surmonter bien des obstacles avec intelligence, Jean-Éric Vergne ne mérite pas l'opprobre mais les honneurs dus à un authentique champion.

ANDREW FERRARO/LAT/FORMULA-E

teau la saison précédente et doté d'un propulseur Renault client, Techeetah est devenu partenaire officiel de DS cette année. Ressources humaines, techniques et budgétaires en hausse donc, mais organisation et cohésion parfois aléatoires ont présidé au début de l'exercice. La performance n'était pas en cause : dès les essais d'avant-saison, l'attelage franco-chinois s'est situé parmi les trois meilleurs, avec BMW-Andretti et Audi-Abt. Les courses initiales du championnat n'ont fait que le confirmer, aussi bien avec Jean-Éric Vergne qu'avec son équipier, André Lotterer. Mais quelques erreurs de l'équipe (sur la consommation d'énergie entre autres) et quelques autres des pilotes laissaient

DS-Techeetah sans victoire jusqu'à l'ePrix de Sanya (Chine, 23 mars), sixième manche de la saison, où le Français débloquait le compteur. Il était temps !

Quelques semaines auparavant, le team principal, Mark Preston, évoquait une *"crise de croissance"* à propos de son équipe. Les dissensions internes s'avéraient plus que des rumeurs. Jean-Éric Vergne ne le nie pas : *"Nous savions que cela prendrait du temps pour faire fonctionner l'ensemble correctement. Nous avons pris l'exemple d'Audi l'an dernier, revenu très fort après une première partie de saison ratée. Mais cela n'a pas suffi à réveiller certaines personnes de l'équipe."*



*C'était en
janvier 1981
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/l/h:
3,83/1,48/1,60 m

Poids: 585 kg

Puissance:
29 ch DIN
à 5750 tr/mn

V. max.:
111,8 km/h

**Consommation
à 90 km/h:**
5,9 l/100 km



Dans les virages abordés à vive allure, la 2CV tangue, prend de la gîte, mais s'accroche toujours au bitume !

LA CITROËN 2CV CHARLESTON À L'ESSAI

Étonnante de simplicité et d'efficacité, la rustique 2CV concentre en elle tout le "génie français", parvenant à faire de grandes choses avec peu de moyens. Sans cesse remise au goût du jour, la plus ancienne voiture française se la joue rétro en 1981, en s'habillant en Charleston...

Par **André Costa** (1981) / **Thomas Riaud** (2019)

Extraits...

■ "Pour ceux qui ne s'en souviendraient pas, la 2CV Citroën est née en 1948. Elle est sans doute la plus ancienne voiture au monde en activité, bien qu'à dire vrai sa diffusion réelle n'ait commencé qu'en 1950."

■ "En trente ans, cette vieille dame a-t-elle pris beaucoup de rides, ou bien a-t-elle su suivre l'évolution assez radicale de ses concurrentes européennes dans les domaines des performances, de l'économie, du confort et de la sécurité, si ce n'est de l'esthétique?"

■ "C'est en 1950 que j'ai tenté d'approcher pour la première fois ce petit monstre sacré : j'ai bien dit « tenté », car les délais de livraison de la 2CV étaient à l'époque de deux ou trois ans, et seuls les médecins ainsi que les curés de campagne et les parlementaires ruraux avaient une chance de s'en voir attribuer une, au gré d'une méthode de sélection absolument hermétique."

■ "Le moteur de la 2CV est un miracle de simplicité, tout au moins dans l'exposé de ses caractéristiques de base : deux cylindres à plat refroidis par air, un vilebrequin à deux paliers, un arbre à cames central commandé par pignon et un carburateur inversé."

■ "Ici, la puissance maximale atteint 29 ch à 5750 tr/mn. À dire vrai, nous sommes loin du premier moteur de la 2CV : sa puissance atteignait tout simplement 9 ch à 3500 tr/mn!"



Difficile de faire plus minimaliste que ce tableau de bord comportant un seul cadran. Quant à la finition...

“ En fait, le premier banc d'essai de la 2CV fut publié dans *L'Auto-Journal* du 15 septembre 1950, la voiture étant mise à ma disposition par un lecteur. ”

↑ Ses qualités

BONNE TENUE DE ROUTE

“Perchée sur ses étroits 125, la 2CV fait preuve, dans la plupart des cas, d’une excellente tenue de route, surtout si le conducteur a le pied droit têtue dans les virages et s’il a pris également la précaution de conserver un minimum de puissance sous le pied.”

BONNE SUSPENSION

“Grâce à ses grandes roues de 15 et à ses importants débattements, la voiture se comporte extrêmement bien sur mauvais revêtement et en « tout-chemin », là où sa précieuse faculté d’absorber les obstacles importants la classe tout à fait à part.”

PERFORMANCES ACCEPTABLES À VIDE

“Au cours de mon essai routier, j’ai noté une moyenne commerciale sur routes secondaires moyennement accidentées et peu fréquentées de 90 km/h, ce qui n’est quand même pas à dédaigner.”

↓ Ses défauts

FONCTIONNEMENT BRUYANT

“L’insonorisation est médiocre : le moteur ronfle, les freins grincent, les portières et le capot claquent et cent bruits de carrosserie nous ramènent 30 ans en arrière.”

GROSSE SENSIBILITÉ AU VENT

“Sauf lorsque l’influence d’un très fort vent intervient – il vaut mieux s’abstenir de remonter la vallée du Rhône par l’autoroute un jour de mistral –, tous les types de terrain sont acceptés par le petit moteur avec beaucoup de bonne volonté.”

MÉDIOCRE ÉTANCHÉITÉ DES PORTIÈRES

“Outre les bruits nombreux évoqués plus haut, les portières qui jointent mal – au point de laisser passer l’air et la pluie – ne sont pas acceptables.”



❶ Parmi les innombrables séries spéciales basées sur la 2CV (France 3, Thalassa, Dolly...), la Charleston est, de loin, la plus élégante. ❷ Les sièges avant – amovibles – et la banquette arrière sont garnis d’un élégant tissu pied de coq. ❸ Le coffre arrière, qui reçoit la roue de secours, a une capacité limitée en cas de grand voyage.



“Entre le louvoyage et le vent arrière, ma voiture accusait des différences de vitesse maximale de plus de 40 km/h au compteur.”



❶ Pour sa Charleston, Citroën abandonne les disgracieux phares carrés, symbole de modernité, pour revenir aux plus élégants phares ronds, jaunes de surcroît! ❷ La 2CV Charleston reçoit le "gros" bicylindre refroidi par air de la 2CV6: ce 602 cm³ développe 29 ch à 5750 tr/mn. ❸ Une cale en bois est fournie avec la voiture, Citroën n'ayant pas totalement confiance en l'efficacité du frein à main! ❹ En cas de défaillance du démarreur électrique, la Charleston peut compter sur une bonne vieille manivelle!



Extraits...

■ "La suspension est à 4 roues indépendantes, par bras longitudinaux et ressorts hélicoïdaux disposés dans des «pots» longitudinaux, avec interrédaction entre l'avant et l'arrière. Autre caractéristique de moins en moins commune, les freins sont à tambour sur les 4 roues."

■ "Amenée sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la Charleston a tourné, le chauffeur se trouvant seul à bord, à 111,8 km/h. Le constructeur indique 115 km/h, mais compte tenu de la «fragilité» de la 2CV aux influences extérieures, la performance est parfaitement honorable."

■ "À propos de nervosité, les 400 m départ arrêté ont été couverts, avec deux personnes à bord, en 22"9 et les 1 000 m départ arrêté en 44"5."

■ "Avec cette Charleston, nous sommes loin de la 2CV de 1950 qui grimpait le col du Bonhomme, dans les Vosges, en seconde et sans pouvoir dépasser 35 km/h!"

■ "L'implantation du volant offre peu de points communs avec l'organisation d'une voiture de sport et les manœuvres ne sont pas d'une grande douceur."

■ "La climatisation est dans son ensemble très satisfaisante, ne serait-ce qu'en raison de la présence d'une capote découvrant en grande partie la voiture."

■ "L'altitude lui fait peur, mais elle crapahute aisément dans le sable et les cailloux, menant, depuis trente ans, ses amoureux aux quatre coins du monde."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Cette année, Citroën fête ses 100 ans, et nul doute qu'avec la Traction et la DS, la géniale 2CV figure dans le tiercé de tête des modèles les plus mythiques. Mais contrairement à d'autres modèles de légende réactualisés avec succès, comme la Fiat 500 ou la Mini, Citroën n'a jamais réussi à donner une véritable descendance à la 2CV. Unique tentative dont on se serait bien passé: la peu convaincante et anecdotique e-Mehari, triste évocation du modèle iconique des années 1970...

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 PEUGEOT

“J’aimerais évoquer le troisième remplacement de la commande de clignotant sur une Peugeot 107 de 2009 qui a 35 000 km. Le service clientèle, après ma demande d’une participation financière, l’a déclinée par un courrier « copier-coller ». Le remplacement coûte environ 200 €. Soit pour les trois opérations l’équivalent de 10 % du prix de la voiture neuve... Après ce troisième remplacement, j’ai récupéré le modèle défaillant et, selon moi, les difficultés de contact électrique proviennent d’un agglomérat de plastique noir peut-être issu d’un phénomène entre plastique et graisse. Dans tous les cas, si ce n’est que ça, il y a matière à réflexion...”

Guy Pitot

Thierry Lemarchand nous parle de son Alfa Romeo Spider V6 3.0 24 S



ACHETÉ D'OCCASION EN AVRIL 2017 (1^{re} IMMAT. EN JUILLET 2001, 110 000 km AU COMPTEUR), 16 000 km PARCOURUS.

“Je cherchais un modèle avec un suivi, et le plus proche possible de l’origine. C’est toujours un bonheur d’en prendre le volant, avec son moteur addictif, principale motivation d’achat. Malgré la santé du moteur (220 ch), ce n’est pas une sportive, c’est une traction avec un poids assez important sur le train avant. Et il faut fermer les yeux sur la conso, de l’ordre de 14 l/100 km.”

Steven Douillard nous parle de sa Smart Fortwo ED Pure

“J’adore cette Smart électrique. Il y a des chances que ma prochaine auto soit la même.”



“J’ai pris possession de ma Fortwo ED en janvier 2018. Un mois après, un voyant orange s’allumait et m’empêchait de démarrer l’auto. Mercedes aura gardé ma voiture plus de 4 mois avant de changer la batterie de traction début janvier 2019. Depuis, le problème est réapparu quelquefois. Mais j’adore ma Smart. Elle est super agréable à conduire et braque incroyablement bien. Lorsque le feu passe au vert, beaucoup ont dû se résoudre à rester loin derrière. Les sièges sont confortables mais la suspension est ferme. L’écart de prix avec une version thermique équivalente est relative-

ment faible, d’autant que le faible coût à l’usage fait que la version électrique est rapidement amortie. J’utilise ma Smart ED surtout en campagne et sur nationale, où elle se comporte très bien. Les bornes de recharge publiques sont assez nombreuses. Il faut 3 heures pour la charger complètement, ce qui me permet de faire entre 110 km l’hiver et 150 km l’été. Il ne m’est pas rare de faire 200 km dans la journée, ce qui m’a donné envie d’aller jusqu’en Dordogne cet été, mais hors de question de prendre l’autoroute, l’autonomie fond comme neige au soleil.”

ACHETÉE NEUVE EN JANVIER 2018. 29 500 km PARCOURUS.

CONSO. MOYENNE : 12 kWh/100 km. SES PANNES : changement du pack batteries à 19 000 km à cause de bugs mettant en défaut l’auto (pris en charge sous garantie). Ciel de toit remplacé sous garantie (cause : taches de colle) en octobre 2018



aj L’avis de Brice Perrin

J’ai apprécié toutes les Fortwo électriques, du premier proto jusqu’à la plus récente version. Sur le plan symbolique autant que dans les faits, je trouve moi aussi que c’est la motorisation qui convient le mieux à cette micro-citadine, qui en devient silencieuse et surtout douce, sans les à-coups de transmission.

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

CLÉMENT CHOULOT

Une boîte de vitesses pour consommer moins de kWh ?

Plus la vitesse augmente, plus la batterie d'une voiture électrique se vide rapidement. Ne serait-il pas possible d'utiliser une boîte de vitesses afin de ralentir la vitesse de rotation du moteur à vive allure, et ainsi réduire la consommation électrique, donc augmenter l'autonomie ?

C'est une solution et certains constructeurs y pensent. C'est le cas de Tesla qui, pour son futur roadster, réfléchit à une boîte 2 vitesses afin d'améliorer la... vitesse de pointe. En fait, les voitures électriques ont suffisamment de couple à bas régime et tournent à des régimes si élevés (tout en conservant un bon rendement) qu'elles n'ont pas besoin d'une complexe et onéreuse boîte de vitesses. Un seul rapport permet de répondre à l'ensemble des besoins et de gérer efficacement les phases de recharge. Sur les modèles les plus récents, des palettes derrière le volant servent, non pas à changer de vitesses, mais à augmenter la force de la récupération d'énergie.



Mercedes EQC

Y. LEFEBVRE



Fiat 500

CHRISTIAN MARTIN

Coup de soleil sur ma fiat 500

Propriétaire d'une Fiat 500 de 2013, je viens de m'apercevoir que le tableau de bord avait une bosse, due à la chaleur, et qui, apparemment, va se fissurer. Quel est mon recours face au constructeur, la garantie légale étant passée ? Puis-je évoquer le vice caché et espérer une participation du constructeur ? **M. L.**

C'est envisageable, même si votre concessionnaire va sans doute plaider l'usure du temps et la forte exposition aux rayons du soleil. Il vous appartient d'argumenter (entretien, garage, région...) en plaçant que ce genre de défaut n'est pas censé se produire, même dans les régions fortement ensoleillées.

YANN LEFEBVRE



Citroën C4 Picasso

BlueHDi 120 ou 150 pour un C4 Picasso ?

Je recherche un C4 Picasso en occasion récente en boîte auto EAT6. J'hésite entre les BlueHDi 120 et 150. Les avez-vous testés et si oui, dans quel numéro ?

Qu'en pensez-vous ? **S. M**

Nous avons réalisé plusieurs essais du Citroën C4 Picasso avec ces deux moteurs (L'AJ n° 971 du 24 novembre 2016 ; n° 967 du 30 septembre 2016 ; fiche occasion du n° 946, 26 novembre 2015). Vous trouverez davantage de BlueHDi 120 sur le marché de l'occasion. C'est un bon moteur, même si nous préférons le 2.0 BlueHDi 150, surtout si vous visez une transmission automatique.

TOYOTA COROLLA

Les berlines compactes hybrides sont encore rares. Du coup, si cette technologie vous intéresse, la nouvelle Corolla doit retenir votre attention.

Par **Pascal Richard** Photos **Yann Lefebvre**

Après avoir mis le diesel à l'index, voilà que la Toyota Corolla met l'essence sur sa liste noire ! Enfin, il convient de relativiser car ici, le sans-plomb n'est pas totalement banni ; simplement, le moteur essence est épaulé par un moteur électrique et une batterie. La Corolla suit ainsi un schéma classique déjà vu sur l'Auris et la Prius depuis... 1997. Autant dire que

dans ce domaine, Toyota a eu tout le temps de peaufiner sa copie, au point d'en faire, sur certains marchés, son unique mode de propulsion.

Côté moteurs, on a donc le choix entre hybride... et hybride ! Deux niveaux de puissance sont au programme : 122 ou 180 ch. Dans le premier cas, l'ensemble moteurs électriques/batterie est associé à un 1 800 cm³, tandis que la version

180 ch utilise un 2 l. Côté carrosserie, la Corolla propose une variante cinq portes et un break baptisé Touring Sports. On notera que ce dernier propose un volume de chargement conséquent (624 dm³), alors que la berline doit se contenter de 273 dm³, ce qui est un peu juste. Quatre niveaux de finitions sont disponibles, ce qui autorise pas mal de combinaisons. Reste à trouver la bonne !

Sa devancière, l'Auris, réalisait en France l'essentiel de ses ventes en version hybride. La nouvelle Corolla en a tiré la conclusion qu'il était inutile de s'encombrer d'un autre type de motorisation !



LA GAMME

Moteurs / Prix	Active	Dynamic	Design	Collection	Malus écologique
Corolla Hybride 122h	26 950 €	27 950 €	28 950 €	31 450 €	0 €
Corolla TS Hybride 122h	27 950 €	28 950 €	29 950 €	32 450 €	0 €
Corolla Hybride 180h	–	–	♥ 30 950 €	♥ 33 450 €	0 €
Corolla TS Hybride 180h	–	–	♥ 31 950 €	♥ 34 450 €	0 €

LES MOTEURS

Hybride 122h

Dans cette définition, la Corolla ne semble pas, sur le papier, faire grand cas du plaisir de conduite. Sa puissance relativement modeste n'appelle pas à la gaudriole, mais pour peu que l'on sache adapter sa conduite au tempérament un rien débonnaire de l'auto, on obtient un ensemble finalement assez cohérent qui finit par convaincre, notamment en ville et sur les petits parcours. Sur autoroute, en revanche, il faut prendre son mal en patience, notamment lors des relances, sous peine de voir s'envoler le niveau de décibels pour un résultat qui, "chronométriquement" parlant, n'a rien d'extraordinaire. On l'aura compris, cette version est réservée à ceux qui font au quotidien de petits parcours et ne s'aventurent qu'occasionnellement sur autoroute.



♥ Hybride 180h

Moteur thermique plus généreux (152 ch au lieu de 98 ch pour le 1800 cm³ de la 122h), batterie plus conséquente et utilisant une technologie différente (Lithium-Ion sur la 122h, Nickel-Hydrure métallique pour le 180h). Cette dernière a l'avantage de mieux supporter les courants de forte tension et d'être plus sûre en cas de surchauffe. La 180h affiche des performances bien plus convaincantes que la 122h, notamment en reprises. L'agrément de conduite fait donc un bond en avant. Cela dit, malgré la puissance, il ne faut pas prendre la Corolla 180h pour une sportive. Reste que son rapport performances/consommation (6 l/100 km en moyenne) a de quoi donner le sourire.

①

① La suspension de la nouvelle Corolla assure un bon compromis confort/efficacité. ② À bord, la qualité de finition est perfectible. L'écran, très droit, est bien placé mais il est sujet aux reflets..



②

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Comme tous les modèles hybrides de Toyota, la Corolla fait l'impasse sur la boîte de vitesses mécanique. Un choix qui n'a rien de pénalisant et qui s'inscrit parfaitement dans la tendance du marché.

AUTOMATIQUE

Même si on ne peut pas vraiment parler de boîte

de vitesses, les trains épicycloïdaux qui équipent la Corolla se comportent à l'usage comme une boîte de vitesses à variation continue. La douceur est donc au programme en ville, mais sur route, il faut oublier toute envie de conduite un tant soit peu musclée, car dans ce cas la sensation de patinage et le niveau sonore deviennent fort désagréables. En revanche, si l'on fait preuve de douceur, cette transmission sait se faire oublier.

L/l/h/empattement: 4,37/1,79/1,43/2,64 m

L/l/h/empattement version break (TS): 4,65/1,79/1,43/2,70 m

MOTEURS HYBRIDES

	Corolla 1.8-122h	♥ Corolla 2.0-180h	Corolla TS1.8-122h*	♥ Corolla TS2.0-180h
Puissance maxi (ch à tr/mn)	122 à 5200	180 à 6000	122 à 5200	180 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	142 à 3600 + 163 Nm	190 à 4400 + 202 Nm	142 à 3600 + 163 Nm	190 à 4400 + 202 Nm
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	167	187	180	188
Accélération 0-100 km/h (s)	12	9,1	10,9	9,2
Reprise 90-130 en Drive (s)	12,4	7,8	NC	8,1

Budget

Conso. moyenne (l/100 km)	5,5	5,9	3,6	6
---------------------------	-----	-----	-----	---

*Données constructeur

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, accoudoir central AV, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne actif + détecteur de fatigue, allumage automatique des phares, banquette AR fractionnable, climatisation automatique bizona, démarrage sans clé, ensemble audio avec prise USB et connexion Bluetooth, freinage d'urgence autonome avec détection des piétons, gestion automatique du passage feux de route/feux de croisement, lecture des panneaux, ordinateur de bord, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Active	Dynamic	Design	Collection
Caméra de recul	–	série	série	série
Capteur de pluie	–	série	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	–	–	série	série
Phares bi-LED	–	–	série	série
Projecteurs antibrouillard	–	série	série	série
Sièges AV chauffants	–	–	–	série
Siège passager réglable en hauteur	–	série	série	série
Toit ouvrant panoramique électrique	–	–	♥ 1 000 €	–



❶ À bord de la berline, l'espace aux jambes à l'arrière est un peu juste (20 cm). Le break, qui dispose d'un empattement plus grand (+ 6 cm), se montre infiniment plus généreux avec un espace de 27 cm... ❷ L'ordinateur de bord vous renseigne sur "qui fait quoi", mais également sur l'évolution de la consommation. ❸ Avec un volume de 273 dm³, le coffre de la berline est un peu juste. À l'inverse, la version break avec ses 624 dm³ se montre particulièrement généreuse. ❹ L'instrumentation digitale ne pose pas de problème de lisibilité. ❺ La Corolla propose plusieurs modes de conduite (Eco, Normal, Sport, Sport +). Le mode EV permet de rouler sur la batterie en mode 100 % électrique. ❻ La transmission, très douce en ville, est un vrai bonheur. En revanche, sur route, elle n'aime guère être bousculée !



LES FINITIONS

ACTIVE

Dès le premier niveau de finition, la Corolla propose une panoplie d'équipements très complète. Ainsi, en plus des points mentionnés dans notre tableau, on trouve des feux de jour à LED, le système d'appel d'urgence automatique E-Call, le frein à main électrique et le volant garni de cuir. La finition Active est uniquement proposée sur la Corolla 122h (berline et break Touring Sports).

DYNAMIC

Facturée 1 000 € de plus que la finition d'entrée de gamme, l'exécution Dynamic propose une présentation un peu plus chic qui se traduit par la présence d'inserts en chrome plus importante dans l'habitacle. À l'extérieur, des jantes alliage de 16 pouces font leur apparition. L'équipement, quant à lui, gagne un rétroviseur intérieur photosensible, un capteur de pluie, un ensemble audio avec un écran tactile de 8 pouces, et des commandes à impulsion pour les vitres électriques.

♥ DESIGN

Encore 1 000 € de plus ! Côté équipement, on gagne ici l'ouverture des portes sans clé ; mais c'est surtout la présentation qui progresse, avec des vitres et une lunette arrière surteintées, une double sortie d'échappement, des jantes de 17 pouces et des contours de vitres chromés.

♥ COLLECTION

La plus huppée des finitions met les petits plats dans les grands en matière d'équipements (GPS, stationnement automatique...) mais aussi de présentation (sellerie cuir/tissu, jantes de 18 pouces, peinture métallisée biton...). Rien ne manque au programme, mais la facture augmente de 2 500 € par rapport à la finition Design.



Malgré ses roues de 18 pouces (de série sur Collection) et sa double sortie d'échappement, la Corolla, même en version 180 ch, n'est pas réellement une sportive.

LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

♥ TOYOTA SAFETY SENSE 2

Présent de série sur l'ensemble de la gamme, le Toyota Safety Sense 2 regroupe plusieurs systèmes d'aide à la conduite. Parmi eux, on trouve l'alerte de franchissement de ligne avec aide au maintien dans la file (alerte sonore et action automatique sur le volant). Le détecteur de fatigue est également au programme. Par ailleurs, grâce à une caméra, la Corolla "lit" les panneaux de circulation (limitation de vitesse, interdiction de dépasser...) et renvoie l'information sur l'écran de l'ordinateur de bord. Le freinage autonome est lui aussi de la partie. Ce système inclut la détection des piétons et des cyclistes de jour comme de nuit. En cas de danger, une alerte sonore est activée. Sans réaction de la part du conducteur, le freinage est automatiquement enclenché. Le régulateur de vitesse adaptatif est lui aussi présent sur toutes les Corolla. Celui-ci module l'allure de la voiture en fonction du trafic. Il comprend la fonction "embouteillage" qui permet de vous arrêter et de repartir juste en exerçant une légère pression sur l'accélérateur. Enfin, la gestion automatique du passage feux de route/feux de croisement vient compléter cet ensemble très complet.

CONNECTIVITÉ

Monté de série sur la finition Collection (option, 750 € sur les exécutions Dynamic et Design), l'ensemble multimédia Touch & Go comprend, en plus de la navigation, plusieurs applications disponibles via la fonction Toyota Online. Cette dernière propose un accès à plusieurs applications telles que : Coyote, Inrix (info trafic), météo, parkings, Google Street view... Pour bénéficier, gratuitement pendant une durée de trois ans, de cette connectivité et de la mise à jour des services et de la cartographie du GPS, il vous suffit de vous inscrire sur le portail client de la marque MaToyota.fr

MYT

MyT est une application gratuite pour smartphone (iOS et Android) qui vous propose six services connectés. On peut ainsi enregistrer et analyser sa conduite (vitesse, accélération, distance parcourue), et aussi retrouver sa voiture via Google Maps, planifier un itinéraire via son smartphone et l'envoyer sur le système de navigation de la voiture. À noter que si vous devez terminer votre trajet à pied, le GPS de la Corolla peut pour sa part envoyer sur votre smartphone le guidage pour le trajet qu'il vous reste à faire depuis votre place de parking. MyT fonctionne avec l'ensemble des modèles de la gamme.

NOTRE CHOIX Hybride 180h Collection

33 450 € hors options - Malus écologique : 0 €

En s'appuyant uniquement, en France en tout cas, sur la motorisation hybride pour assurer les ventes de la Corolla, Toyota fait un pari... pas vraiment risqué. Maîtrisant parfaitement cette technologie, le constructeur japonais nous propose avec ce modèle une excellente berline compacte qui, en version 180h, affiche une belle polyvalence d'utilisation. Pour la finition, les exécutions Design et Collection sont les plus recommandables.

LES TEINTES

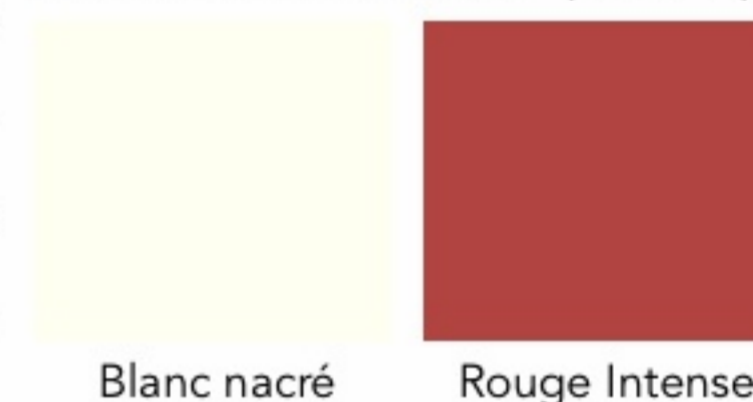
Peintures opaques



Peintures métallisées (650 €)



Peintures nacrées (810 €)



LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Active



Jantes alliage de série sur Dynamic



Jantes alliage de série sur Design



Jantes alliage de série sur Collection

RANGE ROVER EVOQUE

Son style original et novateur ont fait du Range Rover Evoque un SUV vraiment à part, alliant le charme et juste ce qu'il faut d'agressivité. Sa cote en occasion est soutenue et les bonnes affaires sont rares. Par Pascal Serres

Le style affirmé du Range Rover Evoque se retrouve à l'intérieur de l'habitacle, où l'ambiance est très cossue. La finition est de très bonne qualité et les matériaux, globalement très agréables au toucher, sont bien ajustés. Cet écran est confortable et spacieux, surtout à l'avant. Malgré tout, on peut reprocher aux versions à trois portes (et à celles-ci uniquement) un accès aux places arrière assez contraignant pour un véhicule de cette taille. Autre grief: un volume de coffre un peu juste (392 dm³).

Le restylage n'apporte quasiment pas de modifications esthétiques. En revanche, ce sont principalement les moteurs qui évoluent. Toutefois, le choix reste assez limité et il s'avère que l'Evoque a surtout été vendu en diesel (de 150 à 240 ch). Les versions essence (240 et 290 ch) sont donc beaucoup plus rares sur le marché de l'occasion et il faut garder à l'esprit qu'elles impliquent un coût à l'usage (consommation) bien plus important. Dans tous les cas, un modèle doté de la boîte auto à 9 rapports est chaudement recommandé.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	SI4	240	10	Un bon moteur agréable, mais qui manque de couple à bas régime pour assurer de bonnes relances.
	SI4	290	12	Les performances ne sont pas à remettre en cause, mais son coût à l'usage, oui.
Diesel	ED4 - TD4	150	9	Vu le poids de l'engin, ce diesel est vraiment un peu trop juste sur route.
	TD4	180	8,1	De taille pour supporter le poids conséquent de l'Evoque, ce bloc est un peu gourmand
	SD4	190	9	Un bloc intéressant et volontaire qui pêche aussi par une consommation conséquente.
	SD4	240	11	Cette version puissante transforme l'Evoque qui devient presque dynamique. Assez rare en occasion.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 23 000 €
Diesel : à partir de 13 490 €
Génération : ancienne (1 ^{re})
Commercialisation : de 2011 à 2018
Restylage : 2015
Carrosserie : SUV 3 portes (Coupé) / 5 portes / Cabriolet (depuis 2015)
Modèles en circulation : 35 007



NOTRE CHOIX
TD4 180 CH SE BVA
 de 2016
 1^{er} prix prospecté : **27 490 €**
 88 906 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	180 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	430 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 999 cm ³ /10 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques	245/45 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,35/1,95/1,63/2,66 m
Poids/tractable freiné	1 674 kg/2 000 kg

Performances

1 000 m d. a.	32,4 s
0 à 100 km	10,2 s
90-130 km/h (en Drive)	10,8 s
Vitesse maxi	190 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	152/149 cm
Volume de coffre	392 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 1 300 €	Carte grise**: 333 €
---------------------	----------------------

Consommations

Moyenne	8,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,7/7,9/7,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	667 km/54 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	340 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	250 €	Embrayage	BVA
Disques AV	410 €	FAP	970 €
Disques AR	250 €	Pneus (1 paire)	500 €
Plaquettes AV	145 €	Feu AV	650 €
Plaquettes AR	115 €	Feu AR	345 €
Filtre à air	40 €	Bouclier AV	600 €
Filtre à huile	16 €	Bouclier AR	450 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

Le bilan de la fiabilité est assez mitigé pour l'Evoque, qui a connu de nombreux déboires, souvent à l'origine de rappels. On peut cependant se rassurer grâce à l'efficacité du service après-vente de la marque qui semble coopérer assez facilement.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

Pas de pannes recensées.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR DIESEL

Des cas de fuite d'huile au niveau du joint spi de vilebrequin ou au niveau du turbo sur les premiers moteurs TD4 de 150 ch.

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE

Des cas de mauvais fonctionnement de la boîte automatique avec une mise en roue libre et/ou une mise en mode dégradé (message d'alerte "motricité réduite") : la mise à jour du logiciel de gestion résout le problème. Fuite d'huile au niveau du refroidisseur.

HABITACLE

Sièges avant bruyants et revêtement fragile (pas de solution). Sur les versions 3 portes, la poignée de basculement du dossier peut être défectueuse (à remplacer).

ÉLECTRONIQUE

Pannes récurrentes du GPS : bugs, imprécision, voire arrêt complet (reprogrammation). Carte mains-libres non reconnue empêchant alors l'ouverture du véhicule. Batterie qui se décharge (à remplacer) et/ou système stop&start inopérant (reprogrammation). Dysfonctionnement des capteurs de pression des pneus (à remplacer).

CARROSSERIE

Manque d'étanchéité des feux arrière, où de la condensation apparaît. Le remplacement est généralement pris en charge. Dysfonctionnement du hayon électrique (à reprogrammer).

LES RAPPELS

MAJEURS

AIRBAG (MARS 2017)

Sur les véhicules construits entre le 12 juillet et le 26 octobre 2016, l'airbag passager avant peut ne pas se déclencher.

SUSPENSION (FÉVRIER 2017)

Risque de mauvais serrage de certains éléments du train avant sur les Evoque fabriqués entre le 31 mars et le 25 août 2016.

ALIMENTATION ÉLECTRIQUE (JANVIER 2017)

Le faisceau électrique du moteur risque d'avoir été mal fixé en usine. Il peut alors s'user par frottement et provoquer un court-circuit et l'arrêt du moteur (Evoque construits entre le 4 juillet et le 10 octobre 2016).

ALIMENTATION EN CARBURANT (JUIN 2016)

Sur les Evoque 2.0 diesel construits entre le 5 mars 2015 et le 22 avril 2016, les canalisations de carburant ont été mal acheminées sous le capot. Elles pourraient frotter et s'user, causant une fuite de carburant.

CARROSSERIE (JANVIER 2016)

Risque de décollement de certaines vitres qui peuvent alors tomber lorsque le véhicule roule (Evoque des millésimes 2015 et 2016).

ALIMENTATION EN CARBURANT (AOÛT 2013)

Sur les Evoque 2.2 diesel fabriqués entre janvier 2012 et juin 2013, risque de fuite de carburant au niveau des injecteurs qui peut s'accumuler au niveau de la culasse (possibilité d'incendie).

FREINS (JANVIER 2013)

Sur les Evoque fabriqués en juin 2012, les fixations des étriers des freins arrière peuvent ne pas avoir été serrées correctement, ce qui pourrait engendrer une perte de l'efficacité du freinage.

DIRECTION (JANVIER 2013)

Sur les Evoque fabriqués entre les 20 août et 18 septembre 2012, il existe un risque de défectuosité d'un élément de la direction limitant alors le braquage des roues.

& MINEURS

POLLUTION (MARS 2019)

Certains véhicules construits entre le 13 mars 2015 et le 12 juin 2018 et équipés de moteurs 2.0 D peuvent engendrer des émissions excessives de CO₂ et ne plus être conformes à la norme (mise à jour).

RÉSERVOIR (JUIN 2017)

Sur les Evoque diesel de l'année modèle 2017 : risque de fuite de carburant au niveau de l'orifice de remplissage (bague de verrouillage mal assemblée sur le réservoir).

Abonnez-vous à l'Offre Sans Engagement de **L'auto-journal**

Tous les plaisirs de l'automobile

**Recevez directement chez vous
1 jeudi sur 2 :**

L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

+ 5 Guides dans l'année

+ EN CADEAU
La lunch box électrique
(valeur : 20€)

= 37%
de réduction !

Avec l'offre
sans engagement :
Je paie - cher et je reçois
la lunch box électrique
EN CADEAU

6,99€
par mois
SEULEMENT
au lieu de ~~11,09€~~

+ la version numérique offerte !



Très pratique, votre lunch box est équipée de deux compartiments où vous pourrez vous concocter de délicieux repas chauds et complets pour votre pause déjeuner. Fermeture hermétique par clips • 1 compartiment PVC (350 ml) • 1 compartiment acier inoxydable (1250 ml) • Maintient au chaud et réchauffe les repas en 30 mn • Puissance 40W • Cuillère incluse • Récipients compatibles lave-vaisselle • Dimensions : 17,1 x 15,4 x 15,7 cm

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

- ☐ **L'OFFRE SANS ENGAGEMENT :**
La meilleure offre d'abonnement !
L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides dans l'année pour 6,99€ par mois seulement au lieu de ~~11,09€~~* (1029388)
Je recevrai la lunch box électrique en cadeau
Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de résilier mon abonnement à tout moment sans frais. Tarif après un an 7,92 €/mois
☒ Je lis gratuitement la version numérique de L'Auto-Journal sur tous mes écrans

-37%

- ☐ **L'AUTO-JOURNAL 1 AN :**
L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 77€ au lieu de ~~102,79€~~* (1029396)

-25%

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

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom/Prénom** :
Adresse** :
CP** : Ville** :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder aux services numériques :

Tél : Mobile : Date de naissance :
Email :

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

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

IBAN :

BIC :

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

Je choisis mon mode de règlement :

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

☐ CB n°

Expire Fin : Cryptogramme

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

*Prix de vente au numéro. **à remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2019. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Le(s) produit(s) vous seront adressés dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : Mondadori Magazines France SAS Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Mondadori France-DPD, c/o service juridique, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex, ou par mail à dpd@mondadori.fr. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com

+ simple + pratique + rapide... Abonnez-vous sur www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal

Nos conseillers vous répondent par tel : 01 46 48 48 75 - Courrier : Service abonnement de L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 EVREUX cedex 9
Éditions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex



LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	M 3 756	22 700
1.6 JTDm 120 ch	6	M 65	25 500
2.0 JTDm 170 ch Executive TCT	6	M 75	34 450
Surcoût Super: "base" + 2 150 €			
Surcoût Executive: Super + 3 250 €			
Surcoût Sport Edition: Executive + 0 €			
Surcoût Veloce: Sport Edition + 3 900 €			
GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M 2 010	37 800
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M 6 553	58 500
Quadrifoglio Auto.	40	M 10 500	83 300
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	M 75	33 500
2.2 Diesel 160 ch Auto.	8	M 75	35 800
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M 113	43 000
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M 953	54 900
Surcoût Edizione: "base" + 2 400 €			
Surcoût Super: "base" + 5 300 €			
Surcoût Sport Edition: Super + 5 000 €			
Surcoût Executive: Sport Edition + 0 €			
Surcoût Lusso: Executive + 4 800 €			
Surcoût Veloce TI: Veloce + 6 100 €			
Surcoût Nring: Quadrifoglio + 40 700 €			
STELVIO			
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M 7 613	44 300
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M 7 340	52 500
Quadrifoglio Auto. Q4	41	M 10 500	91 400
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	M 410	39 900
2.2 Diesel 190 ch Auto.	10	M 410	42 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	12	M 1 050	50 400
Surcoût Super: "base" + 4 500 €			
Surcoût Sport Edition: Super + 4 800 €			
Surcoût Executive + Sport Edition + 0 €			
Surcoût Turismo: Executive + 4 800 €			
Surcoût Lusso: Sport Edition + 4 800 €			
Surcoût Nring: Quadrifoglio + 32 600 €			
4C			
Standard Edition	14	M 2 610	63 200
Surcoût Edizione Speciale: Standard Edition + 4 300 €			
Surcoût Competizione: Standard Edition + 9 300 €			
4C SPYDER			
Surcoût: coupé + 9 800 €			
Surcoût Italia: Standard Edition - 3 100 €			

ALPINE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE A110			
Pure	15	M 540	54 700
S	NC	NC	66 500
Surcoût Légende: Pure + 3 800 €			

ASTON MARTIN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Vantage V8	NC	NC	155 295
DB11 V8 Coupé	NC	M 10 500	184 585
DB11 AMR Coupé	NC	NC	220 430
Vanquish S Ultimate	NC	NC	281 340
Rapide S	NC	M 10 500	197 455



TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE A1			
25 TFSI	5	0	20 600
30 TFSI Design	6	0	23 870
35 TFSI Design S tronic	7	0	27 550
40 TFSI S line S tronic	11	M 173	32 900
Surcoût Design: "base" + 2 400 €			
Surcoût Advanced: Design + 1 100 €			
Surcoût S line: Advanced + 3 000 €			
Surcoût: Design Luxe: S line + 1 000 €			
Surcoût Turbo Blue Edition: Design Luxe + 6 515 €			

Q2			
30 TFSI	6	M 45	26 490
35 TFSI COD	8	M 80	28 580
40 TFSI Quattro S tronic	11	M 613	35 170
SQ2	19	M 2 300	50 900
30 TDI	6	M 55	28 160
35 TDI	8	0	30 330
Surcoût Sport: "base" + 2 800 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 3 400 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 400 €			

A3 BERLINE (4 PORTES)			
30 TFSI	6	0	27 420
35 TFSI	8	M 45	29 490
40 TFSI Quattro S tronic	11	M 773	35 870
S3 Quattro S tronic	20	M 3 473	56 110
RS3 Quattro S tronic	29	M 9 660	64 220
30 TDI	6	0	28 970
35 TDI S tronic	8	0	33 200
40 TDI Quattro S tronic	8	M 70	37 420
Surcoût Design: "base" + 2 600 €			
Surcoût Sport: Design + 0 €			
Surcoût S line Plus: Sport + 5 600 €			
Surcoût Design Luxe: S line Plus + 0 €			

A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
Berline - 550 € à -1 400 €			
A3 CABRIOLET			
35 TFSI	8	M 45	34 740
40 TFSI Quattro S tronic	11	M 773	41 120
S3	20	M 2 010	61 360
Surcoût Design: "base" + 2 600 €			
Surcoût Sport: Design + 0 €			
Surcoût S line Plus: Sport + 5 600 €			
Surcoût Design Luxe: S line Plus + 0 €			

NOUVEAU TT			
40 TFSI S tronic	11	M 210	41 200
45 TFSI	14	M 1 153	43 800
TTS	19	M 2 153	62 900
RS	28	M 6 810	77 000
Surcoût S line: "base" + 5 400 €			
Surcoût 20 Years: "base" + 21 100 €			

NOUVEAU TT ROADSTER			
Surcoût: coupé + 3 000 €			
NOUVEAU Q3			
35 TFSI	8	M 473	33 670
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	M 3 473	44 000
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M 3 756	46 700
35 TDI S tronic	8	M 50	38 300
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M 253	46 200
Surcoût Design: "base" + 2 900 €			
Surcoût S line: Design + 3 800 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 1 400 €			

A4			
35 TFSI	8	M 80	33 190
40 TFSI S tronic	10	M 140	38 670
S4	24	M 4 673	71 930
30 TDI S tronic	6	0	36 550
35 TDI S tronic	7	0	38 670
40 TDI S tronic	10	0	41 850
45 TDI 218 ch Design Quattro Tiptronic	13	M 300	52 840
50 TDI Design Quattro Tiptronic	17	M 1 050	55 950
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 600 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 100 €			

A4 AVANT (BREAK)			
RS 4 Avant	34	M 10 500	94 470
Surcoût: berline + 1 700 €			
A4 ALLROAD QUATTRO			
45 TFSI Design S tronic	14	M 860	52 520
Surcoût Design Luxe: Design + 5 350 €			

A5 COUPÉ			
35 TFSI S tronic	8	M 70	40 550
40 TFSI S tronic	10	M 140	44 120
45 TFSI Quattro S tronic	14	M 690	50 610
RS 5	34	M 10 500	97 570
40 TDI S tronic	10	0	45 490
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M 300	52 980
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 1 050	56 030
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €			
Surcoût Avus: Design Luxe + 3 290 €			

A5 SPORTBACK			
Surcoût: Coupé + 0 €			
A5 CABRIOLET			
Surcoût: coupé + 4 600 €			
Q5			
45 TFSI Quattro S tronic	15	M 2 940	52 170
55 TFSI e S line Quattro	13	0	67 080
35 TDI Quattro S tronic	9	M 773	48 520
40 TDI Quattro	11	M 953	47 780
45 TDI Quattro Tiptronic	14	M 2 453	54 130
50 TDI Quattro Tiptronic	18	M 1 490	58 910
SQ5 TDI	23	M 4 050	76 980
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 5 200 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 1 500 €			
Surcoût Avus: Design Luxe + 2 760 €			

A6			
45 TFSI S tronic	14	M 173	53 400
55 TFSI Quattro S tronic	22	M 1 873	65 090
35 TDI S tronic	8	0	47 700
40 TDI S tronic	11	M 80	51 160
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M 540	58 180
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 540	61 330
Surcoût S line: "base" + 7 900 €			
Surcoût Avus: S line + 500 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 11 100 €			

NOUVELLE A6 AVANT			
Surcoût: berline + 2 600 €			
A7 SPORTBACK			
45 TFSI S tronic	14	M 173	65 600
55 TFSI Quattro S tronic	22	M 1 873	75 260
40 TDI S tronic	11	M 80	63 570
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M 540	69 970
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 540	74 250
Surcoût S line: "base" + 6 500 €			
Surcoût Avus: S line + 4 000 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 10 000 €			

NOUVEL E-TRON			
55 Quattro	9	B 6 000	82 600
Surcoût Avus: "base" + 14 300 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 9 500 €			
Surcoût Edition One: Avus Extended + 740 €			
A8			
55 TFSI Quattro Tiptronic	23	M 5 113	100 570
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M 1 373	95 140
Surcoût Avus: "base" + 14 150 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 5 600 €			










Q7			
45 TDI Tiptronic	14	M 2 940	63 810
50 TDI S line Tiptronic	18	M 2 940	75 360
Surcoût S line: "base" + 6 900 €			
Surcoût "S" Edition: S line + 14 900 €			
Surcoût Avus: S line + 8 600 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 5 500 €			

NOUVEAU Q8			
55 TFSI Tiptronic	23	M 10 500	79 000
45 TDI Tiptronic	14	M 2 610	75 000
50 TDI Tiptronic	18	M 5 340	78 300
Surcoût S line: "base" + 6 900 €			
Surcoût Avus: S line + 4 000 €			
Surcoût Avus Extended: Avus + 11 600 €			

NOUVELLE R8			
V10 Quattro S tronic	49	M 10 500	174 900
V10 Performance Quattro S tronic	56	M 10 500	209 600
Surcoût Decennium: V10 Performance + 19 700 €			
NOUVELLE R8 SPYDER			
Surcoût: coupé + 14 400 €			

BENTLEY			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Flying Spur V8 S	NC	NC	192 480
Flying Spur W12	NC	M 10 500	200 880
Continental GT	NC	M 10 500	203 160
Bentayga W12	NC	M 10 500	210 240
Bentayga Diesel	NC	M 10 500	175 800
Mulsanne Speed	NC	NC	326 640

Surcouët Luxury : Sport + 5 850 €				
Surcouët M Sport : Sport + 4 850 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPE				
Surcouët : coupé + 0 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
Surcouët : coupé + 6 900 € à + 9 650 €				
NOUVEAU Z4				
sDrive20i	11	M	613	48 650
sDrive30i	15	M	613	54 700
M40i	23	M	4 460	67 650
Surcouët Sport : "base" + 4 550 €				
Surcouët M Sport : Sport + 2 100 €				
X3				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	3 660	48 250
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	3 753	53 950
M40i Auto.	25	M	10 500	75 500
M	38		NC	99 200
M Competition	41		NC	107 750
sDrive18d Première Auto.	7	M	173	44 750
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	690	52 450
xDrive25d xLine Auto.	13	M	1 101	56 100
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 353	58 950
M40d Auto.	21	M	4 673	74 800
Surcouët Lounge : Première + 2 750 €				
Surcouët xLine : Lounge + 5 650 €				
Surcouët Luxury : xLine + 3 500 €				
Surcouët M Sport : xLine + 2 400 €				
X4				
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	3 660	51 800
xDrive30i Lounge Auto.	15	M	3 756	57 500
M40i Auto.	25	M	10 500	78 300
M	38		NC	101 700
M Competition	41		NC	110 250
xDrive20d Lounge Auto.	11	M	860	56 000
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	1 101	59 650
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 010	62 500
M40d Auto.	21	M	4 890	77 300
Surcouët xLine : Lounge + 5 850 €				
Surcouët M Sport : Lounge Plus + 2 250 €				
Surcouët M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge Auto.	10	M	210	49 450
530i Lounge xDrive Auto.	15	M	860	59 400
540i Lounge xDrive Auto.	23	M	5 810	66 200
M5 Auto.	52		10 500	129 450
M5 Competition Auto.	55	M	10 500	138 500
530e iPerformance Lounge	13		0	58 000
518d Lounge Auto.	8		0	46 450
520d Lounge Auto.	10	M	35	50 450
530d Lounge Auto.	15	M	173	61 000
540d Lounge xDrive Auto.	20	M	1 490	68 650
M550d xDrive Auto.	28	M	5 113	91 250
Surcouët Sport : Lounge + 4 700 € à + 5 000 €				
Surcouët Luxury : Sport + 250 € à + 2 550 €				
Surcouët M Sport : Luxury + 1 150 € à + 2 550 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcouët : berline + 1 600 € à + 2 650 €				
SÉRIE 6 GRAN TURISMO				
640i Lounge xDrive Auto.	23	M	8 460	74 850
620d Lounge Auto.	10	M	85	61 150
630d Lounge Auto.	16	M	1 153	69 400
640d Lounge xDrive Auto.	20	M	2 300	77 400
Surcouët Sport : Lounge + 4 700 €				
Surcouët Luxury : Sport + 650 €				
Surcouët M Sport : Luxury + 4 350 €				
NOUVELLE SÉRIE 8 COUPÉ				
M850i xDrive	49	M	10 500	124 750
M8 Competition	NC		NC	173 000
840d xDrive	20	M	2 300	99 700
Surcouët M Sport : "base" + 5 300 €				
Surcouët M Sport Technic : M Sport + 4 150 €				
NOUVELLE SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcouët : coupé + 550 € à + 950 €				
NOUVELLE SÉRIE 8 CABRIOLET				
Surcouët : coupé + 8 000 €				
NOUVEAU X5				
xDrive40i Lounge Auto.	23	M	10 290	74 300
M50i	NC		NC	98 400
xDrive45e Lounge	NC		NC	82 900
xDrive25d Lounge	NC		NC	65 900
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 300	72 400
M50d Auto.	28	M	6 053	100 350
Surcouët xLine : Lounge + 6 400 €				
Surcouët M Sport : xLine + 1 050 €				
X6				
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	8 173	74 300
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	8 173	79 500
M50d Auto.	26	M	10 500	104 300
Surcouët Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €				
Surcouët M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €				

NOUVELLE SÉRIE 7				
740 Li xDrive	NC		5 810	106 65
750i xDrive	NC		10 500	116 95
M760Li xDrive	NC		10 500	183 65
745e	NC		0	104 45
730d xDrive	NC		953	97 75
740d xDrive	NC		1 373	104 75
750d xDrive	NC		1 873	116 15
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €				
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 750 €				
NOUVEAU X7				
xDrive40i	23		10 500	96 30
xDrive30d	16		3 660	94 40
M50d	28		8 753	120 45
Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €				
i8				
Hybride rechargeable	11		0	142 05
i8 ROADSTER				
Hybride rechargeable	11		0	157 05

AUTOJM.FR
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE
Jusqu'à -40%
03 81 36 30 30 | www.autojm.fr

TYPE		CV	B/M*	PRX
C-ZERO				
Confort	1	B	6 000	26 90
C1 (3 PORTES)				
1.0 VTI 72 ch Live	4		0	11 05
Surcoût Feel: Live + 1 800 €				
Surcoût Shine: Feel + 1 400 €				
C1 (5 PORTES)				
Surcoût: 3 portes + 500 €				
C3				
1.2 PureTech 82 ch Live	4		0	14 45
1.2 PureTech 110 ch Feel	5		0	17 50
1.5 BlueHDi 100 Feel	5		0	18 75
Surcoût Feel: Live + 1 550 €				
Surcoût Shine: Feel + 1 850 €				
Surcoût Origins : Shine + 1 500 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 110 ch Live	6		0	18 05
1.2 PureTech 130 ch Shine Auto.	6		0	24 65
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5		0	19 50
1.5 BlueHDi 120 Feel Auto.	6		0	23 80
Surcoût Feel: Live + 1 800 €				
Surcoût Shine : Feel + 2 400 €				
C4 CACTUS				
1.2 PureTech 110 ch Live	5		0	18 85
1.2 PureTech 130 ch Shine Auto.	6		0	25 30
1.5 BlueHDi 100 Live	5		0	21 00
1.5 BlueHDi 120 Feel Auto.	6		0	25 20
Surcoût Feel: Live + 1 600 €				
Surcoût Origins : Feel + 1 600 €				
Surcoût Shine: Feel + 2 300 €				
C4 SPACETOURER				
1.2 PureTech 130 ch Live Auto.	7		0	28 35
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6		0	28 50
Surcoût Origins : Live + 1 900 €				
Surcoût Feel: Live + 2 150 €				
Surcoût Shine: Feel + 2 800 € à + 2 950 €				
GRAND C4 SPACETOURER				
Surcoût: C4 Picasso + 1 200 €				
2.0 BlueHDi 160 ch Feel Auto.	7		0	35 95
NOUVEAU C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Start	7	M	40	24 70
1.6 PureTech 180 ch Feel Auto.	10	M	90	33 30
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6		0	29 15
2.0 BlueHDi 180 ch Feel Auto.	9	M	70	36 20
Surcoût Live: Start + 2 000 €				
Surcoût Feel: Live + 2 650 €				
Surcoût Shine: Feel + 3 100 €				
BERLINGO TAILLE M				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	M	45	22 40
1.2 PureTech 130 ch Feel Auto.	7	M	35	26 00
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5		0	23 35
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	7		0	26 15
Surcoût Feel: Live + 1 200 €				
Surcoût Shine: Feel + 2 100 €				
NOUVEAU BERLINGO TAILLE XL				
Surcoût : Taille M + 1 000 €				

DACIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIS	
SANDERO				
1.0 SCe 75 ch	4		0	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	M	50	10 610
1.5 Blue dCi 75 ch Ambiance	4		0	11 970
1.5 Blue dCi 95 ch Lauréate	4		0	13 610
Surcoût Ambiance : "base" + 1 370 €				
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €				
SANDERO STEPWAY				
1.0 SCe 75 ch Urban	4		0	10 610
0.9 TCe 90 ch	5	M	113	12 830
1.5 Blue dCi 95 ch	5		0	14 730
Surcoût Techroad : "base" + 300 €				
Surcoût Escape : "base" + 450 €				
LOGAN				
1.0 SCe 75	4		0	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	M	50	10 410
1.5 Blue dCi 75 ch Ambiance	4		0	11 710
1.5 Blue dCi 95 ch Lauréate	5		0	13 410
Surcoût Ambiance : Lauréate + 1 260 €				
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €				
LOGAN MCV				
1.0 SCe 75 ch	4		0	8 990
0.9 TCe 90 ch Silverline	5	M	50	12 160
1.5 Blue dCi 75 ch Silverline	4		0	13 460
1.5 Blue dCi 95 ch Silverline	4		0	14 060
Surcoût Silverline : "base" + 1 920 €				
LOGAN MCV STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch	5	M	113	13 710
1.5 Blue dCi 95 ch	4		0	15 610
Surcoût Techroad : "base" + 300 €				
LODGY				
1.6 SCe 100 ch	6	M	2 610	10 150
1.3 TCe 100 ch Silver Line	6	M	300	13 550
1.3 TCe 130 ch Silver Line	7	M	300	14 350
1.5 Blue dCi 95 ch Silver Line	5		0	15 400
1.5 Blue dCi 115 ch Silver Line	5		0	16 200
Surcoût Silver Line : "base" + 1 600 €				
LODGY STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch Silver Line	7	M	300	15 450
1.5 Blue dCi 115 ch	6		0	17 300
Surcoût Techroad : "base" + 200 €				
DUSTER				
1.6 SCe 115 ch	7	M	2 153	11 990
1.3 TCe 130 ch Essentiel	7	M	540	16 250
1.3 TCe 150 ch Confort	8	M	540	17 850
1.5 Blue dCi 95 ch	5		0	14 650
1.5 Blue dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 100
Surcoût Essentiel : "base" + 1 850 € à + 1 860 €				
Surcoût Confort : Essentiel + 1 100 €				
Surcoût Prestige : Confort + 1 100 €				
Surcoût Techroad : Prestige + 450 €				
DOKKER				
1.6 SCe 100 ch	6	M	3 290	9 650
1.3 TCe 100 ch Silver Line	6	M	300	13 050
1.3 TCe 130 ch Silver Line	7	M	540	13 850
1.5 Blue dCi 75 ch Silver Line	4		0	14 800
1.5 Blue dCi 95 ch Silver Line	5		0	15 300
Surcoût Silver Line : "base" + 1 600 €				
DOKKER STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch	7	M	540	15 250
1.5 Blue dCi 95 ch	5		0	16 700
Surcoût Techroad : "base" + 200 €				

DS AUTOMOBILES				
TYPE	CV	B/M*	PRIV	
DS 3				
1.2 PureTech 110 ch Be Chic Auto.	6	M	45	20 600
Surcoût So Chic: Be Chic + 2 000 €				
NOUVEAU DS 3 CROSSBACK				
1.2 PureTech 100 ch Chic	5		0	23 500
1.2 PureTech 130 ch Chic Auto.	6		0	26 500
1.2 PureTech 155 ch So Chic Auto.	8	M	70	31 600
1.5 BlueHDi 100 ch Chic	5		0	24 500
1.5 BlueHDi 130 ch Chic Auto.	NC		NC	27 500
E-Tense So Chic	5	B	6 000	39 100
Surcoût So Chic: Chic + 3 600 €				
Surcoût Performance Line : So Chic + 200 €				
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 300 €				
Surcoût Grand Chic : Performance Line+ + 2 200 €				
Surcoût La Première : Grand Chic + 1 600 € à + 2 300 €				
DS 7 CROSSBACK				
1.2 PureTech 130 ch Chic	7	M	55	31 300
1.6 PureTech 180 ch So Chic Auto.	10	M	210	39 900
1.6 PureTech 225 ch Perf. Line + Auto.	12	M	90	47 300
E-Tense So Chic 4x4	12		0	54 300
1.5 BlueHDi 130 ch Chic	6		0	32 300
2.0 BlueHDi 180 ch So Chic Auto.	10	M	90	42 500
Surcoût So Chic: Chic + 4 100 €				
Surcoût Performance Line : So Chic + 1 000 €				
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 800 €				
Surcoût Grand Chic : Performance Line + + 1 600 € à + 2 700 €				

FERRARI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Portofino	NC	 10 500	193 41
488 GTB	61	 10 500	226 04
488 Pista	NC		NC 291 71
488 Spider	61	 10 500	251 07
GTC4LussoT	NC	 10 500	230 26
GTC4Lusso	NC	 10 500	266 20
812 Superfast	NC	 10 500	295 95

FIAT				
TYPE	CV	B/M*	PRIS	
			500	
1.2 69 ch Pop	4		70	12 99
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4		0	16 89

Surcoût Lounge : Pop + 2 000 €
 Surcoût Star : Lounge + 1 000 €
 Surcoût Sport : Lounge + 1 000 €
 Surcoût Rockstar : Lounge + 1 000 €
 Surcoût Club : Lounge + 3 000 €

ABARTH 595				
595	8		613	19 99
595 Turismo	9		613	23 19
595 Competizione	10		613	26 59

500C (CABRIOLET)
Surcoût : berline + 2 500 €

ABARTH 595C
Surcrist : berline + 2 000 €

500L				
1.4 95 ch Urban	6		1 101	16 99
1.3 MultiJet 95 ch City Cross	5		0	23 49
1.6 MultiJet 120 ch City Cross	6		70	24 49
Surcoût City Cross: Urban + 2 500 €				

500L WAGON			
1.3 MultiJet 95 ch	5	0	24 39
1.6 MultiJet 120 ch	6	70	25 39

PANDA				
1 2 69 ch Ligue 1 Conforama	4		140	10.49

Surcoût Easy : Ligue 1 Conforama + 1 000 €
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €

PANDA CITY CROSS				
1 2 60 ch Wagon	4		112	12.00

Surcoût "base" : Waze + 500 €
Surcoût Dplus : "base" + 500 €

PANDA 4X4

Surcoût "base" : Wild + 1 000 €

NOUVELLE 500X

1.0 FireFly Turbo 120 ch Urban	6		253	18 99
1.3 FireFly Turbo 150 ch City Cross DCT	8		6 690	23 99

1.3 MultiJet 95 ch Urban	5	0	20 49
1.6 MultiJet 120 ch Urban	6	70	21 79

2.0 MultiJet 150 ch Cross Auto. 4x4 9 3 756 30 09
Surcôt Opening Edition: Urban + 3 000 €

Surcoût City Cross : Urban + 2 000 €
Surcoût Ligue 1 Conforama : City Cross + 1 000 €

Surcôt Cross : City Cross + 2 000 €
Surcôt 120th : Cross + 2 000 €

Surcoût S-Design : Cross + 2 000 €

TIPO BERLINE

1.4 95 ch	5		1101	1309
1.3 MultiJet 95 ch	4		0	1659

Surcoût Ligue 1 Conforama : *base* + 500 €


Surcôt Mirror : Pop + 1 000 €

Surcôt Easy : Pop + 1 500 €

Surcoût Tipo Berlina + 1 500 €
Surcoût S Design + Easy + 500 €

Surcoût Lounge : Easy + 1 500 €

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €

1.4 MultiAir 140 ch	8		953	26 29
---------------------	---	---	-----	-------

Surcôt Lusso Plus : Lusso + 2 000 €

ABARTH 124 SPIDER

Surcôt Turismo: *base* + 3 000 €

Surcoût GT : Turismo + 3 400 €

1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4		140	17 490
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5		140	17 990

DOBLO				
1.6 Multi jet 95 ch Lounge	5		1.050	22.000

1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6		1 050	22 59
Surgit Trekking Lounge + 1 200 €				

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

DOBLO MAXI			
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	<div>M</div>	1 050 23 390
FORD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE KA+			
1.2 70 ch Essential	4	<div>M</div>	35 10 450
1.2 85 ch Ultimate	5		0 12 150
1.5 TDCi 95 ch Ultimate	5		0 14 150
Surcoût White Edition/Black Edition : Ultimate + 600 €			
NOUVELLE KA+ ACTIVE			
1.2 85 ch	5	<div>M</div>	113 13 850
1.5 TDCi 95 ch			0 15 850
FIESTA (3 PORTES)			
1.1 70 ch	5		0 13 500
1.1 85 ch Cool & Connect	5		0 16 250
1.0 EcoBoost 100 ch Cool & Connect	5		0 17 400
1.0 EcoBoost 125 ch Vignale	6		0 23 000
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	NC		0 21 550
ST Pack	11	<div>M</div>	410 23 700
1.5 TDCi 85 ch Cool & Connect	4		0 18 500
Surcoût Cool & Connect : "base" + 1 750 €			
Surcoût Titanium : Cool & Connect + 1 750 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 700 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 250 €			
Surcoût ST Plus : ST Pack + 1 700 €			
FIESTA (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 portes + 600 €			
FIESTA 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 TDCi 85 ch	4		0 21 050
NOUVEL ECOSPORT			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	7	<div>M</div>	55 18 950
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	<div>M</div>	50 19 950
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	<div>M</div>	50 24 950
1.5 EcoBlue 100 ch Trend	5		0 21 450
1.5 EcoBlue 125 ch Titanium	7		0 25 150
Surcoût Titanium : Trend + 3 200 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 300 €			
NOUVELLE FOCUS			
1.0 EcoBoost 85 ch Trend	4		0 19 800
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0 20 400
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0 24 900
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	<div>M</div>	40 25 900
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10	<div>M</div>	45 27 650
1.5 EcoBlue 95 ch Trend	4		0 22 400
1.5 EcoBlue 120 ch Titanium	6		0 26 900
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8		0 28 100
Surcoût ST-Line : Titanium + 750 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 2 400 €			
NOUVELLE FOCUS ACTIVE			
1.0 EcoBoost 125 ch	6		0 25 650
1.5 EcoBoost 150 ch	8	<div>M</div>	40 26 650
1.5 EcoBlue 120 ch	6		0 27 650
2.0 EcoBlue 150 ch	8		0 28 850
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 950 €			
NOUVELLE FOCUS SW ACTIVE			
Surcoût : berline + 950 €			
C-MAX			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	<div>M</div>	85 25 250
1.0 EcoBoost 125 ch Sport	6	<div>M</div>	113 28 250
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	<div>M</div>	75 27 250
1.5 TDCi 120 ch Sport	6	<div>M</div>	75 30 250
2.0 TDCi 150 ch Sport PowerShift	8	<div>M</div>	540 33 150
Surcoût Titanium : Sport + 400 €			
GRAND C-MAX			
Surcoût : C-MAX + 600 €			
KUGA			
1 5 EcoBoost 120 ch Trend	8	<div>M</div>	2 453 23 150
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	<div>M</div>	2 453 29 000
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	<div>M</div>	410 27 100
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	<div>M</div>	2 153 32 500
2.0 TDCi 180 ch ST-Line Bl. & S. PwrSh. 4x4	NC	<div>M</div>	3 290 39 800
Surcoût Titanium : Trend + 3 650 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 000 €			
Surcoût ST-Line Black & Silver : ST-Line + 500 €			
Surcoût Vignale : ST-Line Black & Silver + 2 650 €			
NOUVELLE MONDEO			
Hybrid 187 ch Titanium	9		0 37 300
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	<div>M</div>	40 34 600
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	<div>M</div>	173 40 850
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 450 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 750 €			
NOUVELLE MONDEO SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			
S-MAX			
1.5 EcoBoost 165 ch Titanium	NC		NC 37 750
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	<div>M</div>	210 39 250

2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	<div>M</div>	210 41 250
2.0 EcoBlue 240 ch ST-Line Auto.	14	<div>M</div>	2 153 47 150
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 600 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €			
GALAXY			
1.5 EcoBoost 165 ch Titanium	9	<div>M</div>	4 673 41 350
2.0 EcoBlue 120 ch Trend	6	<div>M</div>	353 39 150
2.0 EcoBlue 150 ch Trend	8	<div>M</div>	253 40 650
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	<div>M</div>	253 44 850
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14	<div>M</div>	2 773 49 150
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €			
NOUVEAU EDGE			
2.0 EcoBlue 238 ch ST-Line Auto. AWD	15	<div>M</div>	7 340 53 500
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 400 €			
MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost	19	<div>M</div>	10 500 40 400
GT	36	<div>M</div>	10 500 48 400
Bullitt	37	<div>M</div>	10 500 55 400
MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût : Fastback + 4 000 €			
TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	<div>M</div>	173 14 020
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4		0 15 020
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		0 15 640
Surcoût Trend : Ambiente + 750 €			
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €			
Surcoût Titanium : Sport + 0 €			
TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6		NC 22 190
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		NC 23 830
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		NC 25 270
Surcoût Trend : Ambiente + 1 880 €			
Surcoût Titanium : Trend + 1 920 €			
NOUVEAU GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcoût : "court" + 600 €			



GARAGE DU CLOS

91 LINAS

01 69 80 72 80

2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE

01 69 31 55 00

47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
JAZZ			
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	<div>M</div>	35 18 190
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	<div>M</div>	300 21 310
Surcoût X-Road Elegance : Elegance + 1 380 €			
Surcoût Executive : Elegance + 1 400 €			
Surcoût X-Road Executive : Executive + 1 380 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 1 600 €			
Surcoût X-Road Exclusive : Exclusive + 1 380 €			
CIVIC (5 PORTES)			
1.0 i-VTEC Elegance	6		0 24 420
1.5 i-VTEC Sport	10	<div>M</div>	75 29 250
Type-R GT	21	<div>M</div>	6 810 42 310
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0 25 880
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 2 600 €			
Surcoût Exclusive Premium : Exclusive + 1 000 €			
Surcoût Sport Plus : Sport + 2 000 €			
Surcoût Prestige : Sport Plus + 2 300 €			
CIVIC (4 PORTES)			
1.5 i-VTEC Elegance	10	<div>M</div>	75 27 310
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0 26 640
Surcoût Exclusive : Elegance + 4 300 €			
NOUVEAU HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	<div>M</div>	173 22 820
Sport	10	<div>M</div>	353 29 190
Surcoût Executive : Elegance + 2 630 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 1 700 €			
Surcoût First Edition : Exclusive + 600 €			
CR-V			
1.5 i-VTEC 173 ch Comfort	10	<div>M</div>	773 30 760
1.5 i-VTEC 193 ch Executive 4WD CVT	11	<div>M</div>	2 773 43 480
Hybrid Comfort	7	<div>M</div>	50 34 600
Surcoût Elegance : Comfort + 2 600 € à + 2 750 €			
Surcoût Executive : Elegance + 3 120 €			
Surcoût Exclusive : Executive + 1 800 € à + 5 500 €			
Surcoût Origin Edition : Exclusive + 2 250 €			
NSX			
3.5	41	<div>M</div>	10 500 197 500




HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 66 ch Initia	4	<div>M</div>	35 11 150
1.2 87 ch Intuitive	5	<div>M</div>	75 13 100
Surcoût Intuitive : Initia + 1 350 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 000 €			

NOUVELLE i20			
1.2 75 ch Initia	4	<div>M</div>	55 14 400
1.2 84 ch Intuitive	5	<div>M</div>	55 17 200
1.0 T-GDI 100 ch Initia	5		0 15 700
Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €			
NOUVELLE i20 ACTIVE			
1.0 T-GDI 100 Black Ride	5		0 18 650
1.0 T-GDI 100 Active	5		0 19 650
KONA			
1.0 T-GDI 120 ch Initia	6	<div>M</div>	75 19 850
1.6 T-GDI 177 ch Creative DCT	10	<div>M</div>	613 26 350
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6		0 23 750
1.6 CRDi 136 ch Creative DCT	7		0 27 350
Electric 136 ch Creative	1	<div>B</div>	6 000 39 100
Electric 204 ch Creative	1	<div>B</div>	6 000 43 900
Surcoût Intuitive : Initia + 1 900 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 2 100 €			
Surcoût Executive : Creative + 2 500 €			

i30			
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	6	<div>M</div>	5 22 700
1.4 T-GDI 140 ch N Line	7	<div>M</div>	140 28 600
N Performance Pack	17	<div>M</div>	6 810 35 500
1.6 CRDi 115 ch Edition #Navi	6		0 26 200
1.6 CRDi 136 N Line	7		0 30 800
Surcoût Edition #Navi : Intuitive + 1 100 €			
Surcoût N Line : Edition #Navi + 3 800 €			
NOUVELLE i30 FASTBACK			
Surcoût : berline + 700 €			
i30 SW			
Surcoût : berline + 700 €			
IONIQ			
Hybrid Intuitive	5		0 26 750
Plug-in Executive	3		0 36 850
Electric Creative	1	<div>B</div>	6 000 36 600
Surcoût Creative : Intuitive + 3 300 €			
Surcoût Executive : Creative + 1 950 € à + 3 000 €			

i40			
1.6 CRDi 136 ch Creative DCT	NC		0 36 800
i40 SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 200 €			
Surcoût Executive : Creative + 2 150 €			
TUCSON			
1.6 GDi 132 ch Creative	8	<div>M</div>	2 940 28 900
1.6 T-GDI 177 ch Creative DCT	10	<div>M</div>	2 940 32 800
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6	<div>M</div>	80 29 300
1.6 CRDi Hybrid 48V 115 ch Creative	6		0 32 300
1.6 CRDi 136 ch Premium	7	<div>M</div>	80 34 900
1.6 CRDi 136 Hybrid 48V 136 ch Creative	7		0 35 100
2.0 CRDi Hybrid 48V 185 ch Executive HTrac Auto.	10	<div>M</div>	1 490 45 300
Surcoût Creative : Intuitive + 2 100 €			
Surcoût Premium : Creative + 4 200 €			
Surcoût Executive : Premium + 3 900 €			
Surcoût N Line : Executive + 0 €			

NOUVEAU NEXO			
Hydrogène	NC	<div>B</div>	6 000 72 000
NOUVEAU SANTA FÉ			
2.0 CRDi HTrac 185 ch Executive Auto.	11	<div>M</div>	2 610 51 900

INFINITI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Q30			
1.6t Pure	7	 2 153	26 820
2.0t Luxe Tech AWD DCT	12	 4 890	45 280
2.2d DCT	9	 540	32 390
Surcoût Luxe : Pure + 2 680 €			
Surcoût Luxe Tech : Luxe + 9 650 € à + 11 440 €			
Surcoût Sport : Luxe + 1 500 € à + 5 440 €			
Surcoût Sport Tech : Sport + 8 500 €			

NOUVELLE WRANGLER UNLIMITED				
Surcoût : Wrangler + 2 500 €				
NOUVEAU CHEROKEE				
2.2 MultiJet 195 ch Limited Auto.	11	M	3 290	44 450
Surcoût Overland : Limited + 6 000 €				
GRAND CHEROKEE				
SRT Auto.	39	M	10 500	88 900
Trackhawk	70	M	10 500	120 000
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M	8 460	59 400
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 500 €				
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €				
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €				
KIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PICANTO				
1.0 67 ch Motion	4		0	11 100
1.2 84 ch GT Line	4	M	45	15 300
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5		0	17 100
Surcoût Active : Motion + 1 500 €				
Surcoût Design : Active + 1 000 €				
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €				
Surcoût X Line : GT Line + 300 €				
RIO				
1.2 84 ch Motion	4	M	60	13 790
1.0 T-GDi 100 ch Active	5		0	16 590
1.0 T-GDi 120 ch Design	5		0	18 790
Surcoût Active : Motion + 1 700 €				
Surcoût Design : Active + 1 500 €				
Surcoût GT Line : Design + 1 000 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 000 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		0	17 890
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	M	40	20 390
1.6 CRDi 115 ch Active	6		0	22 590
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 1 500 €				
Surcoût Premium : Design + 1 000 €				
NOUVEL E-SOUL				
136 ch e-Active	1	B	6 000	37 300
204 ch e-Active	1	B	6 000	41 300
Surcoût e-Design : e-Active + 2 000 €				
Surcoût e-Premium : e-Design + 2 000 €				
CEED				
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	M	75	20 990
1.4 T-GDi 140 ch Motion	7	M	140	21 990
GT DCT	11	M	860	32 490
1.6 CRDi 115 ch Motion	6		0	23 590
1.6 CRDi 136 ch Motion	7		0	24 390
Surcoût Active : Motion + 2 100 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 500 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 500 €				
CEED SW (BREAK)				
Surcoût : 5 portes + 1 000 €				
NOUVELLE PROCEED				
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6	M	90	26 590
1.0 T-GDi 140 ch GT Line	7	M	253	27 590
GT DCT	12	M	1 490	34 990
1.6 CRDi 136 ch GT Line	7		0	29 990
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 800 €				
NOUVEAU NIRO				
Motion	5		0	28 990
Eco plug-in Motion	4		0	35 990
e-Niro 136 ch Active	1	B	6 000	38 500
e-Niro 204 ch Active	1	B	6 000	42 500
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Design : Active + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 000 €				
SPORTAGE				
1.6 GDi 132 ch Motion	8	M	2 940	25 390
1.6 T-GDi 177 Design DCT	10	M	2 940	33 390
1.6 CRDi 115 ch Motion	6	M	80	26 390
1.6 CRDi 136 ch Active	7	M	80	30 890
Surcoût Active : Motion + 3 500 €				
Surcoût Design : Active + 1 000 €				
Surcoût GT Line : Design + 1 100 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 500 €				
OPTIMA				
1.6 T-GDi 180 ch GT Line DCT	10	M	1 050	38 590
1.6 CRDi 136 ch Premium DCT	7	M	73	35 390
Surcoût GT Line : Premium + 5 000 €				
OPTIMA SW				
Surcoût : berline + 1 500 €				
Surcoût Ultimate : Premium + 5 500 €				
Hybride rechargeable Premium	6		0	42 890
SORENTO				
2.2 CRDi 200 ch GT Line Auto.	12	M	2 453	48 300
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €				

STINGER				
2.0 T-GDi 245 ch GT Line Pack Premium	16	M	7 613	50 500
GT	27	M	10 500	60 900
2.2 CRDi 200 ch GT Line	11	M	2 153	45 500
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €				
LAMBORGHINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Huracán LP 580-2	NC	M	10 500	180 000
Huracán Performante	59	M	10 500	234 050
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	M	10 500	223 860
Aventador S	68	M	10 500	337 865
Aventador S Roadster	NC	M	10 500	379 240
Urus	59	M	10 500	205 715
LAND ROVER				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVEAU RANGE ROVER EVOQUE				
P200 AWD Auto.	12	M	6 300	45 650
P250 AWD Auto.	16	M	7 340	49 900
P300 AWD Auto.	20	M	9 050	54 550
D150	9	M	953	39 350
D180 AWD Auto.	11	M	1 613	46 650
D240 AWD Auto.	15	M	3 660	50 500
Surcoût S : "base" + 5 150 €				
Surcoût SE : S + 5 300 €				
Surcoût HSE : SE + 5 100 €				
DISCOVERY				
2.0 Si4 300 ch S	NC	M	10 500	55 500
3.0 Si6 340 ch SE	NC	M	10 500	62 700
2.0 TD4 180 ch S	NC	M	3 660	52 800
2.0 SD4 240 ch S	NC	M	10 500	56 700
3.0 TD6 258 ch SE	NC	M	10 500	61 700
Surcoût SE : S + 3 000 €				
Surcoût HSE : SE + 8 700 € à + 8 800 €				
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €				
DISCOVERY SPORT				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M	10 500	41 800
2.0 Si4 290 ch SE Auto.	NC	M	10 500	53 500
2.0 eD4 150 ch Pure	8	M	1 490	34 700
2.0 TD4 180 ch Pure	10	M	4 460	39 400
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	M	7 613	51 900
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €				
Surcoût HSE : SE + 5 600 €				
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 200 €				
RANGE ROVER VELAR				
P250 Auto.	16	M	7 073	57 200
P300 Auto.	NC	M	8 753	60 700
D180 Auto.	11	M	1 873	57 200
D240 Auto.	15	M	5 113	61 400
D275 Auto.	NC	M	5 573	64 730
D300 Auto.	20	M	5 573	66 500
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €				
Surcoût S : R-Dynamic + 2 800 €				
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €				
Surcoût SE : R-Dynamic S + 500 €				
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €				
Surcoût HSE : R-Dynamic SE + 4 400 €				
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €				
RANGE ROVER SPORT				
2.0 Si4 300 ch S	21	M	10 500	67 700
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic	43	M	10 500	99 800
SVR	51	M	10 500	134 900
P400e SE	18		0	89 400
3.0 SDV6 249 ch S	NC	M	10 500	70 200
3.0 SDV6 306 ch SE	19	M	10 500	79 800
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic	24	M	10 500	96 200
Surcoût SE : S + 4 100 €				
Surcoût HSE : SE + 5 900 €				
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 € à + 2 900 €				
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 12 900 € à + 13 300 €				
RANGE ROVER				
5.0 Supercharged 525 ch Vogue	45	M	10 500	126 200
SVAutobiography Dynamic	50	M	10 500	178 400
P400e Vogue	18		0	121 700
3.0 SDV6 275 ch HSE	NC	M	10 500	104 600
4.4 SDV8 339 ch Vogue	24	M	10 500	120 000
Surcoût Vogue : HSE + 7 600 €				
Surcoût Autobiography : Vogue + 17 500 €				
Surcoût SVAutobiography Dynamic : Autobiography + 63 100 €				
LEXUS				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CT				
200h	5		0	30 090
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €				
Surcoût Sport Edition : Pack + 700 €				
Surcoût Luxe : Pack + 5 300 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €				

NOUVEL UX				
250h	7		0	36 490
Surcoût Pack : "base" + 1 000 €				
Surcoût Luxe : Pack + 5 000 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 3 500 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 9 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 500 €				
IS				
300h	9		0	40 990
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €				
Surcoût Luxe : Pack + 6 900 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €				
NOUVEAU RC				
F	37	M	10 500	89 990
300h Luxe	9		0	54 390
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 3 200 €				
Surcoût F Track Edition : F + 30 000 €				
NX				
300h	8	M	85	41 790
Surcoût Pack : "base" + 2 700 €				
Surcoût Sport Edition : Pack + 600 €				
Surcoût Luxe : Pack + 8 100 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 200 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 4 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 500 €				
ES				
300h	9		0	47 490
Surcoût Luxe : "base" + 5 500 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 1 000 €				
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 5 000 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 4 000 €				
RX				
450h Pack	16	M	210	66 800
Surcoût Luxe : Pack + 7 200 €				
Surcoût Sport Edition : Pack + 1 000 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 500 €				
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €				
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €				
RX L				
Surcoût : RX + 3 700 €				
LS				
500 Luxe 4WD	32	M	10 500	123 100
500h	10	M	860	97 100
Surcoût Luxe + "base" + 14 000 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 € à + 4 000 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 16 000 € à + 20 000 €				
LC				
500 Executive	39	M	10 500	109 600
500h Executive	19	M	1 613	109 600
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				
MASERATI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
GHIBLI				
3.0	23	M	10 500	75 200
S Q4	31	M	10 500	91 950
Diesel	17	M	8 460	71 350
Surcoût Granlusso : "base" + 11 750 €				
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €				
LEVANTE				
Q4	25	M	10 500	81 250
S Q4	33	M	10 500	95 250
Diesel	18	M	10 500	76 200
Surcoût Granlusso : "base" + 12 700 € à + 12 750 €				
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €				
QUATTROPORTE				
S Q4	30	M	10 500	119 650
Diesel	17	M	10 500	103 550
Surcoût Granlusso : "base" + 11 650 €				
Surcoût Gransport : Granlusso + 0 €				
MAZDA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MAZDA2 (5 PORTES)				
1.5 SkyActiv-G 90 ch Éléance	5		0	16 550
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection	5	M	70	20 250
Surcoût Dynamique : Éléance + 1 400 €				
Surcoût Signature : Dynamique + 550 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 350 €				
CX-3				
2.0 SkyActiv-G 121 ch Éléance	7	M	773	21 700
2.0 SkyActiv-G 150 ch Sélection 4x4	9	M	3 113	28 900
1.8 SkyActiv-D 115 ch Éléance	6		0	23 700
Surcoût Dynamique : Éléance + 2 400 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 100 €				
NOUVELLE MAZDA3 (5 PORTES)				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	35	24 100
1.8 SkyActiv-D 116 ch Style	6		0	28 400
Surcoût Style : "base" + 2 300 €				

200 Avantgarde Line Auto.	10	M	410	45 200
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	10 500	73 200
63 AMG S Auto.	NC	M	10 500	110 200
200 d Avantgarde Line Auto.	NC		0	45 200
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	35	48 700
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	540	54 700

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 100 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût: coupé + 7 800 €

SLC				
180 Final Edition	8	M	690	48 600
200 Final Edition	10	M	1 613	53 880
300 Final Edition Auto.	14	M	2 300	61 750
43 AMG Final Edition Auto.	25	M	8 753	70 850

NOUVEAU GLC				
300 Avantgarde Line 4Matic 9G-Tronic	NC	M	3 473	61 000
63 AMG S Matic+ 9G-MCT	NC	M	10 500	111 000
200 d Avantgarde Line 9G-Tronic	NC	M	210	53 450
220 d Avg Line Launch Ed. 4M. 9G-Tr.	NC	M	353	56 200
300 d Avantgarde Line 4Matic 9G-Tronic	NC	M	1 490	59 800

Surcoût Avantgarde Line : Avantgarde Line Launch Ed. + 1 100 €

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 1 700 €

NOUVEAU GLC COUPÉ				
300 AMG Line 4Matic 9G-Tronic	NC	M	3 290	66 300
63 AMG S Matic 9G-MCT	NC	M	10 500	114 600
220 d AMG Line Launch Ed. 4M. 9G-Tr.	NC	M	353	61 500
300 d AMG Line 4Matic 9G-Tronic	NC	M	1 873	65 100

Surcoût AMG Line : AMG Line Launch Edition + 1 100 €

CLASSE E				
200 Avantgarde Line Auto.	NC		953	54 900
450 Avantgarde Line 4Matic Auto.	25	M	10 500	73 450
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	10 500	94 650
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	M	10 500	136 350
300 e Avantgarde Line	10		0	60 250

200 d Avantgarde Line Auto.	7	M	65	52 650
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	65	56 750
350 d Avantgarde Line Auto.	17	M	613	65 650
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	M	2 153	71 950
300 de Avantgarde Line Auto.	9		0	64 500

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 700 €

CLASSE E BREAK

Surcoût: berline + 2 200 €

CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d 4Matic Auto.	11	M	1 490	64 750
400 d 4Matic Auto.	23	M	4 253	77 550

CLASSE E COUPÉ				
200 Avantgarde Line Auto.	NC	M	1 153	56 400
300 Avantgarde Line Auto.	NC	M	1 613	61 150
450 Avantgarde Line	NC	M	10 500	74 950
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	10 500	96 150
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	80	58 250
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	1 740	73 450

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 700 €

CLASSE E CABRIOLET

Surcoût: coupé + 6 900 €

NOUVEAU CLS COUPÉ				
450 Executive 4Matic Auto.	26	M	6 300	76 100
300 d Executive Auto.	NC	M	253	71 900
400 d Executive 4Matic Auto.	23	M	2 153	82 900

Surcoût AMG Line+ : Executive + 9 200 €

NOUVEAU GLE				
450 Avantgarde Line	NC	M	9 660	78 000
300 d Avantgarde Line	NC	M	2 940	67 600
350 d Avantgarde Line	NC	M	8 460	68 600
400 d Avantgarde Line	NC	M	8 460	74 600

Surcoût AMG Line+ : Avantgarde Line + 4 000 €

GLE COUPÉ				
400 4Matic Auto.	NC	M	10 500	74 900
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 500	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 500	134 500
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	10 500	145 000
350 d 4Matic Auto.	16	M	10 500	72 700

Surcoût Executive: "base" + 6 100 €

Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €

Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €

CLASSE S				
450 Executive 4Matic Auto.	25	M	8 460	103 850
560 Fascination 4Matic Auto.	36	M	10 500	126 550
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	M	10 500	187 750
65 AMG Limousine Auto.	57	M	10 500	239 750
650 Maybach Auto.	36	M	10 500	216 950

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

Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €

Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €

NOUVELLE CLASSE S COUPÉ				
450 Executive 4Matic	NC	M	10 500	120 100
560 Executive 4Matic	NC	M	10 500	146 100
63 AMG 4Matic+	53	M	10 500	196 300
65 AMG	57	M	10 500	256 600

NOUVELLE CLASSE S CABRIOLET				
560 Executive	36	M	10 500	159 000
63 AMG 4Matic+	NC	M	10 500	212 300
65 AMG Auto.	53	M	10 500	272 600

Surcoût AMG Line : Executive + 4 400 €

SL				
400 Auto.	25	M	10 500	105 700
500 Executive Auto.	35	M	10 500	135 600
63 AMG Auto.	50	M	10 500	181 400

AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	NC	M	10 500	104 050
53 4Matic+	NC	M	10 500	121 050
63 S 4Matic+	NC	M	10 500	170 500

AMG GT				
GT	35	M	10 500	128 800
GT S	41	M	10 500	147 900
GT C	47	M	10 500	159 600
GT R	52	M	10 500	176 400

AMG GT ROADSTER

Surcoût: coupé + 12 700 €

NOUVEAU CLASSE G				
500 Style Line Auto.	NC	M	10 500	110 700
63 AMG Auto.	NC	M	10 500	164 500

GLS				
400 4Matic Auto.	16	M	10 500	95 650
500 Executive Auto.	NC	M	10 500	121 150
63 AMG 4Matic Auto.	36	M	10 500	148 150
350 d 4Matic Auto.	51	M	10 500	90 150

Surcoût Executive: "base" + 7 000 €

CITAN TOURER LONG				
112 Pure	NC	M	90	22 728
108 CDI Pure	NC		0	22 416
109 CDI Pure	NC		0	22 824
111 CDI Pure	NC		0	23 940

Surcoût Plus: Pure + 2 886 €

Surcoût Prime : Plus + 3 918 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG				
111 CDI Pure	NC		0	26 916

Surcoût Plus: Pure + 1 962 €

Surcoût Prime : Plus + 2 796 €

MINI				
MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4	M	60	19 200
One 102 ch	5	M	60	20 600
Cooper 136 ch	7	M	60	22 300
Cooper S 192 ch	11	M	1 101	26 900

John Cooper Works	13	M	2 773	34 500
One D 95 ch	4		0	22 200
Cooper D 116 ch	5		0	23 800
Cooper SD 170 ch	9		0	30 400

Surcoût Edition Heddton Street : One/Cooper/Cooper S + 6 700 €/+ 5 700 €/+4 600 €

Surcoût 60 Years Edition : Cooper/Cooper S + 7 200 €/+5 600 €

MINI 5 PORTES

Surcoût: 3 portes + 900 €

MINI CABRIO				
One 102 ch	6	M	85	25 000
Cooper	7	M	85	26 700
Cooper S	11	M	2 153	31 300
John Cooper Works	13	M	3 473	38 900
Cooper D	6		0	28 200
Cooper SD	10		0	34 800

CLUBMAN				
One	5	M	173	24 300
Cooper	7	M	173	26 300
Cooper S	11	M	1 740	30 600
John Cooper Works All4	14	M	4 460	39 900
One D	6		0	27 300
Cooper D	8		0	29 300
Cooper SD	10	M	35	34 700

Surcoût Edition Kensington: One/Cooper/Cooper S + 7 100 €/+ 7 700 €/+ 6 900 €

COUNTRYMAN				
One	8	M	300	26 900
Cooper	8	M	300	28 900
Cooper S	11	M	1 373	33 600
John Cooper Works All4	14	M	6 053	41 300
e-All4	NC		0	40 000
One D	8		0	29 900
Cooper D	8	M	45	31 900
Cooper SD	11	M	45	37 800

Surcoût Edition Longstone: One/Cooper/Cooper S + 8 400 €/+8 400 €/+ 7 300 €

MITSUBISHI				
SPACE STAR				
1.0 Mivec 71 ch	4		0	10 490
1.2 Mivec 80 ch Invite	4		0	12 990

Surcoût In : "base" + 700 €

Surcoût Black Collection : Invite + 1 200 €

Surcoût Intense : Invite + 2 000 €

ASX				
1.6 Mivec 117 ch Invite Style	6	M	773	24 490

Surcoût Black Collection : Invite Style + 2 000 €

ECLIPSE CROSS				
1.5 T-Mivec 163 ch Invite	9	M	2 940	24 990

Surcoût Intense : Invite + 3 000 €

Surcoût Instyle : Intense + 5 000 €

OUTLANDER				
PHEV Invite	5		0	36 990

Surcoût Intense : Invite + 6 000 €

Surcoût Instyle : Intense + 6 500 €

NISSAN				
AUTOJ.M.FR				
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE				
Jusqu'à -40%				
03 81 36 30 30 www.autojm.fr				

NISSAN				
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE				
Jusqu'à -40%				
03 81 36 30 30 www.autojm.fr				

TYPE				
CV B/M* PRIX				
MICRA				
1.0 IG 71 ch Visia Pack	4	M	55	14 990
1.0 IG-T 100 ch Visia Pack	5		0	16 190
1.0 DIG-T 117 ch N-Connecta	6		0	20 390
1.5 dCi 90 ch Visia Pack	5		0	18 090

Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 600 €

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €

Surcoût N-Sport : N-Connecta + 520 €

Surcoût Tekna : N-Sport + 1 080 €

1.5 BlueHDi 130 Active	6		0	26 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9		0	36 450
Surcoût Active : Access + 2 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Style : Active + 700 €				
Surcoût Allure : Active + 2 450 € à + 2 500 €				
Surcoût Tech Edition : Allure +1 100 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €				

308 SW				
Surcoût : berline + 850 € à + 950 €				

3008				
1.2 PureTech 130 ch Access	7	M	40	27 300
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	90	36 500
HYbrid 225 ch Allure	8		0	43 800
HYbrid4 300 ch GT	9		0	53 800
1.5 BlueHDi 130 ch Active	7		0	31 600
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	70	41 800

Surcoût Active : Access + 2 100 €				
Surcoût Allure : Active + 2 750 €				
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €				
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €				
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €				

5008				
1.2 PureTech 130 ch Access	7	M	40	28 100
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	M	90	38 500
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6		0	34 300
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	10	M	70	43 800

Surcoût Active : Access + 4 000 €				
Surcoût Allure : Active + 2 050 €				
Surcoût Crossway : Allure + 1 700 €				
Surcoût GT Line : Crossway + 400 €				
Surcoût GT : GT Line + 1 850 €				

508				
1.6 PureTech 180 ch Active Auto.	10	M	65	35 050
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	M	140	46 450
HYbrid 225 ch Allure	8		0	44 550
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6		0	32 300
2.0 BlueHDi 160 Allure Auto.	9	M	40	39 050
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	M	70	43 550

Surcoût Allure : Active + 3 000 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 400 €				
Surcoût GT : GT Line + 4 300 €				

NOUVELLE 508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				

RIFTER				
1.2 PureTech 110 ch Active	6	M	45	23 500
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	24 300
1.5 BlueHDi 130 Active	7		0	26 050

Surcoût Allure : Active + 1 500 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 050 €				

RIFTER LONG				
Surcoût : Rifter + 1 000 €				

PORSCHÉ				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
718 CAYMAN				
2.0	19	M	4 460	57 170
T	19	M	4 460	66 170
S	24	M	8 460	69 740
GTS	25	M	10 500	80 179

718 BOXSTER				
2.0	19	M	4 460	59 209
T	19	M	4 460	68 210
S	24	M	8 460	71 780
GTS	25	M	10 500	82 219

NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 992)				
Carrera S	34	M	10 500	122 255
Carrera 4S	34	M	10 500	130 175

NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera S	34	M	10 500	136 655
Carrera 4S	34	M	10 500	144 575

PANAMERA				
4	22	M	6 053	99 676
4S	33	M	10 500	120 316
GTS	36	M	10 500	141 197
Turbo	46	M	10 500	160 517
4 E-Hybrid	31		0	115 277
Turbo S E-Hybrid	43		0	193 036

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

NOUVEAU MACAN				
2.0	16	M	8 753	60 860
S	25	M	10 500	66 500

NOUVEAU CAYENNE				
3.0	24	M	10 500	77 184
S	34	M	10 500	94 464
Turbo	47	M	10 500	141 744
E-Hybrid	21		0	92 304

NOUVEAU CAYENNE COUPÉ				
3.0	23	M	10 500	85 737
Turbo	46	M	10 500	149 217

RENAULT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE TWINGO			

1.0 SCe 65 ch Life	4		0	11 400
1.0 SCe 75 ch Zen	4		0	13 500
0.9 TCe 95 ch Zen	5		0	14 300

Surcoût Intens : Zen + 1 200 €				
Surcoût Le Coq Sportif : Intens + 1 000 €				

ZOE				
R90 Life	1	B	6 000	32 900
Q90 Life	1	B	6 000	33 400
R110 Intens	1	B	6 000	35 500

Surcoût Zen : Life + 1 500 €				
Surcoût Intens : Zen + 800 €				

CLIO GÉNÉRATION				
0.9 TCe 75 ch	4		0	10 990
0.9 TCe 90 ch	5		0	11 990

NOUVELLE CLIO V				
1.0 TCe 100 ch Zen	5		0	17 800
1.3 TCe 130 ch Intens EDC	7	M	45	22 800
1.5 Blue dCi 85 ch Zen	4		0	19 300
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5		0	20 600

Surcoût Intens : Zen + 2 300 €				
Surcoût R.S. Line : Intens + 1 200 €				

CAPTUR				
0.9 TCe 90 ch Life	5	M	65	17 800
1.3 TCe 130 ch Zen	7	M	90	20 950
1.3 TCe 150 ch Intens	8	M	80	24 200
1.5 dCi 90 ch Zen	4		0	22 200

Surcoût Zen : Life + 2 100 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 100 €				
Surcoût Red Edition : Intens + 700 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 400 €				

MÉGANE				
1.3 TCe 115 ch Life	6	M	70	21 300
1.3 TCe 140 ch Zen	7	M	75	25 100
1.3 TCe 160 ch Intens	8	M	75	28 600
R.S.	17	M	2 300	38 100
R.S. Trophy 300	19	M	8 173	44 100
1.5 Blue dCi 95 ch Life	4		0	23 600
1.5 Blue dCi 115 ch Zen	5		0	26 900
1.7 Blue dCi 150 ch Intens EDC	8	M	70	32 800

Surcoût Zen : Life + 2 000 €				
Surcoût Limited : Zen + 600 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 300 €				
Surcoût GT-Line : Intens + 1 800 €				

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

SCÉNIC				
1.3 TCe 115 ch Life	6	M	410	25 400
1.3 TCe 140 ch Zen	7	M	410	28 700
1.3 TCe 160 ch Intens	9	M	410	32 300
1.7 Blue dCi 120 ch Life	6	M	85	28 100
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M	85	34 600

Surcoût Zen : Life + 2 100 €				
Surcoût Limited : Zen + 600 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €				
Surcoût Black Edition : Intens + 1 800 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 300 €				

GRAND SCÉNIC				
Surcoût : Scénic + 600 €				

NOUVEAU KADJAR				
1.3 TCe 140 ch Life	8	M	353	26 200
1.3 TCe 160 ch Intens	9	M	353	32 600
1.5 Blue dCi 115 ch Life	6		0	28 400
1.7 Blue dCi 150 ch Intens 4x4	8	M	410	37 700

Surcoût Wave : Life + 2 800 €				
Surcoût Intens : Life + 4 900 €				
Surcoût Black Edition : Intens + 1 800 €				
Surcoût ESF : Intens + 1 900 €				

TALISMAN				
1.3 TCe 160 ch Zen EDC	8	M	90	33 900
1.8 TCe 225 ch Intens EDC	13	M	3 660	38 000
1.7 Blue dCi 150 ch Zen	8	M	60	32 500
2.0 Blue dCi 160 ch Limited EDC	8	M	80	35 900
2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	11	M	140	40 800

Surcoût Limited : Zen + 400 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 400 €				
Surcoût S-Edition : Intens + 4 000 €				
Surcoût Initiale Paris : S-Edition + 1 300 €				

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

KOLEOS				
2.0 Energy dCi 175 ch Life X-Tronic	10	M	3 660	34 950

Surcoût Zen : Life + 2 100 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 100 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 400 €				

ESPACE				
1.8 TCe 225 ch Zen EDC	13	M	4 460	41 900
2.0 Blue dCi 160 ch Life EDC	9	M	353	39 300

2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	11	M	613	48 700
Surcoût Zen : Life + 3 100 €				
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €				
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 000 €				

KANGOO				
1.5 Blue dCi 80 ch Trend	5	M	50	21 700
1.5 Blue dCi 95 ch Trend	5	M	50	22 500
1.5 Blue dCi 115 ch Intens	6	M	50	25 600

Surcoût Intens : Trend + 2 600 €				
----------------------------------	--	--	--	--

ROLLS-ROYCE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Ghost	49	M	10 500	281 430
Wraith	NC	M	10 500	295 860
Dawn	NC	M	10 500	332 400
Phantom	NC		NC	415 000

Surcoût Prime : Perfect + 1 125 € à + 2 025 €

Surcoût Brabus Style : Prime + 1 750 € à + 1 950 €

SSANGYONG			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-XDi Urban+ AEBS	6	M	90 20 190
Surcoût Tech : Urban+ AEBS + 3 700 €			
Surcoût Tech Pack : Tech + 1 000 €			
REXTON G4			
220 e-XDi Sport	11	M	10 500 31 990
Surcoût Tech : Sport + 6 000 €			
Surcoût Luxe : Tech + 7 000 €			

SUBARU			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IMPREZA			
1.6 114 ch Confort Lineartronic	6	M	1 740 27 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €			
XV			
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	M	2 610 28 490
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €			
LEVORG			
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	NC	M	3 853 29 999
Surcoût Luxury : Confort + 6 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 2 000 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	M	4 460 33 490
Surcoût Luxury : Confort + 3 000 €			
OUTBACK			
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	M	4 050 41 490
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch Luxury	12	M	10 500 34 490
Surcoût Sport Limited : Luxury + 6 000 €			

SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CÉLÉRIO			
1.0 VWT 68 ch Avantage	3		0 9 790
Surcoût Privilège : Avantage +1 600 €			
Surcoût Pack : Privilège + 800 €			
IGNIS			
1.2 Dualjet Avantage	5		0 12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4		0 16 540
Surcoût Privilège : Avantage + 1 150 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €			
SWIFT			
1.2 Dualjet Avantage	4		0 13 440
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4		0 16 890
1.0 Boosterjet Privilège	5		0 15 890
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5		0 18 090
Sport	7	M	75 20 700
Surcoût Privilège : Avantage + 1 250 €			
BALENO			
1.2 Dualjet Privilège	4		0 14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4		0 17 250
1.0 Boosterjet Pack	5		0 17 490
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			
NOUVEAU JIMNY			
1.5 VWT Avantage	6	M	2 153 17 225
Surcoût Privilège : Avantage + 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 2 070 €			
NOUVEAU VITARA			
1.0 Boosterjet Avantage	6	M	55 18 390
1.4 Boosterjet Pack	7	M	173 23 790
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €			
Surcoût Style : Pack + 2 500 €			
S-CROSS			
1.0 Boosterjet Avantage	6	M	50 19 740
1.4 Boosterjet Style	7	M	353 25 390
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €			

TESLA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE MODEL 3			
Autonomie Standard Plus	1	B	6 000 48 600
Performance	1	B	6 000 68 800
NOUVEAU MODEL Y			
Grande Autonomie	NC	B	6 000 58 000
Performance	NC	B	6 000 70 000
MODEL S			
Autonomie Standard	1	B	6 000 82 500
Performance	1	B	6 000 100 400
MODEL X			
Autonomie Standard	1	B	6 000 88 200
Performance	1	B	6 000 106 000

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 VWT-i 72 ch x	4		0 11 290
Surcoût x-play : x + 1 850 €			
Surcoût x-play x-app : x-play + 200 €			
Surcoût x-cite : x-play + 1 000 €			
Surcoût x-cite 2 : x-cite + 0 €			
AYGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 400 €			
Surcoût x-sport : x-play + 960 €			
Surcoût x-trend : x-cite + 0 €			
Surcoût x-trend 2 : x-trend + 0 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 VWT-i 70 ch Active	4		0 14 550
1.5 VWT-i 110 ch France	6		0 16 600
Surcoût France : Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
100h France	5		0 20 150
Surcoût : 3 portes + 600 €			
Surcoût France Connect : France + 800 €			
Surcoût Design Y20 : France + 1 600 €			
Surcoût Dynamic : France + 800 €			
Surcoût Collection : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			
C-HR			
122h Dynamic	6		0 29 300
Surcoût Edition : Dynamic + 1 500 €			
Surcoût Design : Dynamic + 1 800 €			
Surcoût Graphic : Design + 1 500 €			
Surcoût Distinctive : Design + 1 500 €			
NOUVELLE COROLLA			
122h Active	4		0 26 950
180h Design	7		0 30 950
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €			
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Collection : Design + 2 500 €			
NOUVELLE COROLLA TOURING SPORTS			
Surcoût : berline + 1 000 €			
PRIUS			
Dynamic	4		0 30 300
Rechargeable Dynamic Pack Premium	3		0 39 750
Surcoût Dynamic Pack Premium : Dynamic + 1 500 €			
Surcoût Lounge : Dynamic Pack Premium + 2 300 €			
Surcoût Solar : Dynamic Pack Premium + 4 100 €			
PRIUS +			
136h Active	4		0 33 000
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 500 €			
NOUVEAU RAV4			
Hybride Active	9		0 35 550
Surcoût Dynamic : Active + 2 150 €			
Surcoût Lounge : Dynamic + 5 900 €			
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €			
MIRAI			
Hydrogène 154 ch	2	B	6 000 78 900
NOUVELLE CAMRY			
Hybride 218 ch Dynamic	9		0 36 900
Surcoût Design : Dynamic + 4 300 €			
Surcoût Lounge : Design + 3 300 €			
LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	11	M	10 500 37 400
Surcoût Life : Le Cap + 5 100 €			
Surcoût Légende : Life + 3 100 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 600 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 11 900 €			
GT86			
2.0 200 ch	12	M	9 050 32 490
Surcoût Blue Racing : "base" + 4 110 €			
GR SUPRA			
"base"	23	M	4 890 65 900

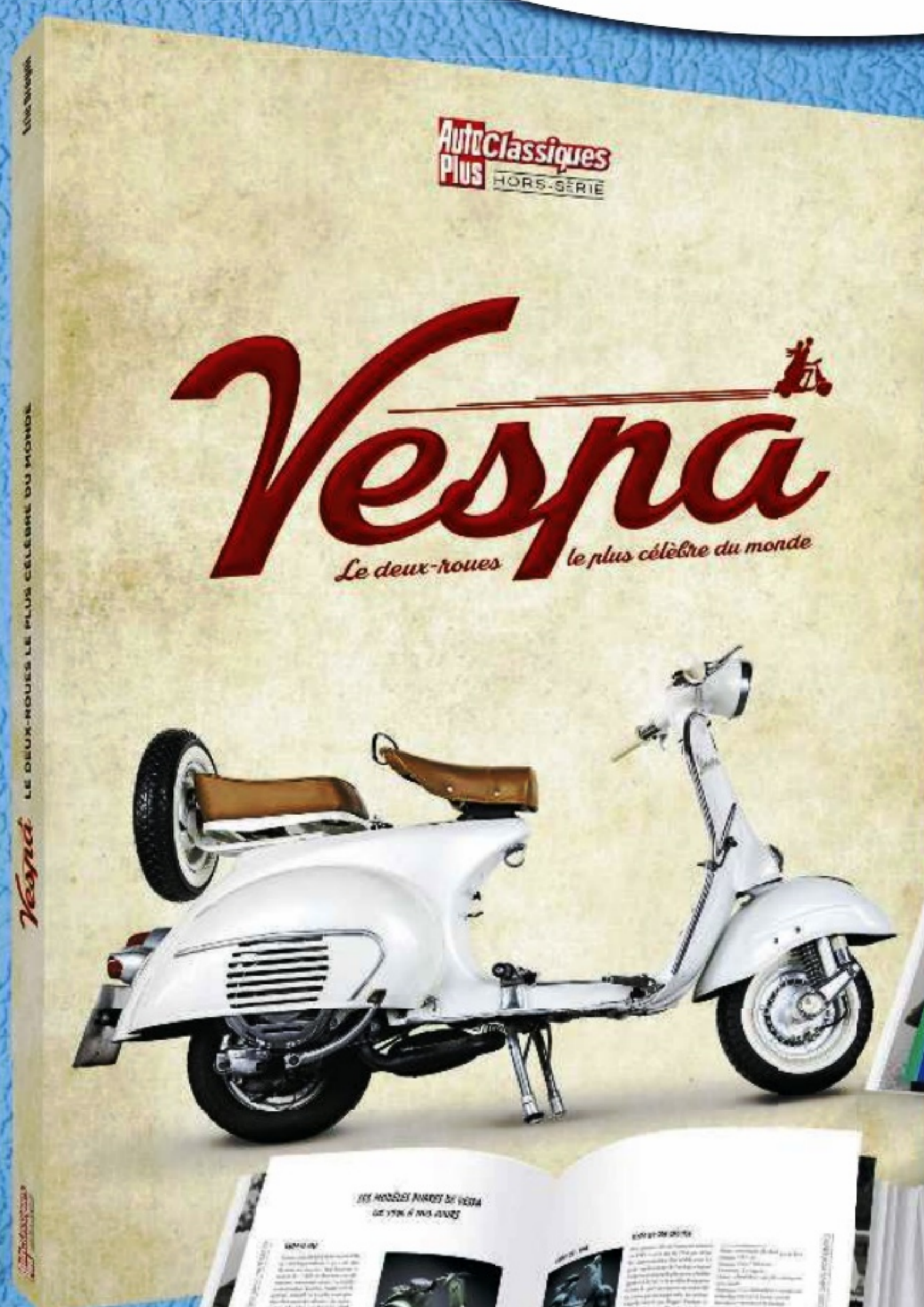
VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (5 PORTES)			
1.0 60 ch Move up!	3		0 14 020
e-Up!	2	B	6 000 28 000
Surcoût IQ Drive : Move Up! + 900 €			
POLO			
1.0 80 ch	4		0 16 030
1.0 TSI 95 ch	5		0 16 850
1.0 TSI 115 ch Copper Line	6		0 21 480
GTI DSG	11	M	300 29 430
1.6 TDI 95 ch Lounge	5		0 21 560
Surcoût Lounge : "base" + 1 860 €			
Surcoût IQ Drive : Lounge + 600 €			
Surcoût Copper Line : Lounge + 2 010 €			

Surcoût Carat : Lounge + 2 010 €			
Surcoût R-Line : Carat + 0 €			
NOUVEAU T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch	5	0	20 310
1.0 TSI 115 ch Lounge	6	0	22 690
1.6 TDI 95 ch	5	0	23 490
Surcoût Lounge : "base" + 1 570 €			
Surcoût Carat : Lounge + 3 150 €			
Surcoût R-Line : Carat + 0 €			
T-ROC			
1.0 TSI 115 ch Lounge	6	0	25 000
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	0	26 950
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	860 34 840
1.6 TDI 115 ch Lounge	6	0	28 360
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	40 30 310
Surcoût IQ Drive : Lounge + 1 510 €			
Surcoût Carat : Lounge + 2 690 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 830 €			
Surcoût R-Line : Carat Exclusive + 0 €			
GOLF VII (5 PORTES)			
1.0 TSI 115 ch Trendline	6	0	23 630
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	27 620
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	7	0	29 090
GTI Performance DSG	14	M	353 40 070
R	19	M	2 010 47 590
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	26 680
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	31 850
e-Golf	4	B	6 000 42 090
Surcoût Confortline : Trendline + 2 300 €			
Surcoût IQ Drive : Confortline + 1 000 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 490 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 950 €			
GOLF VII SW (BREAK)			
1.0 TSI 115 ch Confortline	6	0	26 930
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	28 620
1.5 TSI EVO 150 ch IQ Drive	7	0	31 390
1.6 TDI 115 ch Confortline	6	0	29 980
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	32 850
Surcoût IQ Drive : Confortline + 1 300 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 490 €			
GOLF SPORTSVAN			
1.0 TSI 115 ch Confortline	6	0	27 570
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	0	29 140
1.5 TSI EVO 150 ch IQ Drive DSG	8	0	33 220
1.6 TDI 115 ch Confortline	6	0	30 870
2.0 TDI 150 ch Confortline DSG	7	0	35 380
Surcoût IQ Drive : Confortline + 450 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 080 €			
TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	50 30 740
2.0 TDI 115 ch Lounge DSG	6	M	40 33 990
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	50 33 940
Surcoût IQ Drive : Lounge + 1 240 €			
Surcoût Carat : Lounge + 2 960 €			
TIGUAN			
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7	M	75 32 590
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	8	M	140 34 860
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	2 153 44 560
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M	60 37 950
2.0 TDI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	1 490 47 400
2.0 Bi-TDI 240 ch Carat Exclusive 4Mot. DSG	14	M	1 873 52 220
Surcoût Carat : Confortline + 3 560 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 570 € à + 3 620 €			
Surcoût Black R-Line : Carat Exclusive + 280 € à + 330 €			
TIGUAN ALLSPACE			
Surcoût : Tiguan + 2 530 € à + 3 260 €			
PASSAT			
1.6 TDI 120 ch Confortline DSG	6	0	35 160
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	35 620
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	45 040
Surcoût Connect : Confortline + 990 €			
Surcoût Carat : Confortline + 5 680 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 070 €			
PASSAT SW (BREAK)			
Surcoût berline : + 1 290 € à + 1 570 €			
PASSAT ALLTRACK			
2.0 TDI 190 ch DSG	11	M	85 47 430
ARTEON			
2.0 TSI 190 Elegance DSG	10	M	353 48 870
2.0 TSI 272 ch Elegance 4Motion DSG	16	M	1 490 56 310
2.0 TDI 150 ch Elegance	8	0	47 620
2.0 TDI 190 ch Elegance DSG	10	0	51 900
2.0 BiTDI 240 ch Elegance 4Motion DSG	14	M	1 050 58 010
Surcoût Elegance Exclusive : Elegance + 3 890 €			
Surcoût R-Line Exclusive : Elegance + 3 380 € à + 3 580 €			
SHARAN			
1.4 TSI 150 ch Lounge	8	M	1 260 40 730
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	210 44 110

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

Vespa

Le deux-roues le plus célèbre du monde



La guêpe, symbole de la « dolce vita » reste indémodable depuis 73 ans. Découvrez ce hors-série de 180 pages, véritable hommage à ce deux-roues désormais érigé en mythe, à travers des photos et textes inédits.



• EN VENTE ACTUELLEMENT •

Suivez-nous sur  Pour une info en continu

**Référent sur le marché
de l'automobile premium**

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT

**UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :**

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

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



VOLVO V40 SURÉQUIPÉE

Avec un tel prix, un tel design et autant d'équipements de série :

Toit panoramique, radars de stationnement, caméra de recul,

Sensus Navigation avec Sensus Connect, jantes alliage,

assise et dossier des sièges en cuir...

Vous n'aurez qu'une seule envie vous rendre au plus vite chez votre concessionnaire !



VOLVO V40 SIGNATURE EDITION T2 BM6

À PARTIR DE **29 310 €** - UNE REMISE DE **3 410 €**

= 25 900 €⁽¹⁾

REPRISE ARGUS + 2 000 €⁽²⁾

ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽³⁾

(1) Exemple d'achat pour une VOLVO V40 Signature Edition T2 BlueMotion 6 en stock à 29 310€ prix catalogue bénéficiant d'une remise concessionnaire de 3 410€ pour ce modèle soit un prix final de 25 900€. Voir l'ensemble des offres et remises sur nos 10 véhicules en stock et prêts à partir en concession. Offre valable uniquement dans les concessions Volvo du Groupe Élysée Automobiles dans la limite des stocks disponibles jusqu'au 31/08/2019.

(2) Aide à la reprise de 2 000 € TTC pour l'achat d'une VOLVO V40 en stock, sur le tarif Volvo conseillé au 1er juillet 2019. Sous condition de reprise d'un véhicule et ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule. Cette valeur est calculée en fonction du cours de l'Argus®, selon les conditions générales de l'Argus® disponibles sur largus.fr

(3) Extension de Garantie offerte sous conditions. Dans la limite de 15 000KM pour une Volvo V40 Signature Edition Essence et 20 000KM pour une Volvo V40 Signature Edition Diesel.

Volvo V40 : Consommation Euromix (L/100 km) : 4.5-6.0 - CO₂ rejeté (g/km) : 118-139.

10 VOLVO PRÊTES À PARTIR POUR LES VACANCES !

XC60 INITIATE EDITION SURÉQUIPÉE

Rouler au volant du XC60 Initiate Edition : GPS connecté, Apple CarPlay®,

jantes alliage 19", caméra de recul...

Il dispose de toute une gamme d'équipements conçus pour que chaque trajet soit un véritable plaisir.



VOLVO XC60 INITIATE EDITION D4 ADBLUE 190 CH

À PARTIR DE **50 540 €** - UNE REMISE DE **4 040 €**

= 46 500 €⁽¹⁾

REPRISE ARGUS + 3 000 €⁽²⁾

(1) Exemple d'achat pour une VOLVO XC60 Initiate Edition 190 CH AdBlue en stock à 50 540€ prix catalogue bénéficiant d'une remise concessionnaire de 4 040€ pour ce modèle soit un prix final de 46 500€. Voir l'ensemble des offres et remises sur nos 10 véhicules en stock et prêts à partir en concession. Offre valable uniquement dans les concessions Volvo du Groupe Élysée Automobiles dans la limite des stocks disponibles jusqu'au 31/08/2019.

(2) Aide à la reprise de 3 000 € TTC pour l'achat d'une VOLVO XC60 en stock, sur le tarif Volvo conseillé au 1er juillet 2019. Sous condition de reprise d'un véhicule et ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule. Cette valeur est calculée en fonction du cours de l'Argus®, selon les conditions générales de l'Argus® disponibles sur largus.fr

Gamme Volvo XC60 : Consommation Euromix (L/100 km) : 1.8-7.3 - CO₂ rejeté (g/km) : 42-169.



VOLVO AVON
4 av du Général de Gaulle
77210 Avon
01 60 74 57 77

VOLVO CESSON
48 RD 306
77240 Vert-Saint-Denis
01 64 09 61 91

VOLVO MONTÉVRAIN
6 rue de Fontenelle
77144 Montévrain
01 64 77 33 10

VOLVO PARIS 11e
61/63 bd Richard Lenoir
75011 Paris 11e
01 43 55 00 78

VOLVO CHENNEVIERES
102 route de la Libération
94430 Chennévières / Marne
01 45 93 04 00

Nouvelle Audi Q3. La vie n'attend pas.



À partir de :

390€

par mois⁽¹⁾

1^{er} loyer de 1 100€



Location longue durée sur 36 mois et 45 000 km - avec Garantie⁽²⁾, Entretien plus⁽³⁾ et Assistance inclus. 1^{er} loyer de 1 100 € et 35 loyers de 390 €. Offre valable du 1^{er} 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 5

branches en V en étoiles 20", vitrage privacy, pare-chocs 5 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 Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. « 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 : 5,8 - 9,2. Rejets de CO2 (g/km) min - max : NEDC corrigé : 123 - 173. 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. Publicité 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-marnelavallée.fr

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



SUBARU
Confidence in Motion®

LE JAPON CULTIVE LA SÉRÉNITÉ

LE FORESTER HYBRIDE VOUS L'APPORTE



L'HYBRIDE AUTONOME PAR SUBARU **FORESTER e-BOXER**

GAMME À PARTIR DE
36 990 €⁽¹⁾

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU SUR SUBARU.FR | SUIVEZ-NOUS SUR [FACEBOOK](#) | [YOUTUBE](#)



***La Confiance en Mouvement.** (1) Prix pour un Subaru Forester e-Boxer Confort au tarif de 36 990 € TTC. **Modèle présenté :** Forester e-Boxer Luxury au tarif de 44 990 € TTC. **L'extension de garantie véhicule neuf Subaru bénéficie à l'acquéreur sans préjudice des garanties légales prévues par le Code civil et le Code de la consommation. Cette garantie commerciale comprend uniquement les prestations suivantes : assistance routière, dépannage ou remorquage du véhicule, mise à disposition d'un véhicule de remplacement, hébergement, récupération du véhicule réparé, rapatriement du véhicule à l'étranger, envoi de pièces détachées ; panne mécanique : prise en charge du coût des réparations (main d'œuvre et pièces de rechange) en vue de la remise en état de fonctionnement du véhicule. L'extension de garantie véhicule neuf Subaru entrera en vigueur à compter de l'expiration de la garantie constructeur Subaru, soit trois (3) ans à compter de la date d'acquisition du véhicule, pour une durée de deux (2) ans. Cette extension de garantie vous est proposée moyennant le prix de zéro (0) euros. Ne sont prises en charge que les pannes survenues en France métropolitaine (Corse incluse), Principauté de Monaco, Principauté d'Andorre ainsi que dans les pays non taxés de la carte verte. La présente garantie vous est proposée par la société OPTIVEN Services, dont le siège social est situé 35 et 37 rue Louis Guérin, 69100 VILLEURBANNE, 333 375 426 RCS LYON. Transport, préparation, plaques de police, 5 litres de carburant et taxe PHU (directive CE 2007/46) inclus. Frais d'immatriculation en sus. Prix susceptibles de variations à tout moment, sans préavis. Tous TTC publics maximum conseillés au 15 mars 2019. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 1 215 000 €. RCS Nanterre 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Quen-Paumône 95005 Cergy-Portoise Cedex. **Consommation et émission de CO₂ (sur parcours mixte) NEDC corrigé : 7,3 l/100 km - 154 g/km.**

GIROST AUTOMOBILES

2 rue du Moutot
10150 LAVAU
Tél : 03.25.80.57.90

A. R. SPORT

5 rue Pythagore
17440 AYTRE
Tél : 05.46.41.19.11

NEUVAUTO/2B AUTOS

ZAC du Mouliot
32000 AUCH
Tél : 05.62.05.50.50

VPN BORDEAUX

5 rue Euler
33700 MERIGNAC
Tél : 05.56.15.24.04

MILANO MONT DE MARSAN

1216 avenue du Maréchal Juin
40000 MONT DE MARSAN
Tél : 05.58.05.00.66

NAVARRE AUTO

Rue Jean Jaurès
64230 LESCAR
Tél : 05.59.81.06.28

MB CAR

CD 60 - Route de Vauhalla
91400 SACLAY
Tél : 01.69.41.83.13

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

N° FR020282-1



★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS



Ancien Moderne

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



**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° 1040

du 29 août 2019



YANN LEFEBVRE

Face-à-face : Range Rover Evoque D180/BMW X2

Après le succès de la première mouture, cette seconde génération d'Evoque compte bien faire sauter la banque. Mais voilà, la concurrence, à commencer par le BMW X2, ne l'entend pas de cette oreille.



ADRIEN CORTESI

Mazda CX-30

Intercalé entre le petit CX-3 et le "gros" CX-5, le CX-30 vient concurrencer, entre autres, le Peugeot 3008. Pour s'imposer, le CX-30 annonce des gros efforts en matière de plaisir de conduite. À vérifier!

Essai 10 000 km : DS 3 Crossback

Un frimeur, le DS 3 Crossback ? Sans doute. Mais pour réussir, le dernier né de la gamme DS Automobiles va devoir compter sur autre chose que sur sa belle gueule ! Pour faire le point sur ses forces et ses faiblesses, nous avons partagé son quotidien durant un mois.



YANN LEFEBVRE

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Ne manquez pas le SPÉCIAL SALON 2020
L'Auto-Journal n° 1037

4 000 modèles, 404 pages, 7,99 €

Toutes les marques, tous les modèles, tous les prix et les équipements, c'est le menu de notre numéro Spécial Salon.

Vous y trouverez également un tour du monde des petits constructeurs et un point sur les nouveautés à venir.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

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 (55 94)

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

Directrice artistique: Véronique Martin

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

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

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoiyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

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

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

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

A collaboré à ce numéro: Jacqueline Voyant

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Gautier Normand

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion: Christophe Ruet

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

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

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52.

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

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

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

Trafic: Véronique Alex (50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

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

Responsable service prépresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Renaud Terrade

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Cogérants: Reworld Media SA 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: août 2019

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL
Origine du papier: Allemagne
Taux de fibres recyclées: 0%
Certification: PEFC
Impact sur l'eau: Ptot 0,016 kg/tonne



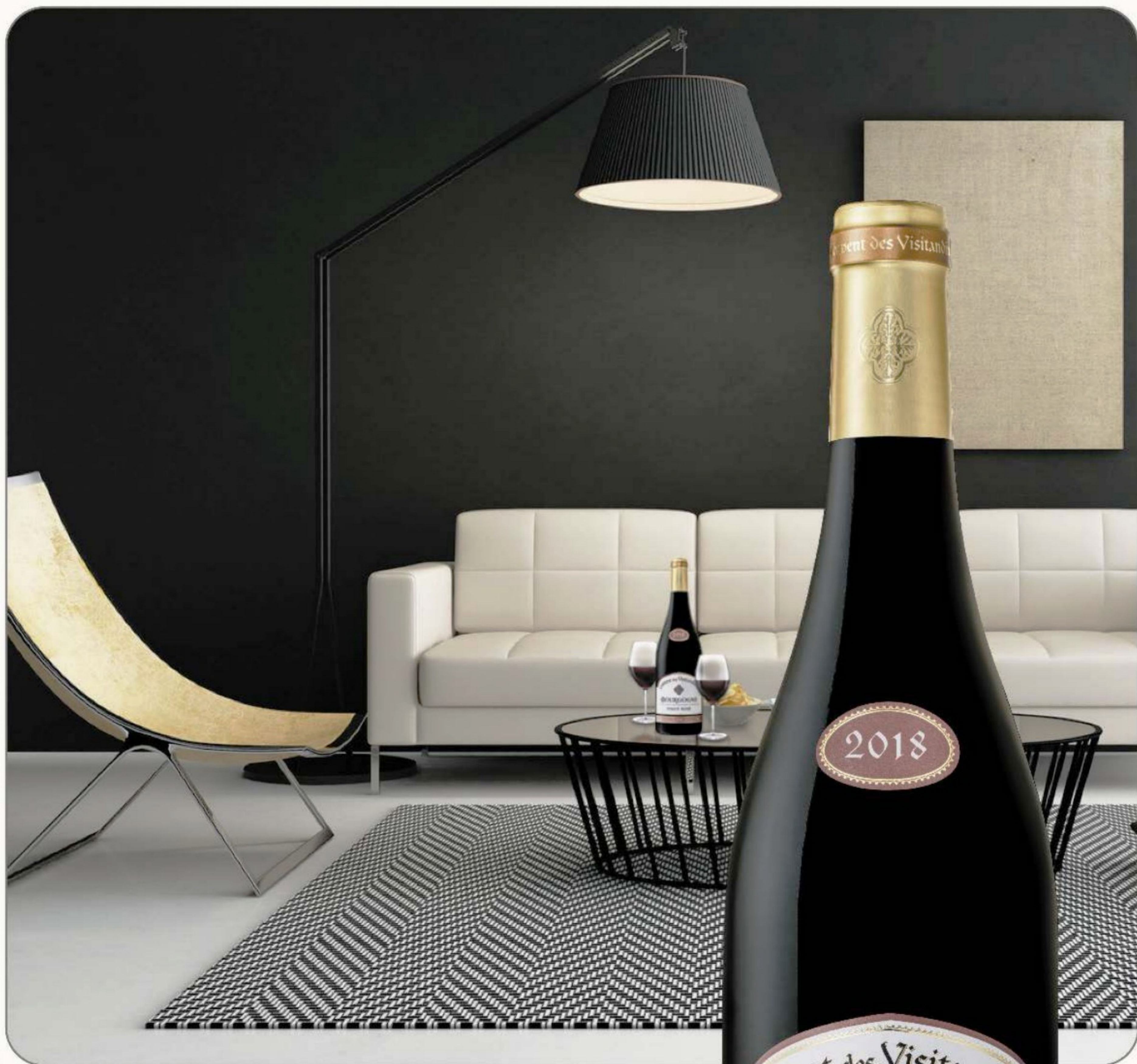
ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 77 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 98 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %.

Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros).

Suisse (Édigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



Couvent des Visitandines



LE PINOT NOIR *de Bourgogne*

LE COUVENT DES VISITANDINES
À BEAUNE, DEPUIS 1796



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

ON N'A PAS INVENTÉ LA FAMILLE,
MAIS LA VOITURE QUI VA AVEC.



NOUVEAU CITROËN BERLINGO

PAR LE CRÉATEUR DU LUDOSPACE



19 aides à la conduite*
2 longueurs M et XL en 5 & 7 places*
3 sièges arrière individuels et escamotables*
Jusqu'à 1 050 l de volume de coffre*
4 technologies de connectivité*

REPRISE
+ 3 500 €⁽¹⁾



INSPIRED
BY YOU



CITROËN préfère TOTAL (1) 3 500 € TTC pour l'achat d'un Nouveau Citroën Berlingo neuf hors finition Live, composés d'une remise sur le tarif Citroën conseillé au 01/07/19 et d'une aide reprise Citroën de 2000 €, sous condition de reprise et ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule. Cette valeur est calculée en fonction du cours de l'Argus®, selon les conditions générales de l'Argus® disponibles sur largus.fr, déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels et des éventuels frais de remise en état standard. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable jusqu'au 31/08/19 dans le réseau Citroën participant. *De série, en option ou non disponible selon les versions.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE NOUVEAU CITROËN BERLINGO : DE 4,2 À 5,5 L/100 KM ET DE 110 À 125 G/KM.