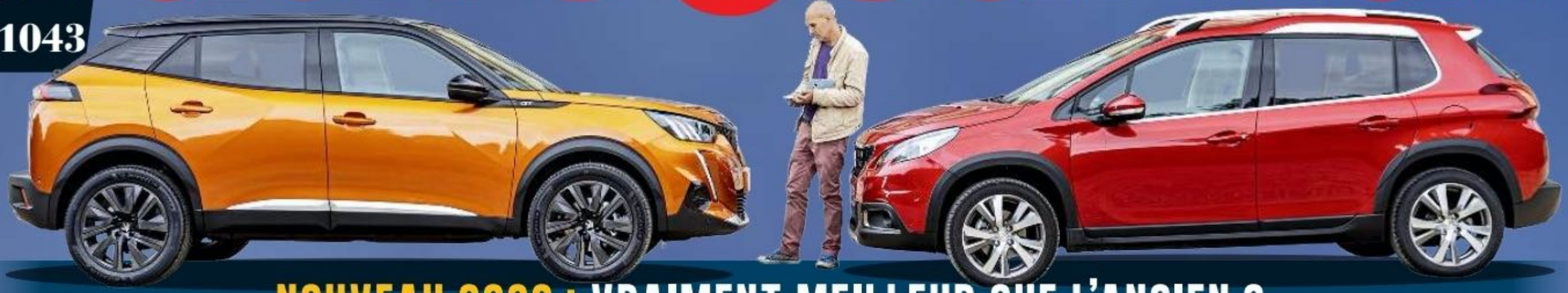
l'auto-journal

N°1043

Du 10 au 23 octobre 2019

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal



NOUVEAU 2008 : VRAIMENT MEILLEUR QUE L'ANCIEN ?

Spécial Peugeot

Le Lion prépare des nouveautés audacieuses. Dont un 3008 remanié en profondeur !

DOSSIER ESSAIS

Plaisir de conduite

Peugeot toujours au sommet ?

4 matchs pour décider !

3008

1008

208

1ER ESSAI

6008

308 II

ATTENTION, ARME DE SÉDUCTION MASSIVE ! LA CLIO PEUT TREMBLER…

1ER ESSAI

PORSCHE TAYCAN

Clone de Tesla ou Porsche authentique ?

PRATIQUE

DOSSIER DEUX-ROUES

Se faufiler ou s'évader…

VOLKSWAGEN T-CROSS

Sous le charme, nos Experts ?

M 01117 - 1043 - F: 3,90 €

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

Nouveaux CLA Coupé & Shooting Brake.

Plus racés. Plus intelligents. Plus polyvalents.
A vous de fixer les règles du jeu.

Consommations combinées (l/100 km) du Nouveau CLA Coupé : 3,8-7,3 (NEDC corrélé) / 4,4–8,1 (WLTP). CO_2 combinées (g/km) : 100-167 (NEDC corrélé) / 116-183 (WLTP).
Consommations combinées (l/100 km) du Nouveau CLA Shooting Brake : 3,9-7,5 (NEDC corrélé) / 4,5-8,3 (WLTP). CO_2 combinées (g/km) : 104-171 (NEDC corrélé) / 118-188 (WLTP).
Mercedes-Benz France - Siren 622 044 287 RCS Versailles


MB-118-PL
F
78

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2019
OFFRE EXCEPTIONNELLE

CRÉDIT À
0% (2)
TAEG FIXE
SUR TOUTE LA GAMME
MITSUBISHI MOTORS

ÉLECTRIQUE D'AVENTURE & TELLEMENT PLUS

HYBRIDE RECHARGEABLE

4 roues motrices
Électrique **jusqu'à 135 km/h****
Autonomie électrique : **45 km*****
Émissions de CO_2 : **46 g/km*****
Consommation normalisée : **2,0 l/100 km*****
Capacité de traction : **1,5 tonne**

MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

À PARTIR DE 277,78 €/mois(1)
CRÉDIT À 0 %(2), TAEG FIXE sur 36 mois avec **UN APPORT DE 38 140 €**

Hors assurances et prestations facultatives.
MONTANT TOTAL DÛ : 10 000 €.
Coût du crédit pris en charge par PRIORIS.

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition*

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

*Dépassez vos ambitions. **Sur circuit uniquement. ***Selon normes WLTP.
(1) Exemple de financement en crédit(2) pour un MITSUBISHI OUTLANDER PHEV Instyle avec peinture métallisée (650 €) à 48 140 €. **Apport : 38 140 €,** soit un montant total de crédit de 10 000 €. **TAEG fixe de 0 %,** taux débiteur fixe de 0%. Vous rembourserez **36 mensualités de 277,78 €/mois,** soit un coût total de crédit de 10 000 € et un **montant total dû de 10 000 €.** Exemple hors assurance et prestations facultatives. Coût de l'assurance facultative de personne (décès & Perte Totale et Irréversible d'Autonomie) : Taux Annuel Effectif Assurance (TAEA) 3,03%, soit 13 €/mois en sus de l'échéance, soit un montant total dû de 468 € au titre de cette assurance sur la durée totale du financement(3).
Aucun versement sous quelque forme que ce soit ne peut être exigé d'un particulier avant l'obtention d'un ou plusieurs prêts d'argent.
(2) Offre réservée aux particuliers, pour un montant emprunté minimum de 4 000 € à 30 000 € maximum, sur une durée maximale de 36 mois, valable pour tout véhicule de la gamme Mitsubishi Motors neuf commandé avant le 31/12/2019 chez les distributeurs participants (voir conditions de l'offre en concession). Sous réserve d'acceptation par PRIORIS, SAS au capital de 15 500 000€, 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Baroeul, SIREN 489 581 769 – RCS Lille Métropole.
(3) Tarification pour une personne âgée de 18 à 59 ans inclus, éligible aux conditions d'adhésion. Si votre état de santé ne vous autorise pas à bénéficier des conditions d'assurances standardisées, la convention AERAS vous permet de disposer de solutions adaptées, sous réserve d'éligibilité vérifiable sur le site internet www.aeras-infos.fr. Notre référent AERAS est à votre disposition au 03 59 39 61 38. Contrat d'assurance collective souscrit par CGL, tant pour son compte que celui de PRIORIS, auprès de SOGECAP, présenté par FINASSURANCE. PRIORIS et FINASSURANCE, courtiers d'assurance, n° ORIAS respectif 07027257 et 07000574 (www.orias.fr).
Tarifs Mitsubishi Motors maximums autorisés en vigueur en France métropolitaine au 09/08/2019. Garantie et assistance : 5 ans ou 100 000 km, au 1er des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1 avenue du Fief 95067 Cergy-Pontoise Cedex.

GARANTIE ASSISTANCE 5 ANS

Valeurs WLTP selon règlements (EC) 715/2007 et (EU) 2017/1347
Consommation normalisée Outlander Hybride Rechargeable (l/100 km) : 2,0
Émissions CO_2 (g/km) : 46

Retrouvez-nous sur Facebook et Instagram | **www.mitsubishi-motors.fr**



N° 1043

Du 10 au 23 octobre 2019

Peugeot 208 1.2 PureTech 130 ch/P. 50



Peugeot: les nouveautés/P. 14



70 ans d'Abarth: esprit, es-tu là?/P. 78



Dossier deux-roues: c'est la jungle!/P. 96



Porsche Taycan Turbo S 761 ch/P. 40

SOMMAIRE

Découvrir

Peugeot: les nouveautés

14 **2008/2008 II:** tout ce qui change

22 Elles sont dans les tuyaux: **3008 II, 308 III, 1008, 6008**

28 Interview: **Gilles Vidal, directeur du design de Peugeot**

Comprendre

32 Sécurité routière: **comment inverser la tendance?**

Conduire

40 **Porsche Taycan** Turbo S 761 ch

46 **Volvo S60** T8 Twin Engine 390 ch

50 **Peugeot 208** 1.2 PureTech 130 ch

59 Peugeot est-il le maître du plaisir de conduite?

Peugeot 208/Renault Clio
Peugeot 308/Volkswagen Golf
Peugeot 3008/BMW X2
Peugeot 508/Alfa Romeo Giulia

68 **Mercedes-AMG Classe A** 45 S 421 ch

70 **Audi Q7** 55 TFSI 340 ch

74 Les Experts: **Volkswagen T Cross** TSI 95 ch

77 Dernier essai: **BMW X6**

Vibrer

78 **70 ans d'Abarth:** esprit, es-tu là?

84 **Formule E:** Vergne et DS menacés?

86 Rétro: **Alfasud Ti**

Partager

90 La vie de vos autos

91 Le chef des essais vous répond

S'offrir

92 Configurateur: **Renault Clio**

96 Occasion: **BMX X3**

96 **Dossier deux-roues:** c'est la jungle!

109 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves

117 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces

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

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

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *Sport Auto* n° 693. Dépliant multiéditeurs jeté en 4e de couverture sur une partie de la diffusion abonnés France. Encart *Outfittery* de 2 pages jeté en 4e de couverture sur une diff. de 35 000 abonnés. Encart *Boldking Razor* de 2 pages jeté en 4e de couverture sur une diff. de 35 000 abonnés.



Audi Q7 55 TFSI 340 ch/P. 70



ALASTAIR STALEY/LAT/FORMULA E

Formule E: Jean-Éric Vergne et DS menacés?/P. 84



Peugeot reste-t-il le maître du plaisir de conduite?/P. 59



Volvo S60 T8 Twin Engine 390 ch/P. 46



LES RENAULT DAYS C'EST MAINTENANT

PORTES OUVERTES CE WEEK-END(1)

RENAULT
La vie, avec passion

Renault KADJAR

À PARTIR DE

199 €/MOIS(2)

LLD 49 mois. 1er loyer de 3 000 €.
Sans condition de reprise.



INCLUS EASY PACK

4 ANS

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

MODÈLE PRÉSENTÉ : RENAULT KADJAR INTENS TCe 140 FAP AVEC OPTION PEINTURE MÉTALLISÉE SPÉCIALE À 282 €/MOIS(4), 1ER LOYER DE 3 000 €.

(1) Ouverture exceptionnelle dimanche 13 octobre selon autorisation. (2) Exemple pour Renault KADJAR Life TCe 140 FAP. (2)(4) Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km maximum. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 409 355 560 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93160 Noisy-le-Grand - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. (3) Pack Intégral Renault optionnel constitué de l'entretien, des prestations d'usure (hors pneumatiques), de l'extension de garantie constructeur et assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1er des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1 €/mois. Voir détail de l'offre Pack Intégral en points de vente et sur renault.fr. Offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un Renault KADJAR neuf du 01/10/2019 au 31/10/2019. **Gamme Renault KADJAR : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrélé) : 4,3/5,9. Émissions de CO_2 min/max (g/km) (NEDC corrélé) : 112/136.** À partir du 01/09/2017, 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 CO_2. À partir du 01/09/2018, la procédure WLTP remplace 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 CO_2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Actuellement, la communication des valeurs NEDC est encore autorisée. En effet, pour les nouveaux véhicules déjà homologués selon WLTP, les valeurs sont converties en NEDC corrélé pour permettre une meilleure comparaison. Renault Days : Les jours Renault. Easy Pack : Pack tout inclus.

Renault recommande elf

renault.fr

À CE PRIX-LÀ, NORMALEMENT VOUS AURIEZ EU UNE MOLO.



Polo

À partir de **160 €/mois**[1]
avec apport, sous conditions de reprise[2]

Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 1 620 €, suivi de 36 loyers de 160 €. Déduction faite de l'offre de reprise allant jusqu'à 2 500 € en plus de la valeur estimée de votre véhicule. Offre valable du 01/10/2019 au 31/10/2019.

Modèle présenté : Polo Lounge 1.0 MPI 80 BVM5 avec option peinture métallisée. 1er loyer de **2 160 €**, suivi de 36 loyers de **185 €**, conditions de reprise identiques incluses. (1) Exemple pour une Polo 1.0 MPI 80 BVM5 neuve 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 dans la limite des stocks disponibles **entre le 01/10/2019 et le 31/10/2019 et immatriculation avant le 31/10/2019** 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.
Cycle mixte Polo 1.0 MPI 80 BVM5 (l/100 km) NEDC corrélé : 4,8. Rejets de CO_2 (g/km) NEDC corrélé : 110 / CO_2 carte grise : 108. Valeurs au 03/06/2019, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

ÉDITO



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 58 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

L'ADIEU AUX GTI

Le gouvernement vient de révéler son barème de malus pour 2020. Le moins que l'on puisse dire, c'est que cela va piquer. Pour plusieurs raisons. En premier lieu, l'entrée dans le malus est abaissée, passant de 117 g/km de CO_2 à 110 g. Ensuite, à l'autre extrémité de l'échelle, le déclenchement du "super malus" descend lui aussi, de 191 à 173 g. Au passage, cette punition fiscale déjà dissuasive grimpe de 2 000 euros : il faudra désormais débourser 12 500 € en plus du prix de vente si vous avez le malheur de vous intéresser à l'un de ces modèles. Une paille… Enfin, dernier coup de massue, tout cela sera encore sévérisé en milieu d'année, avec le passage aux normes WLTP. Cet alignement de chiffres vous semble abstrait ? Voilà des exemples : avec son petit 3 cylindres essence de 75 ch, la Dacia Sandero Stepway SCe 75 échappait jusqu'ici au malus. C'est terminé, ses 113 g la font passer du mauvais côté. Ne parlons pas de la "surpuissante" TCe 90 et de ses 120 g… Comme vous le voyez, le barème vise bas, et il faudra impérativement des moteurs de toute dernière génération, pas trop généreux en cavalerie, pour espérer y échapper, à moins d'opter pour l'hybride ou… le diesel. Quant aux amateurs de sensations mécaniques et de puissances pétillantes, il est temps pour eux de se faire une raison, à moins de rouler sur l'or : en boîte mécanique, une Renault Mégane R.S. se prendra bille en tête les 12 500 € de malus. Autant dire que les clients ne vont pas se bousculer. Par conséquent, les constructeurs qui s'autorisaient encore ces voitures plaisir vont tout simplement les supprimer de leur catalogue. Nous en avons le triste exemple, ce mois-ci, avec l'essai de la nouvelle Peugeot 208. La gamme culmine avec le 3 cylindres de 130 ch (103 g). Et ce sera tout. Plus question de 208 GTi, Peugeot nous l'a confirmé. Elle aurait pourtant été tellement légitime ! Dans ces conditions, n'imaginez pas que les Ford Fiesta ST et autre Honda Civic Type R, toutes touchées par le "super malus", vont rester bien longtemps au catalogue. C'est vraiment la fin d'un monde, celui des sportives grand public à défaut d'être accessibles à tous. Quelque chose me dit que la cote des GTI "vintage", qu'elles soient 205 ou Golf, n'est pas près de s'effondrer.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Suite à votre article sur l'arrivée des voitures chinoises en France en 2020 (Aiways, notamment), il me semble que cela bouge aussi pour MG. J'ai aperçu quelques articles sur ce sujet ici ou là. Les premiers pays concernés seraient la Norvège et les Pays-Bas, avec une arrivée en France prévue début 2020. Confirmez-vous ces informations ?

Arnaud Dupré

Nous avons pu prendre les commandes de ce SUV électrique chinois, dont la marque ravivera quelques nostalgies. Son essai sera publié dans notre prochain numéro, dans le cadre d'un dossier consacré aux nouveautés hybrides et électriques.

Dans votre numéro 1 040, Guy L'Hospital indique faire une overdose de losanges, lors de l'essai 10 000 km du DS 3 Crossback. Mais que dire de la gamme Mini ! J'y ai compté une douzaine de cercles. Quant à l'avant du DS 3 Crossback qu'il juge trop chargé, avec de nombreux effets de style, je me permets de souligner qu'il existe bien plus tarabiscoté sur le marché, comme chez Toyota, Lexus, voire le nouvel Audi Q3.

Auguste Mairot

Le propre des dessins audacieux est qu'ils divisent profondément les avis. On aime ou on déteste. Le seuil de saturation face à l'excès, qu'il s'agisse de losanges, de cercles ou d'effets de style divers, est propre à chacun. Nous ne prétendons pas détenir, sur ce sujet du design, de vérité absolue.

NOUVELLE PEUGEOT 208

UNBORING THE FUTURE*

ÉLECTRIQUE

À PARTIR DE

129 € /MOIS[1]

APRÈS UN 1ER LOYER DE 2 400 €

ENTRETIEN OFFERT

PEUGEOT i-Cockpit® 3D**

CONDUITE SEMI-AUTONOME**

MOTION & e-MOTION

(1) Exemples pour la location longue durée (LLD) d'une nouvelle PEUGEOT 208 Like PureTech 75ch BVM5 STT, neuve et hors options, incluant l'entretien et l'assistance offerts pendant 49 mois. **Modèles présentés :** Nouvelle PEUGEOT 208 GT Line PureTech 100 BVM6, option toit panoramique : **209 €/mois** après un 1er loyer de 3 475 €, et nouvelle e-208 GT, options peinture bleu vertigo et toit panoramique : **239 €/mois** après un 1er loyer de 3 939 €, déduction faite du bonus écologique et de la prime à la conversion[2]. Montants exprimés TTC et hors autres prestations facultatives. (2) Après déduction du bonus écologique d'un montant de 6 000 € et de la prime à la conversion gouvernementale de 2 500 € sous condition de reprise d'un véhicule diesel immatriculé avant le 01/01/2006 ou d'un véhicule essence immatriculé avant le 01/01/1997, selon décret en vigueur qui s'applique à condition que le contrat de location soit signé avant le 31/12/2019 et que la livraison ait lieu au plus tard le 31/03/2020 ; sous réserve de la publication d'un nouveau décret qui prévoirait une période transitoire selon les mêmes termes. Offres valables du 26/08/2019 au 30/11/2019, sous conditions de reprise, réservées aux personnes physiques pour un usage privé pour toute LLD d'une nouvelle PEUGEOT 208 neuve dans le réseau PEUGEOT participant, sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, SA, RCS Nanterre n° 317 425 981, n° ORIAS 07004921 (www.orias.fr), 9 rue Henri-Barbusse 92230 Gennevilliers. Offres non valables pour les véhicules au prix PEUGEOT Webstore. La LLD peut être souscrite seule sans CPS Pack Entretien et ce



dernier peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau PEUGEOT participant. (3) Les consommations de carburant et émissions de CO_2 indiquées sont conformes à l'homologation WLTP (Règlement UE 2017/948). À partir du 01/09/18, les véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), nouvelle procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2. Cette procédure remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC). Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 mesurées selon la procédure WLTP sont plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Plus d'informations sur https://www.peugeot.fr/marque-et-technologie/wltp.Html. *Pour un futur qui ne soit pas ennuyeux. **De série, en option ou indisponible selon les versions.

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation WLTP(3) mixte sans options (en l/100 km) : de 4,1 à 5,9 ; Émissions de CO_2 WLTP sans options (en g/km) : de 107 à 133. Données en cours d'homologation.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

621 AOK

MINI

MINI-VOITURE, MAXI-CÉLÉBRATION

Joyeux anniversaire ! La Mini vient de fêter ses 60 ans, et peu de modèles peuvent se vanter d'une telle longévité même si, de la Mini originelle, il faut reconnaître qu'il ne reste dans l'actuelle que le nom et, en partie, l'esprit. Lancée en 1959 par l'ingénieur gréco-britannique Alec Issigonis, elle a connu plusieurs vies, plusieurs marques, et fut vendue jusqu'en 2000 sous sa forme initiale, celle d'une voiture d'à peine plus de 3 mètres et 600 à 700 kg. Tout en étant capable de loger quatre (petites) personnes. La Mini d'aujourd'hui – troisième génération depuis le rachat de la marque par le groupe BMW – mesure 3,82 m et pèse près de 1,2 tonne dans sa version de base. Les temps changent…

FUTURES ÇA PROMET !

LES INFOS CLÉS

À partir de 20 000 €

Commercialisation : début 2020

Sa cible : Renault Captur II

PHOTOS DENIS MEUNIER

PEUGEOT

Dossier réalisé par
Daniel Carroux, Guy L'Hospital et André Magnard

À PARTIR DE 2020, PEUGEOT DOIT SE RELANCER. LE CONSTRUCTEUR JOUE GROS AVEC LE LANCEMENT DU NOUVEAU 2008, L'ÉTONNANT RESTYLAGE DU 3008, LE REMPLACEMENT DE LA 308 ET LES DÉCISIONS À PRENDRE EN CE QUI CONCERNE LA VALIDATION DES PROJETS 1008 ET 6008. ON NE VA PAS S'ENNUYER.



LES INFOS CLÉS

À partir de 19 450 €

Commercialisation : depuis 2012

Sa cible : Renault Captur I

Face à l'ancien, que vaut le nouveau 2008

Chez Peugeot, l'adolescence du SUV urbain se vit sans crise majeure. Sauf peut-être une tendance à grandir sans prévenir.









2008 II ❶ Trois tailles de jantes seront proposées : 16, 17 et 18 pouces pour un diamètre de roues de 690 mm. ❷ Devenus, une véritable signature pour toutes les nouvelles Peugeot, les feux 3 griffes. ❸ Plusieurs types de projecteurs, LED ou halogènes, sont proposés selon les finitions.





2008 II ❶ Le nouveau 2008 profite de l'i-cockpit de dernière génération, comme sur les 208 et 508, avec un volant encore plus compact et la possibilité d'opter pour des palettes de changement de rapports sur certaines motorisations. ❷ Le combiné d'instruments 3D projette les différentes informations comme des hologrammes devant les yeux du conducteur.

Style Le grand écart

Autant l'ancien modèle joue sur les rondeurs, autant le nouveau tire des bords. Sandeep Bhambra, en charge du style extérieur, n'a pas hésité à utiliser les possibilités offertes par les nouvelles techniques d'emboutissage pour proposer des panneaux de porte facettés, laissant apparaître deux triangles opposés. Peugeot a même hésité à aller encore plus loin en proposant une partie arrière dite "boxy", très carrée, un peu comme un Jeep Renegade. Le directeur du Design Peugeot, Gilles Vidal *(voir interview p. 28)* a tranché pour un hayon beaucoup plus incliné. De profil, le nouveau 2008 fait vraiment penser à un 3008 en réduction. Il y a pire référence.
Si l'actuel 2008 prend un sérieux coup de vieux face au nouvel entrant, sa singularité dans le segment l'a servi jusqu'à ses derniers mois avec une production supérieure à 1,2 million alors qu'il n'a pas encore tiré sa révérence.

Le + 2008 II

L'OPTION TEINTE BITON, LA CEINTURE DE CAISSE HAUTE ET LES GROSSES ROUES QUI RENFORCENT LE CÔTÉ TRAPU DU PETIT SUV PEUGEOT.

FACE AU 3008

Il y aura sans doute un peu de cannibalisation interne entre 2008 et 3008 actuel. Même si le SUV compact mesure 15 cm de plus, dispose d'un coffre de 520 dm³ contre 434 dm³ et d'une gamme de motorisations beaucoup plus étoffée, intégrant bientôt les nouvelles offres hybrides rechargeables, il est certain que le nouveau 2008 séduira des familles souhaitant un SUV polyvalent, confortable et suffisamment compact. Une inquiétude qui a poussé les dirigeants de Peugeot à valider un restylage assez profond *(voir p. 22)*. Ceci dès 2020.







2008 I ❶ Pas de teinte biton mais du chrome à tous les étages. ❷ Les feux échancrés ne seront pas reconduits. ❸ Le premier 2008 disposait d'un volant sans méplat qui pouvait masquer certaines informations. ❹ En 2D seulement mais avec des aiguilles, ce n'est pas mal non plus.



Technique

Conduite assistée

En passant à la plate-forme PF2 qui équipe aussi la nouvelle 208 et le DS 3, le nouveau 2008 change de dimensions. Outre le fait qu'il peut et va recevoir une offre électrifiée (136 ch, 50 kWh, 310 km d'autonomie), il se dote d'une nouvelle offre d'assistances à la conduite, interdites à l'ancien modèle élaboré sur la plate-forme PF1. Citons la surveillance des angles morts, le régulateur adaptatif, l'aide au maintien dans la voie… De tout cela, l'ancien 2008 est privé. Son offre mécanique est aussi beaucoup plus classique (de 82 à 130 ch en essence ; de 100 à 120 ch en diesel). Le nouveau se muscle. Son offre diesel débute à 100 ch (BVM6), culmine à 130 ch (EAT8). En essence, le 2008 reprend les PureTech 100 (BVM6) et 130 (BVM6 et EAT8) mais ajoute le PureTech 155 (EAT8). Quant au e-2008, sa batterie de 50 kWh promet une autonomie de 310 km. Elle accepte la charge rapide jusqu'à 100 kW afin d'obtenir 80 % de la charge en 30 minutes. Sur courant alternatif, il faut compter entre 24 heures (prise classique) et 5 heures avec une wallbox branchée sur le triphasé.

Le + 2008 II

LES PALETTES AU VOLANT SUR CERTAINES VERSIONS AUTOMATIQUES QUI PERMETTENT DE DYNAMISER LA CONDUITE.



2008 II ❶ La planche de bord est identique à celle de la 208. Sur cette finition GT, la finition impressionne. ❷ À l'arrière, les passagers profitent de 6 cm en plus pour étendre leurs jambes et de petites attentions supplémentaires : plafonniers sensitifs, poignées de maintien. ❸ Selon Peugeot, le coffre gagne seulement 10 dm³.







HABITABILITÉ

	2008 II	2008 I
L/l/h/empattement	4,30/1,77/1,53/2,60 m	4,16/1,74/1,56/2,54 m
Largeur coudes AV/AR	140/138 cm	140/139 cm
Garde au toit AV/AR	94/93 cm	98/93 cm
Entre sièges	26 cm	20 cm
Volume du coffre constructeur	434 dm³	424 dm³
Seuil de chargement	73 cm	63 cm

Vie à bord

Crise de croissance

Le 2008 I mesure 4,16 m de long pour 1,74 m de large, ce qui le rend très pratique en ville, comme lors de manœuvres dans un garage. Son coffre reste bien dessiné, plutôt logeable, mais l'espace à bord peu généreux pour une petite famille. Le nouveau, plus long (4,30 m) et plus large (1,77 m), sera sans aucun doute moins maniable mais il progresse sensiblement à bord. En termes d'habitabilité en premier lieu, notamment aux places arrière où les occupants profiteront de 6 cm supplémentaires pour étendre leurs jambes. Le coffre ne gagne qu'une dizaine de dm³ mais il dispose d'un double plancher et de quelques astuces facilitant chargement et déchargement.

C'est surtout en matière de finition et d'ambiance intérieure que le nouveau déclasse son prédécesseur. Correctement assemblé, le 2008 I multiplie les plastiques rigides et noirs. Il dispose de la première version d'i-cockpit avec la possibilité de lire l'instrumentation par-dessus le petit volant. Le nouveau conserve des plastiques au grain grossier mais il multiplie les matériaux rembourrés et les effets de style. La planche de bord est identique à celle de la 208 mais, positionnée plus haut, elle offre un peu plus d'amplitude pour le réglage volant/combiné d'instruments. Ce dernier, de type 3D, pourrait ne pas convenir à tout le monde. Notamment parmi les possesseurs de 2008 I qui apprécient la classique instrumentation à aiguille.



2008 I ❶ Sur l'ancien 2008, il a fallu attendre le restylage pour qu'apparaisse un écran tactile digne de ce nom. La finition reste correcte, sans plus. ❷ Le seuil de chargement bas et les formes très géométriques du coffre le rendent très pratique à l'usage. ❸ L'habitabilité à l'arrière et l'accès à bord constituaient les principaux atouts du 2008 I.





Le + 2008 II

LES SIÈGES DES FINITIONS SUPÉRIEURES, GT LINE ET GT, QUI ENVELOPPENT ET MAINTIENNENT PARFAITEMENT LE CORPS.

ŠKODA

ŠKODA FABIA

HÉSITER N'EST PLUS UNE OPTION



À PARTIR DE

119€/MOIS(1)

1ER LOYER DE **1650€** I LLD SUR 37 MOIS
SANS CONDITIONS DE REPRISE

Offre valable du 01/09/2019 au 31/12/2019.

Modèle présenté : FABIA Berline EDITION 1.0 MPI 60ch BVM5 avec option, 1er loyer de 1 675€ et 36 loyers de 143€, remise ŠKODA de 3 500€ déduite.

(1) Ex pour FABIA Berline EDITION 1.0 MPI 60ch BVM5. Location Longue Durée sur 37 mois / 30 000 km max, 1er loyer de 1 650€ et 36 loyers de 119€, remise ŠKODA de 3 500€ déduite du prix catalogue (Détails sur skoda.fr). Offres à particuliers sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Financial Services GmbH – 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 – ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). **Les outils d'aide à la conduite automobile ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.**

Volkswagen Group France S.A. au capital de 198 502 510€ - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

ŠKODA recommande **Castrol EDGE Professional.**

Gamme FABIA : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrélé : 4,5 – 4,7. WLTP : 5,1 - 6,4. Rejets de CO2 (g/km) min - max : NEDC corrélé : 102 – 108. WLTP : 115,5 - 143,4. CO2 carte grise : 100 – 105. A partir du 1er 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. A partir du 1er 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.



2008 II ❶ Capot plus haut, grille verticale et incurvée, signature 3 griffes, le nouveau 2008 reprend les ingrédients qui ont fait le succès du 3008.
❷ La boîte automatique EAT compte aujourd'hui 8 rapports. La commande M permet de gérer les changements de vitesses via les palettes.
❸ Sous le frein de parking électrique, la commande des modes de conduite.





Budget

Coûts maîtrisés

Plus long et plus large, le nouveau 2008 devrait être nettement plus lourd que son prédécesseur. Mais le nouveau venu pourrait limiter son surpoids grâce à sa structure qui multiplie les aciers à haute résistance, plus fins et légers. De quoi contenir consommations et rejet CO_2. Seule la version PureTech 155 GT pourrait, en 2020, réclamer un petit malus. À l'achat, en revanche, il faudra sans aucun doute prévoir un sérieux surcoût par rapport au modèle actuel, surtout remisé en fin de carrière. Un 2008 BlueHDi 100 GT Line coûte un peu plus de 25 000 € mais les concessionnaires proposent des remises qui flirtent quelquefois avec les 20 %. Quand il s'installera en concessions, en toute fin d'année, le nouveau dans la même configuration pourrait s'afficher à près de 27 000 € et Peugeot ne devrait pas être très généreux en termes de remises. Le constructeur, qui semble estimer que son nouveau bébé offrira une qualité de finition supérieure à celle de ses rivaux, n'a visiblement pas l'intention de serrer les prix. Si vous êtes plutôt du genre à regarder le verre à moitié plein, vous ne serez pas choqué par l'écart de tarif. En effet, à partir de la finition Allure, plus encore GT Line, le niveau d'équipements et l'ambiance à bord impressionnent. Instrumentation 3D, écran central multimédia 10 pouces, feux de route automatiques, projecteurs full LED, jantes 17 pouces, éléments de style extérieurs et intérieurs, sièges dynamiques, 4 prises USB ainsi que la navigation connectée devraient faire partie de la dotation de série.

Le + 2008 II

LA CONDUITE SEMI-AUTONOME DE NIVEAU II, HÉLAS SANS DOUTE FACTURÉE EN SUPPLÉMENT (900 € SUR 208).

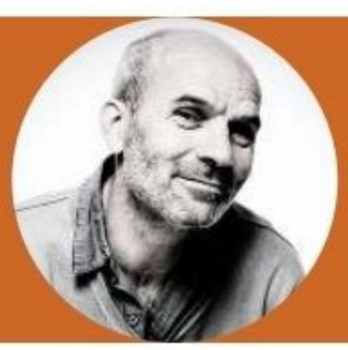
GAMMES

	2008 II	2008 I
Prix à partir de	20 000 €	19 450 €
Finitions	Active, Alllure, GT Line, GT	Active, Allure, GT Line
Moteurs	PureTech 100, 130 et 155/BlueHDi 100, 130/Électrique 136	PureTech 82, 110, 130/BlueHDI 100, 120
Boîtes	BVM6, EAT8	BVM5, BVM6, EAT6





2008 I ❶ Né crossover, le 2008 première génération s'est mué en SUV à partir du restylage, avec une calandre plus verticale et une face avant plus agressive. ❷ La grille, dite en escalier, est moins élégante que la nouvelle commande de boîte automatique. Le nombre de rapports était limité à 6.



L'avis de **Guy L'Hospital** **Le nouveau 2008 domine les débats dans la plupart des compartiments : qualité de fabrication, habitabilité, vie à bord, équipements. Et il y a fort à parier que cette hiérarchie soit respectée au moment des premiers essais, fin novembre. Reste au modèle actuel quelques semaines pour faire valoir deux arguments de poids, un prix – remisé – canon et une maniabilité de pure citadine.**

PORTES OUVERTES

DU 11 AU 14 OCTOBRE**

CITROËN

SUVENDREDI



SUV CITROËN C3 AIRCROSS

CITROËN ADVANCED COMFORT

Plus Spacieux, Plus Modulable

#PlusDePossibilités

12 aides à la conduite*
Toit ouvrant vitré panoramique*
Volume de coffre jusqu'à 520 L*
Grip Control avec Hill Assist Descent*
Banquette arrière coulissante en 2 parties*

REPRISE

+ 2000 € (1)

ESTIMATION SUR REPRISE-CITROEN.FR

CITROËN préfère TOTAL (1) 2 000 € TTC pour l'achat d'un SUV Citroën C3 Aircross neuf, hors finition Live, composés d'une remise applicable sur le tarif Citroën conseillé au 01/10/19 et d'une aide reprise Citroën de 1 100 €, sous condition de reprise d'un véhicule et ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule. Cette valeur est calculée en fonction du cours de l'Argus®, selon les conditions générales de l'Argus® disponibles sur largus.fr, déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels et des éventuels frais de remise en état standard. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable jusqu'au 31/10/19 dans le réseau Citroën participant. * Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions. ** Selon autorisation préfectorale.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO_2 DE SUV CITROËN C3 AIRCROSS : DE 4,0 À 5,0 L/100 KM ET DE 104 À 114 G/KM.

INSPIRED BY YOU SINCE 1919

avis clients

CITROEN ADVISOR

citroen.fr

Automobiles CITROËN : RCS Paris 642 050 199

Peugeot 3008 phase-2

Une mi-vie radicale !

LES INFOS CLÉS

À partir de 28 000 €

Commercialisation : 2020

Sa cible : Renault Kadjar

Seul le bloc avant est métamorphosé. Les ailes avant et le capot ne changent pas. Notez le logo rétro mais très technologique !

Les optiques se sont affinées alors que les feux de jour en forme de crocs, s'intègrent parfaitement dans le nouveau bouclier.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Né en 2016, le Peugeot 3008, initiateur du renouvellement du style de la gamme, va considérablement muter à l'occasion de son restylage. Il adoptera une proue métamorphosée.

Le 3008 restylé serait-il 100 % électrique ? Sa calandre pratiquement inexistante dans le bloc avant (le soft-nose en langage de designer) pourrait nous le laisser croire. Mais non, le 3008 phase 2 reste basé sur la plate-forme EMP2 qui est, certes disponible avec une hybridation rechargeable, mais pas (encore ?) avec une chaîne de traction 100 % électrique. Le SUV Peugeot, à défaut de recourir à une technologie électrique, s'inspire très largement de l'identité du concept-car Instinct *(voir encadré)*. Comme le répète souvent Gilles Vidal, le directeur du design de la marque française, les concept-cars sont rarement "gratuits" et expérimentent le style des Peugeot de demain. Ce fut le cas avec l'Exalt de 2014 qui annonçait le concept architectural de la 508 de 2018, de même que la petite Peugeot Fractal de 2015 anticipait les ailes au modelé triangulaire de la nouvelle 2008. D'instinct, nous pourrions croire que les designers Peugeot ont tout changé à l'avant de ce prochain 3008 restylé, mais il n'en est rien : le capot moteur ainsi que les ailes avant sont identiques. Seul le nez en matériaux composites évolue. Un nez dont les outillages nécessitent quand même des investissements de plus de dix millions d'euros ! La calandre plutôt agressive de l'actuelle génération disparaît donc au profit d'un ensemble plus simple, inspiré de l'Instinct, alors que les feux de jour sous forme de crocs prennent place de part et d'autre du bouclier. Les virgules de ce dernier, qui remontaient jusque dans les optiques avant, disparaissent, alors que les phares sont plus fins. La ventilation du compartiment moteur s'opère en grande partie par la prise d'air inférieure, aussi discrète que le sabot à la base du bouclier. Le 3008 semble se débarrasser ici des codes du SUV pur et dur, pour un peu plus de douceur. Est-ce l'effet du SUV-bashing qui opère déjà ? Le logo, cette fois directement issu du concept car e-Legend, adopte une transparence liée à sa fonction technique puisqu'il peut intégrer, selon les versions, le radar du régulateur adaptatif et, plus tard, les lidars pour une conduite semi-autonome. À l'arrière, le bandeau de feux demeure, mais il s'inspire cette fois de celui de la 508, en proposant une teinte fumée. Sous le capot, les deux variantes Hybrid4 rechargeables seront reconduites, l'une avec 4 roues motrices de plus de 300 ch et ses deux machines électriques de 110 ch, et proposant une autonomie de 59 km (normes WLTP) ; l'autre en deux roues motrices (une seule machine électrique) et une autonomie d'une quarantaine de kilomètres. En version thermique pure, la variante essence "basse consommation" dotée du PureTech 1.2 de 130 ch devrait être poussée commercialement (série spéciale ?) afin de contribuer à la baisse de la moyenne des rejets de CO_2 de toute l'offre Peugeot. Côté diesels, les 1.6 et 2.0 BlueHDI devraient rempiler.

L'avis d'André Magnard Il est rare qu'un restylage impacte autant le style d'un modèle, et l'on ne peut que saluer l'audace des designers qui modifient la perception que l'on a de ce nouveau 3008, en redessinant peu d'éléments. Moins agressif, plus pur avec moins de chrome, le 3008 du début des années 2020 se montre du même coup plus moderne.

PEUGEOT

Instinct Concept
Coup double

Présenté en 2017, le splendide Instinct Concept préfigurait beaucoup de lignes du break 508 mais aussi l'orientation des faces avant des futurs SUV compacts et familiaux du groupe. On retrouve les grandes lignes des projecteurs, le bouclier avec soft-nose en partie supérieure et de fines rayures en guise de grille. Le restylage du 3008 s'en empare mais aussi le futur 6008 *(voir p. 26)*.

Peugeot 308 III

En voie de "golfisation"

LES INFOS CLÉS

À partir de 22 000 €

Commercialisation : fin 2021

Sa cible : la Volkswagen Golf, bien sûr…

ILLUSTRATIONS JEAN-FRANÇOIS HUBERT

La 308 III fera sienne une inédite boîte robotisée à 7 rapports. Quid de l'actuelle BVA8 ?

On prend la même et on recommence. Ça, c'est pour la Golf, depuis la nuit des temps. Le dicton vaut désormais pour la 308, qui s'ouvre une franchise.

Tout casser pour tout recommencer, du passé faire table rase, repartir d'une feuille blanche… Cela n'a jamais loupé jusqu'à ce jour, Peugeot a toujours procédé de la sorte au moment d'accorder une succession à l'un ou l'autre de ses modèles. L'histoire pourrait ne pas se répéter dans un avenir proche. Du moins en ce qui concerne la 308, bien partie pour renforcer son identité sur la durée. À la manière d'une certaine Volkswagen Golf, diront les mauvaises langues, dont nous ne sommes pas. L'évolution plutôt que le grand chambardement… Cette doctrine industrielle frise parfois le conservatisme et manque très certainement d'audace, mais il faut bien reconnaître qu'elle s'est avérée des plus profitables pour la Golf précitée. Elle fait désormais école chez Peugeot.

Ce faisant, la troisième génération de la 308 restera identifiable en tant que telle au premier coup d'œil. De la ligne de toit à peine courbée aux vitrages dessinés à l'identique, sans même parler des dimensions promises au statu quo, la silhouette n'évoluera qu'à la marge. Et encore… La robe, en revanche, repasse chez le styliste, un rien porté sur les figures géométriques, à en juger par la face avant tout en angles vifs, elle-même surmontée par un capot dit "carrossier" – il couvre en partie les ailes. La grande classe, et c'est l'effet recherché. À bord, la composition du poste de conduite ne changera pas, à ceci près qu'une dalle numérique surplombera le petit volant en lieu et place des actuels compteurs. L'organisation des commodos sera simplifiée par la même occasion. Les commandes du régulateur de vitesse migreront sur l'une des deux branches du volant, comme quoi, il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Pour le reste, on ne change pas une plate-forme qui gagne. La formule existante sera reconduite, et elle accueillera, sans surprise aucune, des motorisations hybrides, rechargeables ou légères à base de batteries 48 V. Il est question d'une boîte de vitesses robotisée à double embrayage et 7 rapports. Ça, c'est nouveau.

L'avis de **Daniel Carroux**

Peugeot fige l'identité de la 308, à raison selon nous. "Figer", au demeurant, n'est pas synonyme de "plonger dans la naphtaline". Sur le strict plan du style, les transformations subies sont spectaculaires, admettons-le.

Le capot couvre une partie des ailes, et non pas leur totalité. Et il se tient loin de la calandre. Un zeste d'élégance…

La silhouette de la 308 est pérennisée. Pour preuve, le dessin du vitrage ne change pas, lunette arrière incluse.

Peugeot 1008

Rajoutez un zéro

La disparition programmée de la 108 créera un vide à l'entrée de la gamme Peugeot. Le 1008 bouchera le trou. C'est un SUV.



À PARTIR DE 15 000 € – COURANT 2021

Pour l'heure, le 1008 est à l'état de projet. Avancé, selon toute vraisemblance. De fait, la 108 sera retirée du catalogue dans un peu plus d'un an (c'est court), et il faudra bien que "quelqu'un" se dévoue pour occuper la place laissée vacante… La mission sera confiée à un SUV, donc, et non pas à une berline en bonne et due forme. Ledit SUV, au demeurant, sera plus imposant qu'une citadine standard.

Le 1008, c'est son appellation, dépassera les 4 m en longueur et ne sortira pas de l'ordinaire de l'espèce automobile à laquelle il sera apparenté. Sans surprise, de même, le nouvel arrivant fera sienne la robe du 2008 gonflé à l'hélium. À grands traits. Il y aura comme un air de famille. À voir si l'opération se répétera à l'intérieur. Reste également à vérifier à quelles motorisations le 1008 aura droit, sachant que le diesel n'est plus vraiment tendance sous le capot des petits véhicules. En procédant par élimination, la prochaine entrée de gamme Peugeot carburera à l'essence, en mode micro-hybride très probablement. Elle déclinera, en prime, une variante 100 % électrique. À coup sûr.

Une citadine remplacée par un SUV de poche, cela ne surprend plus. Celui-ci a pour mérite de capter le regard. C'est déjà beaucoup.

Peugeot 6008

En mode commando

On n'attendait plus un modèle siglé Peugeot en mesure de tutoyer les sommets. Et pourtant, c'est bientôt là. Sous la forme d'un SUV.

À PARTIR DE 40 000 € – DÉBUT 2023

Peugeot ne se refuse plus rien. Le voilà en effet fin prêt à investir des territoires qui lui étaient jusqu'alors interdits, ce très haut de gamme peuplé d'étranges créatures portant blasons prestigieux. En la circonstance, l'engin envoyé en avant-garde prendra la forme d'un SUV, baptisé 6008 par nos soins. Ce dernier sera armé en conséquence, à en juger par son apparence physique pour le moins spectaculaire. Et qui ne ressemble à rien de connu dans la gamme du constructeur français, à commencer par le 5008 dont le 6008 ne sera pas l'extension.

La mission impartie laisse supposer un traité intérieur en rapport avec le standing affiché. La remarque vaut pour les ensembles mécaniques réquisitionnés. Les modules hybrides actuels et à venir, portés à 300 ch pour le plus puissant à l'instant T, seront de la partie, à n'en pas douter.

L'espoir d'un "premium plus" à la française renaît. Rien que pour ça, l'arrivée à moyen terme du 6008 est à saluer.



ILLUSTRATIONS JEAN-FRANÇOIS HUBERT

HONDA

Nouveau

CR-V HYBRID

L'hybride, les sensations en plus



Honda BOX [3]

Louez votre Honda,
ON VOUS OFFRE L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE [2]

À PARTIR DE 379€/MOIS [1]

AVEC ASSURANCE PERTE FINANCIÈRE INCLUSE

Location avec Option d'Achat 49 mois. **1ER LOYER DE 4930 €** puis 48 LOYERS de 378,95 €.
Montant total dû avec option d'achat finale 39697,60 €.

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

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER

Consommation et émissions du modèle présenté en cycle mixte : 5,5 l/100 km et 126 g de CO2/km.

(1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au **31 décembre 2019** pour toute location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail) d'un véhicule Honda CR-V neuf de 36 à 60 mois. Exemple de LOA sur 49 mois et 40 000 kilomètres maximum : pour la location d'un Honda CR-V 2.0 i-MMD 2WD Comfort neuf au prix remisé de **32900 €** (prix au 01/10/2019), **1er loyer 4930 €** puis 48 loyers de **378,95 €** (assurance perte financière incluse). Montant total dû hors option d'achat 23 119,60 €. Option d'achat finale 16 578 €. Coût assurance facultative perte financière (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 27,97 € / mois inclus dans les loyers. Coût total assurance facultative : 1 342,56 €. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 4 place de Budapest, 75 436 Paris Cedex 9. Vous disposez d'un droit de rétractation. **(2)** Entretien et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans offerts avec LOA Honda neuve 36 à 60 mois 30 000 kms max / an pendant toute la durée de la location. Contrat H Box N°21712152 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance ; Détails sur www.honda.fr. **(3)** Soit un avantage client H Box pour un CR-V de 1 460 € (entretien 75 000 km sur 36 mois) à 6 182 € (entretien 150 000 km sur 60 mois : 5 463 € et extension de garantie 2 ans : 719 €) sur base tarif en vigueur au 01/10/19. Offre valable chez les concessionnaires participants
Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr.

Modèle présenté :
CR-V 2.0 i-MMD 4WD Exclusive avec peinture métallisée au prix remisé de **45 920 €**, **1ER LOYER 6 800 €** puis 36 loyers de **558,71€** **(assurance perte financière incluse)**
Montant dû hors option d'achat 33618,08 €. Montant total dû option d'achat incluse **55 248,08 €**. Option d'achat finale : 21 630 €.

Interview GILLES VIDAL

Directeur du design Peugeot

Depuis l'arrivée sur le marché des 3008 et 5008, Peugeot a entamé une mue de son style et renforcé son identité. Le design de cette marque devenue plutôt attractive auprès des designers du monde entier est dirigé par Gilles Vidal.

Propos recueillis par
Christophe Bonnaud



PHOTOS : PEUGEOT

En proche banlieue parisienne, dans l'immense ADN (Automotive Design Network), un bâtiment inauguré en 2004 que l'on doit à l'atelier d'architecture de Jacques Ripault et Denise Duhart, trois bureaux de design distincts œuvrent au futur plus ou moins proche des marques Peugeot, Citroën et DS. La marque Opel conserve quant à elle son bureau de design en Allemagne, à Rüsselsheim. Chaque entité repose sur ses propres équipes. À la tête de celle de Peugeot Design depuis début 2010, où une trentaine de créatifs purs (*) crayonnent notre avenir automobile, le Français Gilles Vidal dynamise – dynamite ? – le style de la marque. Les nouvelles 208 et 2008 ne sont pour lui qu'une étape dans cette évolution du style Peugeot…

L'Auto-Journal : La marque Peugeot est-elle devenue plus attirante pour les designers, depuis le succès du 3008 ?

Gilles Vidal : Disons qu'elle est parmi les marques les plus attirantes d'après les échos qui parviennent de l'extérieur. Nous avons par exemple été surpris que nos concept cars soient admirés par des entreprises extérieures à l'univers automobile. Nous sommes devenus plutôt attractifs !

L'AJ : Peut-on dire que le 3008 de 2016 est le socle de la nouvelle identité et celui du renouvellement de la gamme ?

G.V. : Oui, c'est le programme qui débute le renouvellement de la gamme telle qu'on la connaît aujourd'hui. Mais je vais également citer la 208 de 2012 qui a été un élément fort, car ce fut la première avec l'i-Cockpit, puis la 308 pour le saut énorme en qualité. Alors, oui, le 3008 est le vrai point de départ d'une petite révolution stylistique mais il ne faut pas oublier ces deux précédentes étapes.

L'AJ : Vous venez de présenter le 2008 II. Ce qui caractérise son style, ce sont ces triangles qui animent les flancs. Quelle en est la signification stylistique ?

G.V. : C'est un thème fort de la voiture. Il permet un effet de différenciation en style entre chaque produit de la gamme Peugeot. Ces deux triangles sont des volumes qui perpétuent l'idée de retirer de la matière, afin de rendre la silhouette plus affûtée, plus athlétique. Cela relève de l'intention d'efficience !

L'AJ : C'est vous, Peugeot Design, qui avez demandé un gabarit nettement plus imposant pour ce renouvellement du 2008 ?

G.V. : L'augmentation du gabarit a été demandée par le département "produit" du groupe. C'est logique, car le nouveau 2008 avec sa silhouette typée SUV a désormais de nouvelles ambitions internationales. Nous voulions donner plus d'espace à bord, notamment au rang 2, et l'habiller d'une silhouette plus solide, avec des codes de SUV bien marqués.

L'AJ : Vous ne reprenez rien de la précédente génération de 2008, comme pour 3008 ou 508. Cette stratégie de partir d'une feuille blanche est à l'opposé de celle de Volkswagen qui change tout dans le fond, et peu dans la forme. Qui a raison ?

G.V. : Ce n'est pas écrit que nous faisions ça à chaque fois ! Ce n'est pas exclu que la prochaine génération de 208 – nous n'avons pas encore commencé, rassurez-vous – nous

“Nous sommes devenus attractifs ! ”



Dès les premiers croquis du projet 2008, les flancs “scalpés” sont présents. Ils s’inspirent du concept-car Fractal de 2015.

amène peut-être à concevoir la même en mieux, sans rupture en termes de proportions ou morphologie ou peut -être que l’on va nous dire que le segment B thermique n’existe plus et alors nous partirons sur totalement autre chose. Il faut bouger vite car le monde bouge vite !

L’AJ : Renault et Kia sont désormais présents sur le marché des SUV compacts avec une silhouette Coupé (Arkana et X-Ceed). Est-ce qu’une telle variante excite vos designers ?

G.V. : Pour moi, c’est le signe de l’arrivée d’un SUV plus dynamique, plus sportif. Qu’est-ce que disent ces nouvelles silhouettes ? C’est que nous cherchons tous les leviers à actionner pour rendre un SUV plus dynamique.

L’AJ : Vous y songez ?

G.V. : Il faut tout d’abord prendre en compte le SUV bashing qui semble s’installer. Et puis il faut se convaincre que PSA ne multipliera pas les silhouettes… À moins qu’il y ait un coup de génie. Davantage de silhouettes ne signifient pas pour autant plus de business : nous n’avons jamais gagné autant d’argent que depuis que nous en proposons moins.

L’AJ : Dans la gamme Peugeot, il manque une voiture image, une voiture “wahoooo !” Une sorte de RCZ des années 2020.

G.V. : Nous avons essayé avec l’e-Legend par exemple. Nous faisons des propositions crédibles, mais après c’est l’entreprise qui décide d’y aller ou pas, en fonction de ses priorités. C’est vrai, la majorité des constructeurs dispose de cette voiture image, mais est-ce que c’est nécessaire et vital ? Personne ne sait chiffrer ce que ça apporte… L’espoir est que nous le ferons peut-être un jour, probablement dans d’autres formats, avec d’autres énergies. Pourquoi pas ? Pour l’heure, il n’y a aucun programme de ce type sur les rails, même si je peux imaginer que ça vienne de manière inattendue… Si c’était le cas, nous ferions des propositions très en rupture et pour un futur plus lointain !



❶ La genèse du 3008 remonte au moment où le groupe PSA traversait une grave crise, au début des années 2010. Le succès n’en est que plus gratifiant et… salvateur ! ❷ Gilles Vidal reste proche de ses équipes et a l’œil sur les moindres détails de style d’un nouveau projet.





En 2010, lorsque le programme du 3008 est lancé, les designers oublient la précédente génération et basculent dans un univers où des codes SUV sont très marqués.

(*) Une quinzaine de designers œuvrent au style extérieur, un peu plus d’une dizaine au style intérieur. Il faut bien sûr y ajouter le département “Couleurs, matières et finitions” ainsi qu’une nouvelle cellule de design, chargée des IHM (Interface Homme Machine) et de la création des multiples écrans des nouvelles instrumentations numériques.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De A à Z

Par **Daniel Carroux**

Mercedes

GLB Le SUV GLB entre dans l'arène avec une gamme serrée, laquelle s'articule autour de quatre motorisations. Que des 4 cylindres, tous bien connus de nos services et associés, sans exception, à la boîte de vitesses robotisée à double embrayage dite xG-DCT (7G pour le bloc essence 1.3 de 163 ch, alias 200, 8G pour les unités suivantes). En lui-même, ce SUV ne vole pas l'estampille "familiale" (4,63 m en longueur), lui qui offre en rang 2 une banquette composée de trois sièges (40/20/40) coulissant indépendamment les uns des autres sur 14 cm. Les deux sièges séparés du rang 3 viennent en complément, étant précisé que la configuration 5 places n'est pas bannie du programme. Celle-ci répond à l'appellation **Launch Edition** dans le tableau ci-dessous. Au rayon équipement, c'est l'avalanche. Dans le lot, citons le combiné d'instrumentation numérique 7 pouces, l'écran central de 10,3 pouces, le GPS, le démarrage sans clé et le hayon motorisé disponibles de série sur les deux finitions proposées. Jantes alliage de 18 pouces en livrée **Progressive Line**, 19 pouces en livrée **AMG Line.** Cette dernière ajoute la pack Off-Road quand transmission intégrale il y a. L'écran du combiné d'instrumentation élargi à 10 pouces, s'il existe bel et bien, intègre pour sa part les packs Premium et Premium Plus respectivement facturés 1 700 et 3 700 €. Dernier point : l'ensemble de la gamme du GLB est malussé, c'est une certitude. Au moment où sont écrites ces lignes, pour autant, les valeurs de CO_2 retenues pour le certificat d'immatriculation ne sont toujours pas définies.

LA GAMME **MERCEDES GLB**

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Essence	200 - 1.3 163 ch BVR7	NC	Progressive Line/AMG Line	45 350/46 550 €
	250 4Matic - 2.0 224 ch BVR8 4x4	NC	AMG Line Launch Edition/ AMG Line	53 550/54 450 €
Diesel	200 d - 1.95 150 ch BVR8	NC	Progressive Line Launch Edition/ Progressive Line/AMG Line	45 350/ 46 250/47 450 €
	250 d 4Matic - 1.95 190 ch BVR 8 4x4	NC	AMG Line	54 450 €



Mercedes GLB

DAIMLER



Mini Cooper SE

ALBERTO MARTINEZ

Mini

Mini Cooper SE La première Mini branchée sur le secteur est disponible à la commande. Baptisée SE, la Mini Cooper 3 portes en question s'offre les services d'un électromoteur fort de 184 ch (134 kW), lui-même alimenté par une batterie au lithium-ion dont la capacité est portée à 32,6 kWh. Cette dernière autorise une autonomie maximale de 270 km. Mini Cooper SE : 37 600 € ou 40 800 € sous les finitions respectives **Greenwich** et **Yours**. La première déclare de série l'écran tactile de 6,5 pouces, le GPS, la recharge smartphone par induction, la caméra de recul, les projecteurs full LED et les jantes alliage de 17 pouces. On fait court. La livrée Yours surenchérit avec la sellerie cuir, l'affichage tête haute et les projecteurs matriciels Matrix. À titre indicatif, la finition **Business** réservée aux entreprises est facturée 32 900 €. Les prix indiqués s'entendent avant la déduction du bonus de 6 000 €.



Nissan Juke

NISSAN

Nissan

Juke En début de carrière, le nouveau Juke fait simple. Un moteur, et c'est tout. Il s'agit, en l'occurrence, du 3 cylindres essence 1.0 dit DiG-T, fort de 117 ch et associé, au choix, à la BVM6 ou la boîte robotisée à 7 rapports DCT. Le SUV urbain badgé Nissan, en revanche, croule sous les finitions et les équipements qui vont avec. **Visia** : climatisation manuelle, écran TFT 4,2 pouces pour l'ordinateur de bord, 4 lève-vitres électriques, projecteurs et feux diurnes à LED, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, volant réglable sur les deux plans, régulateur-limiteur de vitesse, aide au démarrage en côte, jantes acier 16 pouces + enjoliveurs. Installation audio : autoradio-CD, Bluetooth, port USB et 4 haut-parleurs. Assistances : détection piétons et cyclistes, freinage d'urgence autonome, alerte de franchissement involontaire de ligne, reconnaissance des panneaux de signalisation. **Acenta** : caméra de recul, cache-bagages amovible, jantes alliage 17 pouces. Écran tactile 8 pouces, interface smartphone (Apple CarPlay/Android Auto), routeur wi-fi, reconnaissance vocale. **N-Connecta** : climatisation automatique, accès et démarrage mains-libres, capteurs de pluie et de luminosité, combiné d'instrumentation numérique écran 7 pouces, frein de stationnement électrique, rétroviseurs rabattables électriquement, rétroviseur central photosensible, vitrage arrière surteinté, antibrouillards à LED, radars de recul, 3 modes de conduite sélectifs (Eco, Standard et Sport). GPS, services connectés, possiblement gérés à distance via un smartphone pour certains, port USB à l'arrière, 6 haut-parleurs. **Tekna** : caméras périphériques 360°, radars de parking avant, sellerie mixte tissu/TEP (tissu enduit), sièges chauffants. Installation audio de la marque Bose avec 8 haut-parleurs. Aide au maintien dans la voie de circulation, avertisseur de risque de collision arrière, surveillance des angles morts. BVM6 : régulateur de vitesse adaptatif. BVR7 : idem + fonction stop & go (système de conduite semi-autonome dit ProPilot). **N-Design** : teinte 2 tons, peinture métallisée, éléments de design intérieurs et extérieurs spécifiques. Sur cette finition, l'installation audio Bose, les caméras périphériques et l'ensemble des assistances attribuées à la livrée Tekna sont facturés en option (prix non communiqués à cette heure).

LA GAMME **NISSAN JUKE**

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Essence	1.0 DIG-T 117 ch BVM6	0 €	Visia / Acenta / N-Connecta / Tekna / N-Design	19 990 / 21 690 / 23 690 / 24 490 / 26 140 €
Essence	1.0 DIG-T 117 ch BVR7	0 €	Acenta / N-Connecta / Tekna / N-Design	23 190 / 25 190 / 26 690 / 27 640 €



VW e-Golf

VOLKSWAGEN

Volkswagen

e-Golf La Golf telle que nous la connaissons à ce jour quitte la scène à brève échéance – ce n'est pas un scoop… Bonne nouvelle, en revanche, Volkswagen profite de l'occasion pour "brader" sa variante électrique dite e-Golf. Il n'y a pas d'autre mot. De fait, le prix de vente baisse de 8 540 €, ce qui donne 33 950 € après soustraction et avant la déduction du bonus de 6 000 €. Mieux encore, le riche équipement de série demeure inchangé. Pour rappel, l'électromoteur accordé à la e-Golf libère 136 ch (100 kW). L'autonomie maximale atteint 231 km selon le cycle d'homologation WLTP.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

COMMENT INVERSER LA TENDANCE ?

LE BILAN DÉTAILLÉ DE L'ACCIDENTALITÉ POUR L'ANNÉE 2018 VIENT ENFIN D'ÊTRE PUBLIÉ. ET DERRIÈRE UNE BAISSE APPARENTE – QUI N'A D'AILLEURS PAS DURÉ –, **LE BILAN N'EST PAS GLORIEUX. IL SERAIT TEMPS D'AGIR POUR FAIRE AMÉLIORER SÉRIEUSEMENT ET DURABLEMENT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.**

Par **Brice Perrin**



SHUTTERSTOCK

C'est un échec à tous les niveaux. Politique, social, économique. En dépit d'une année 2018 encourageante, avec un nombre de victimes plus bas que jamais (3 248 en métropole) après quatre années de stagnation, la France échoue en matière de sécurité routière. Les dirigeants successifs fanfaronnent depuis des décennies avec des objectifs surréalistes. En 2017, le ministre de l'Intérieur claironnait encore : *"Je confirme l'objectif de 2 000 tués sur les routes en 2020. Il est ambitieux, réaliste et accessible."* Pour l'atteindre, il faudrait une baisse de 39 % des tués. Ambitieux, en effet. Réaliste et accessible, certainement pas. D'autant que, depuis le début de l'année, la mortalité remonte : déjà 2 133 victimes dénombrées, soit une hausse de 1,7 % par rapport à 2018. Le nombre de blessés suit exactement la même tendance et ils sont déjà 45 930 depuis le début de l'année… Pourquoi attendre une baisse considérable quand les rares mesures d'ampleur concernent les radars (par ailleurs massivement vandalisés ces derniers mois) et la formation que la réforme rend plus accessible, plus rapide, moins exigeante ? Pourtant, les accidents, les blessés et les tués ne sont pas une fatalité…

UN MANQUE D'AMBITION FLAGRANT

Mois après mois, la Sécurité routière égrène les bilans, comme si ces décomptes macabres reflétaient une inévitable fatalité. Pourtant, certaines villes, certains pays et même quelques constructeurs ont adopté un autre modèle : la "vision zéro". Le principe est simple : analyser les causes des accidents graves, et mettre en place les mesures, infrastructures et technologies qui permettent de tendre vers l'absence de victimes sur la route. C'est ainsi que les Hollandais se sont massivement convertis au vélo en ville dans les années 70 ou que la Suède a systématisé les séparateurs physiques sur ses principales



Facile d'automatiser la détection de la vitesse via les contrôles radars, mais quid des autres causes d'accidents ?

routes bidirectionnelles. Ce n'est pas tant une question de budget que de courage politique. D'ailleurs, cette stratégie permettrait à l'État de grosses économies : en France, le coût annuel des accidents de la route varie selon les estimations et les facteurs pris en compte entre 17 et plus de 50 milliards d'euros ! De son côté, l'ONISR* estime ce coût à 33,4 milliards d'euros pour l'année 2018 : *"10,9 Md€ au titre de la mortalité, 17,6 Md€ au titre des hospitalisations, 4 Md€ pour les victimes légères, 0,9 Md€ pour les dégâts matériels de ces accidents corporels."* En ajoutant le coût des accidents matériels, *"le coût total de l'insécurité routière serait de 44,1 Md€, soit 1,9 % du PIB"*. Imaginons que la France décide d'investir ne serait-ce que 10 % de ce montant pour résorber les points noirs, éduquer et former décemment les jeunes conducteurs, réprimer efficacement les comportements dangereux et faire des campagnes de prévention percutantes… Pour les entreprises aussi, l'enjeu est énorme : la première cause d'accident professionnel et de décès au travail, ce sont les accidents de la route.

LES USAGERS VULNÉRABLES MÉPRISÉS

Le problème de la Sécurité routière, c'est de parler beaucoup des automobilistes, et finalement assez peu d'une catégorie à la fois peu responsable en matière d'accidents et considérablement touchée : les usagers vulnérables, c'est-à-dire principalement les piétons et les cyclistes, particulièrement exposés en cas de collision. L'an dernier, 175 cyclistes et 471 piétons sont morts sur les routes et dans les rues du pays. 54 % des cyclistes et 71 % des piétons tués l'ont été par un véhicule léger. À l'inverse, les automobilistes sont avant tout victimes d'eux-mêmes : 63 % sont responsables de l'accident qui a entraîné leur décès, 50 % des tués en voiture ont été victimes d'un accident sans tiers, et 23 % ont péri suite à une collision avec une autre automobile. Notez que, chez les automobilistes, le taux de responsabilité est particulièrement



JEAN-LUC FIEMAL/MAXPPP


CHRISTIAN WATIER/MAXPPP

Dans les pays nordiques, le vélo est très utilisé en ville. En France, les accidents ont surtout lieu sur le réseau secondaire.


JEAN-LUC FIEMAL/MAXPPP

Près de 500 piétons meurent chaque année en France, notamment à cause d'une priorité refusée sur un passage "protégé".

LA VITESSE TUE, MAIS ELLE EST RAREMENT SEULE…

Causes principales des accidents mortels multifactoriels en 2018
(Source : ONISR)

Vitesse	27 %
Alcool	8 %
Cause indéterminée	15 %
Priorité	10 %
Inattention	10 %
Stupéfiants	9 %
Malaise	7 %
Dépassement dangereux	5 %
Somnolence/Fatigue	3 %
Changement de file	4 %
Contresens	2 %
Obstacle	1 %
Téléphone	1 %
Non-respect des distances de sécurité	1 %
Facteurs liés au véhicule	0 %
Autres causes	11 %

La technologie va sauver des vies

En France et dans la plupart des pays occidentaux, 90 à 95 % des accidents sont liés à une erreur de conduite ou un comportement inadapté du conducteur. Éliminez le conducteur de l'équation, et vous éliminez la plupart des accidents. Restent ceux liés à l'infrastructure, évidemment perfectible, ou encore au véhicule – qui doit être entretenu et en bon état : 150 personnes ont été tuées en 2018 en partie à cause d'un véhicule en mauvais état. Mais la généralisation des aides à la conduite, des systèmes de sécurité (freinage automatique d'urgence notamment), puis de la connectivité et de la conduite autonome vont aider à résorber la plupart des causes d'accident. La distraction ou l'inattention, le refus de priorité, la somnolence, le malaise, l'alcoolémie positive, la nappe de brouillard : la voiture de demain ne sera pas impactée par ces éléments et promet à la fois de protéger au mieux ses occupants et de préserver les autres usagers de la route et de la rue, qu'elle détectera plus efficacement que le conducteur le plus attentif et le plus expérimenté.



Détecteurs d'angle mort, de piétons, contrôle de distance de sécurité… ces aides à la conduite, associées aux systèmes de sécurité, devraient contribuer à épargner des vies.

élevé chez les 18-24 ans (74 %) et chez les plus de 75 ans (77 %). Il serait tentant d'en déduire que la formation doit encore progresser et que, passé un certain âge, un contrôle de la capacité à conduire serait bénéfique pour les personnes concernées autant que pour les autres usagers…

LES EXCÈS DE VITESSE, ET APRÈS ?

La vitesse *"excessive ou inadaptée"* a un double effet : elle est une cause d'accident – la première, même – mais aussi un facteur aggravant. Il est donc logique de faire des efforts pour lutter contre. Cela passe par les radars, mais aussi par une signalétique adaptée et des infrastructures aménagées en conséquence. Le problème, c'est que depuis de trop longues années, la Sécurité routière met beaucoup l'accent sur cette cause, en éludant bien trop souvent les autres. Or si la vitesse est citée comme cause dans 29 % des cas d'accidents mortels, elle n'est la première cause que dans environ 15 % des accidents mortels impliquant un automobiliste. L'ONISR rappelle que, concernant les accidents mortels, *"l'alcool est une des causes dans 19 % des cas, et 30 % des décès interviennent alors qu'au moins une des parties impliquées avait un taux d'alcool au-*

50%

C'est, d'après les études citées par l'ONISR, la proportion maximale d'accidents corporels (le minimum étant 25%) dans lesquels le défaut d'attention serait impliqué. Au volant, il est donc vital de rester attentif en toutes circonstances !

delà du taux légal". Sachant que l'alcoolémie peut entraîner une vitesse excessive – et provoquer un accident – mais que la vitesse excessive ne rend pas ivre. Et ce facteur est peut-être sous-estimé : dans 30 % des accidents corporels et 24 % des accidents mortels, le taux d'alcool n'est pas renseigné dans le fichier BAAC**… L'ONISR ajoute que *"l'usage de stupéfiants est une des causes dans 9 % des cas, mais 23 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif."* Enfin, refus de priorité et inattention sont une cause dans 12 % et 9 % des accidents mortels. Le type de réseau routier joue aussi : les routes hors agglomérations totalisent 62 % des tués, les autoroutes seulement 8 %. En revanche, les villes concentrent 61 % des blessés. Une autre évolution est inquiétante : la progression des délits de fuite. L'ONISR rappelle qu'*"un conducteur ou un véhicule est en fuite dans 3 % des accidents mortels et 7 % des accidents corporels"*, et hors accidents, 174 000 délits de fuite ont été constatés en 2018 par les forces de l'ordre, soit une hausse de 35 % en à peine six ans. Preuve que les comportements se dégradent, *"en 2018, 67 963 permis ont été invalidés pour défaut de points, en hausse de plus de 10,1 % par rapport à 2017"*. Notez que les hommes *"représentent 85,3 % des titulaires des permis invalidés en 2018"*. Et les automobilistes sans ceinture sont encore trop nombreux : ils représentaient 21 % des tués pour 2018, et environ 100 000 infractions au port de la ceinture sont constatées chaque année.

UNE IMPUNITÉ INEXPLICABLE

L'ONISR révèle que *"plus de 26 millions d'infractions au Code de la route ont été relevées en 2018"*, mais près de 82 % d'entre elles *"sont des infractions liées à la vitesse ou au stationnement"*. Pour une raison simple : il est facile d'automatiser la détection et le traitement de ces infractions. Les autres, même les plus graves, sont bien plus rarement punies. Une simple question : à quand remonte la dernière fois où vous avez aperçu, au bord de la route, des policiers ou des gendarmes pour un contrôle routier ou un dépistage d'alcoolémie, sans radar ? Vous n'en avez peut-être jamais subi, même si vous conduisez depuis vingt ans. Aujourd'hui, les comportements infractionnistes sont très répandus : téléphone, alcool, ligne continue, absence de clignotant, dépassement dangereux, refus de priorité, distance de sécurité non respectée… Des comportements accidentogènes graves et pourtant trop peu réprimés. Durcir les sanctions ne sert à rien si des moyens humains suffisants ne sont pas déployés. Un seul exemple : le refus de priorité à piéton est désormais puni d'un retrait de 6 points (et de 135 € d'amende), contre 4 points auparavant. Cette infraction est très fréquente, en particulier dans les grandes agglomérations. Or sur une année complète, à peine 3 000 contraventions sont dressées pour cette infraction, soit même pas 8 par jour sur l'ensemble du pays !



DENIS SOLLIER/PHOTOPQR

Sur la route, alcool et stupéfiants restent respectivement impliqués dans 30 % et 24 % des décès. Dans les faits, les dépistages restent bien trop rares.



ROMAIN BOULANGER/PHOTOPQR

*ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière. **BAAC : Base de données des accidents corporels de la circulation.

Quel bilan pour le 80 km/h ?



DYLAN MEIFFRET/PHOTOPQR

Avant même la fin de l'expérimentation, la mesure a été généralisée sur le réseau secondaire français. Une fois celle-ci appliquée, le gouvernement a reculé et permis d'assouplir les règles localement. Dans le même temps, le mouvement de contestation sociale s'accompagnait d'une dégradation massive du parc de radars. Il est bien trop tôt pour tirer sereinement un bilan de cette évolution réglementaire. En juillet, d'après l'ONISR et selon le bilan établi par le Cerema* : *"On estime que 206 vies ont été épargnées en 12 mois d'application de la nouvelle limitation de vitesse à 80 km/h."* Soit la moitié de ce qui était promis. Mais pour 40 Millions d'automobilistes, *"le nombre des tués au cours des douze premiers mois de mise en œuvre de la mesure n'a baissé que de 39"*. La direction de la Sécurité routière accuse l'auteur du rapport d'un *"biais qui introduit une sous-estimation massive du rôle de la vitesse dans l'accidentalité"*. Seule certitude : imposer une mesure pour revenir dessus quelques mois plus tard génère de la confusion.**

*** Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

L'avis de *L'Auto-Journal*

La vitesse excessive est une cause majeure des accidents mortels, il est donc normal de lutter contre ce facteur. Mais elle n'est la première cause que de 15 % des accidents mortels impliquant un automobiliste : il est temps de mener des actions pour lutter contre les infractions dangereuses et peu réprimées, de protéger davantage les usagers vulnérables, d'alerter sur les dangers de l'inattention et de la somnolence (38 % des tués sur autoroute) et de se montrer sans pitié avec les comportements addictifs : en 2018, comme le rappelle l'ONISR, *"43,5 % des décès interviennent dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool ou de stupéfiants"*. Et les radars n'y pourront rien changer.

NOUVEAU PEUGEOT PULSION

RESHAPE YOUR CITY LIFE*



DÉCOUVREZ L'URBAN GT 125 CONNECTÉ

- TABLEAU DE BORD i-Connect
- APPLICATION GPS(1)
- ABS + FREINAGE SYNCHRONISÉ SBC(2)
- DÉMARRAGE SANS CONTACT AVEC SMART KEY

MOTION & EMOTION

PEUGEOT MOTOCYCLES

(1) Disponible sur Peugeot Pulsion RS et Allure, hors version Active. (2) Synchro Braking Concept : freinage combiné Peugeot Motocycles, permet d'utiliser le levier gauche pour freiner les deux roues simultanément et avec la bonne répartition. * Redécouvrez votre vie urbaine
Urban GT = GT Urbain. Smart key = clé intelligente. Connected = Connectés

PEUGEOT MOTOCYCLES RECOMMANDE TOTAL

FABRIQUÉ EN FRANCE



PHOTOS SB MEDIEN

La version 3 portes ayant disparu voici deux ans, la prochaine A3 ne sera disponible qu'en 5 portes. Elle perd son profil de break.



Le lien stylistique avec l'actuelle A4 et la récente A1 est évident. Notez les appendices plastiques sur le hayon pour réduire la traînée.

ET VOICI LA QUATRIÈME AUDI A3 !

Ce modèle phare d'Audi doit désormais affronter une concurrence nombreuse et féroce. La quatrième génération de la compacte aux anneaux est bientôt prête…

Cela fait plus de deux décennies qu'Audi a lancé, avec succès, le concept de compacte "premium". BMW et Mercedes lui ont emboîté le pas, mais l'A3, qui en est à sa troisième génération, conserve ses qualités : style, confort et insonorisation de haut niveau, équipement complet, vaste gamme de motorisations, ergonomie quasi irréprochable… et tarifs élitistes. Restylée en 2016, l'A3 actuelle fut lancée en 2012, mais sa remplaçante ne sera commercialisée que l'an prochain. Il est grand temps car entre 2018 et 2019, les immatriculations ont plongé de 34 %… En attendant, la marque aux anneaux peaufine le développement de cette quatrième itération. Mais il y a de la casse : faute de succès, la version 3 portes a été abandonnée en 2017, et la version cabriolet, qui représente aujourd'hui moins de 7 % des ventes du modèle, ne sera pas renouvelée.



Est-il besoin d'un logo quand cette calandre en nid-d'abeille permet d'identifier la marque en un coup d'œil ?

5 portes mais avec du style

Extérieurement, le style évoluera assez notablement : l'A3 reprendra le style de calandre de l'A1, et le bouclier sera percé de larges ouïes factices – une mauvaise habitude stylistique de la marque. Le regard sera plus affiné, le capot davantage plongeant et l'allure sera un peu plus dynamique. En clair, l'A3 Sportback fera moins "break", afin de compenser l'absence de version 3 portes.

À l'intérieur, l'affichage sera 100 % numérique et les aides à la conduite seront inspirées par les modèles du segment supérieur. Les versions sportives (S3 et RS3) sont déjà à l'étude et la version Berline de l'A3, qui compte actuellement pour près de 38 % des ventes du modèle dans le monde, sera reconduite. Son développement se poursuit d'ailleurs en même temps que la version 5 portes.

Cette nouvelle Audi A3 devrait être révélée au Salon de Genève en mars 2020, et commercialisée dans la foulée.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : printemps 2020

Prix : à partir de 27 000 €

Concurrente des Mercedes Classe A et BMW Série 1



JEU VIDÉO

Bagarre sur la piste

Fans de simulation pointue, passez votre chemin : accessible à tous, *Grid* est avant tout là pour retranscrire l'ambiance survoltée des courses, notamment en zone urbaine. Dérapages, touchettes et tôle froissée sont évidemment au programme, et les concurrents ne vous laisseront pas tranquille une seconde. Les environnements sont nombreux, et la modélisation des bolides est soignée.
***Grid*, édité par Koch Media, sur PS4, Xbox One et PC, à partir de 40 €.**

19 ET 20 OCTOBRE

SALON DU VINTAGE À REIMS

www.salonduvintage.com



C'est au Caveau Castelnau que vous donne rendez-vous cet événement consacré aux objets anciens : mobilier, mode, décoration, vinyles… et, évidemment, belles mécaniques ! 100 exposants seront réunis sur 2500 m². L'entrée est à 5 €.

INDUSTRIE

Un plan ambitieux pour Maserati

"Nous ne diluerons jamais la marque", annonçait le patron de Maserati en 2018, lors de la présentation du nouveau plan stratégique du groupe Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Maserati, pour laquelle feu Sergio Marchionne avait annoncé 75 000 ventes annuelles en 2018. Or l'an dernier, la marque au trident a immatriculé 37 000 voitures, soit la moitié de l'objectif. Pour autant, FCA n'abandonne pas. Maserati vient d'annoncer un nouveau plan qui indique : *"Tous les nouveaux modèles de Maserati seront fabriqués à 100 % en Italie et adopteront des systèmes de propulsion hybrides et électriques capables de fournir à la fois l'innovation et la haute performance intégrées dans l'ADN de la marque."* La première hybride sera la berline Ghibli, en 2020. Une nouvelle sportive, un nouveau SUV, une nouvelle GranTurismo et un nouveau GranCabrio sont également au programme. L'investissement industriel annoncé dépasse 1,6 milliard d'euros.



MASERATI

(870 000 000)

C'EST LE MONTANT DE L'AMENDE INFLIGÉE À DAIMLER PAR LE PARQUET DE STUTTGART, EN ALLEMAGNE. Il était reproché au groupe automobile d'avoir mis sur le marché des modèles diesel qui ne respectaient pas les normes d'émissions polluantes, en particulier pour ce qui concerne les NOx (oxydes d'azote). L'affaire portait sur près de 700 000 véhicules, commercialisés depuis 2008.

ZONE ROUGE

FISCALITÉ

Un malus renforcé en 2020

En 2020, l'évolution du malus sera doublement douloureuse, en deux étapes. D'abord, le projet de loi de finances, dans son état actuel, prévoit un seuil de déclenchement abaissé de 117 à 110 g/km dès le mois de janvier. Le but est de compenser le bonus maintenu à 6000 € pour les véhicules électriques. L'augmentation, dit le texte, doit *"financer l'incitation à l'achat de véhicules plus respectueux de l'environnement"*. Du coup, les montants du malus seraient bien plus sévères : 818 € pour 130 g /km (contre 140 € en 2019), ou encore 3784 € pour 150 g/km (1613 € en 2018) et un montant maximal de 12500 € au-delà de 172 g/km, contre 10500 € au-delà de 191 g/km en 2018. Par ailleurs, dès le mois de juin, c'est le cycle WLTP, plus exigeant, qui servira de référence pour déterminer le taux d'émission de CO_2. Le texte de loi précise que *"ces nouveaux niveaux d'émission seront, en moyenne, plus élevés de 24,8 % que les anciens"*. Mais c'est une moyenne : pour certains modèles, la différence est moindre, pour d'autres elle est plus élevée ! Le seuil de déclenchement du malus passera donc de 110 g/km à 138 g/km, ce qui avantagera certains modèles par rapport au barème du début 2020, quand d'autres seront défavorisés. Les réseaux vont évidemment chercher à immatriculer un maximum de voitures avant ces deux échéances. Et les constructeurs à mettre en avant les motorisations électrifiées mais aussi, probablement, ce qu'il leur reste de diesel…



SHUTTERSTOCK



HONDA

INDUSTRIE

Honda arrête le diesel en Europe

Moins de gazole, davantage d'électrons : c'est la direction que prend Honda, qui vient d'annoncer la fin des moteurs diesel dans sa gamme européenne d'ici 2021. Les rares modèles purement thermiques seront donc alimentés à l'essence, mais Honda se lance pour de bon dans l'électrification. *"100 % de nos modèles seront électrifiés d'ici 2025"*, déclare la marque. La prochaine Jazz sera ainsi uniquement disponible en version hybride. Elle sera lancée l'an prochain sur notre marché.

Les chiffres du marché français en septembre 2019



+ 16,6 %

C'est la progression des immatriculations de voitures neuves par rapport à septembre 2018.

+21,8%

C'est la hausse des immatriculations du groupe Renault en septembre : elle est artificielle car Renault avait immatriculé en masse des véhicules en août 2018 du fait du changement de norme imminent.

173444

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de septembre, soit 1,64 million depuis le début de l'année (en baisse de 1,3 %).

76 108

C'est le nombre de Peugeot 208 vendues en France depuis le début de l'année. La citadine du Lion passe devant la Renault Clio IV, qui se contente de 73753 unités sur la même période.



FLORIAN GROUT

BIOÉTHANOL

Un carburant qui gagne du terrain

Diesel conspué, prix des carburants classiques qui grimpent mois après mois… Conséquence logique, les alternatives ont la cote, en particulier le superéthanol, également dénommé E85. Peu cher à la pompe (moins de 0,70 € le litre), compatible avec de nombreux véhicules moyennant la pose d'un kit homologué, il connaît une croissance importante : ses ventes sont en hausse de 55 % par rapport à l'année dernière, et le réseau compte désormais 1467 stations délivrant de l'E85, soit 360 de plus qu'en début d'année. Ford est actuellement le seul constructeur à proposer un modèle compatible avec l'E85 dès la sortie de concession, mais il pourrait faire des émules dans les mois à venir.

DU 8 AU 10 NOVEMBRE
ÉPOQU'AUTO À LYON

https://epoquauto.com

L'édition 2019 se tiendra comme de coutume à Eurexpo, et rassemblera près de 600 exposants dans cette vaste et joyeuse célébration de l'automobile ancienne. À l'honneur cette année : Citroën, Delage ou encore Maserati. Une vente aux enchères est annoncée le dimanche à 14 heures. Le billet s'affiche à 15 €.





ADRIEN CORTESI

CONDUITE AUTONOME

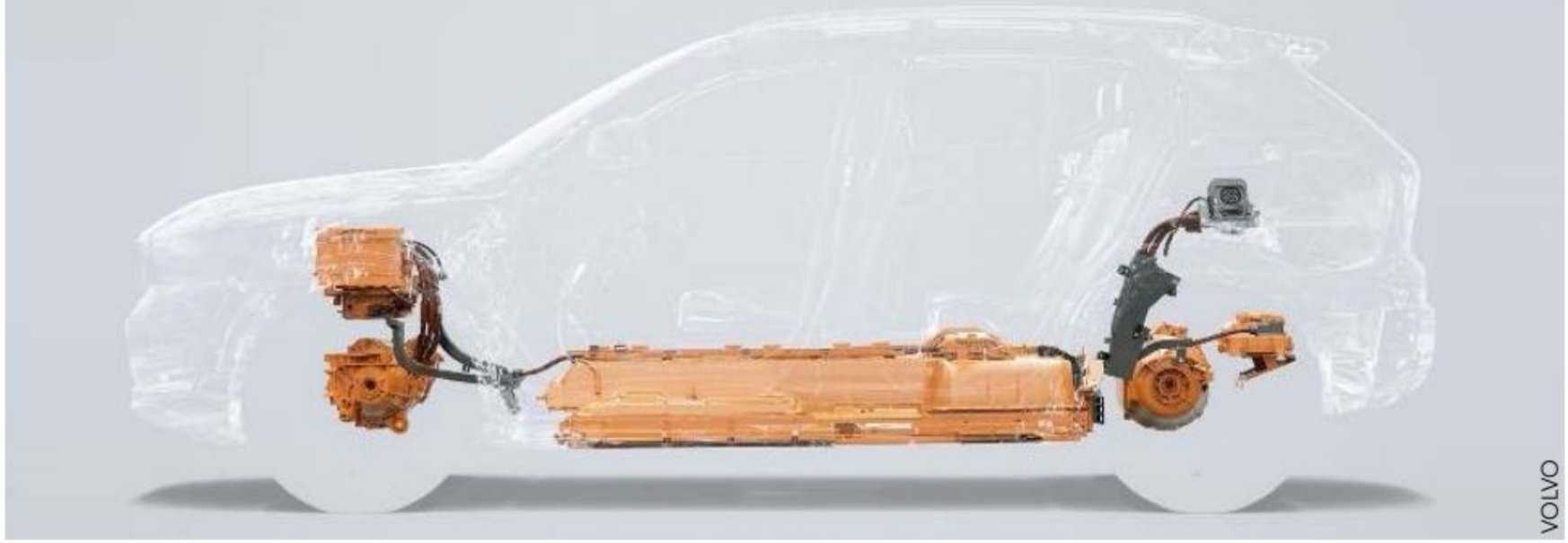
Certains y croient, d'autres pas…

Au fil des études, deux tendances se dessinent concernant l'automatisation de la conduite. D'une part, le ressenti des automobilistes n'est pas le même dans tous les pays, et d'autre part, c'est dans les zones où l'automobile est installée depuis longtemps que les réticences sont les plus vives. La plus récente étude internationale, menée par Audi en collaboration avec Ipsos, le confirme : en France, 58 % des personnes interrogées se disent *"curieuses"*, mais seules 40 % sont *"optimistes"*, 34 % sont *"suspicieuses"* et 39 % annoncent que cette évolution technologique génère chez elles de l'anxiété. En Chine, en revanche, les chiffres sont respectivement de 84 %, 70 %, 20 % et 11 % : la population est beaucoup plus enthousiaste, et moins méfiante, à l'égard de la conduite autonome. En Grande-Bretagne et aux États-Unis, la méfiance est encore plus grande… mais la curiosité aussi.

TECHNOLOGIE

La (vraie) première Volvo électrique

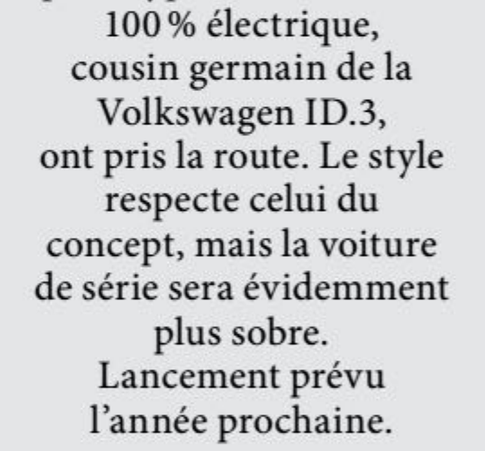
"La première Volvo 100 % électrique", lance fièrement Volvo, pour annoncer la sortie de son SUV XC40 tout électrique. Mais c'est faux ! La marque a déjà un passé : en 2011, le constructeur suédois avait lancé une petite série de sa compacte C30 en version électrique. Nous avions pu en prendre le volant, et c'était une réussite ! La technologie a évidemment progressé depuis, et pour son XC40, Volvo met en avant une plate-forme technique adaptée à ce mode de propulsion, et annonce que ce modèle sera *"l'un des véhicules actuellement les plus sûrs sur les routes"*. La marque précise que *"les ingénieurs de Volvo Cars en charge de la sécurité ont dû revoir la structure frontale de fond en comble et la renforcer pour compenser la disparition du moteur."* Notez que ce XC40 sera à transmission intégrale puisqu'il accueillera un moteur électrique sur chaque essieu. Il sera présenté le 16 octobre.



VOLVO

OFF

Enfin une compacte Seat électrique



SEAT

Présentée au Salon de Genève sous la forme d'un concept car, la Seat El Born sera la première compacte de la marque ibérique à se passer d'un moteur thermique. Les premiers prototypes de ce modèle 100 % électrique, cousin germain de la Volkswagen ID.3, ont pris la route. Le style respecte celui du concept, mais la voiture de série sera évidemment plus sobre. Lancement prévu l'année prochaine.

Une AMG GT très méchante

C'est devenu une tradition chez Mercedes : les versions AMG héritent souvent en fin de carrière d'une version Black Series très musclée et aux appendices aérodynamiques hypertrophiés. Ce sera aussi le cas pour l'AMG GT, dont la version GTR sera déclinée l'an prochain dans une configuration Black Series avec, entre autres, un aileron particulièrement proéminent. Elle sera évidemment livrée au compte-gouttes.

TRADITION MODERNE

Porsche lance enfin sa première voiture 100 % électrique. Une "tueuse de Tesla" ? Non, car avant d'être une sportive électrique, la Taycan est surtout une Porsche.

Par **Vincent Desmonts** Photos **Yann Lefebvre**

L'électrification des véhicules impose un nouveau vocabulaire et des obsessions inédites. Nous ne parlons plus de taux de compression ou de soupapes, mais de moteurs synchrones et d'inverseurs. Il faut apprendre à compter en kilowatts-heure et non plus en litres aux 100 kilomètres. S'habituer aussi aux concours de "qui a la plus grosse" (accélération), ou "qui a le plus petit" (0 à 100 km/h), une métrique qui fait florès sur les réseaux sociaux. Et à ce jeu-là, force est de reconnaître que la nouvelle Porsche Taycan part avec un handicap : même dans sa version la plus performante, Turbo S (oui, je sais, "Turbo" sur une électrique…), elle réclame au minimum 2,8 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. Un chrono plus que respectable dans l'absolu – c'est plus vite qu'une Ferrari F8 Tributo, avec deux fois plus de portes et de places assises ! – mais qui reste supérieur de 0,2 seconde à celui d'une Tesla Model S Performance. Ajoutez-y une autonomie annoncée à 450 km au maximum, un premier prix à 155 552 € et l'absence d'Autopilot, et les adorateurs d'Elon Musk ont tôt fait de qualifier la Taycan de "ratage monumental". Aller aussi vite en besogne, c'est passer complètement à côté du sujet. Car, et c'est évident dès les premiers kilomètres, la Taycan vise avant tout la clien- →

tèle des porschistes. Le constructeur aurait pu faire table rase du passé, réinventer la Porsche à l'occasion de son basculement au 100 % électrique. Il s'est bien gardé de le faire.

La Taycan, c'est d'abord un style furieusement Porsche. Capot plongeant, ailes saillantes, hanches musclées, ligne de toit fuyante, postérieur étiré en largeur : tous les codes de la 911 sont là. J'irais même jusqu'à dire qu'ils n'ont jamais été aussi élégamment appliqués à une Porsche quatre portes. Au passage, la Taycan est nettement plus grande qu'il n'y paraît : elle tutoie les 5 mètres de long, mais elle ne mesure que 1,38 m sous toise.

Sur le plan technique, la Taycan a toute la sophistication d'une Porsche. Les deux moteurs synchrones à aimant permanent, un par essieu, se distinguent ainsi par leurs stators dont les bobinages ont une section rectangulaire et non ronde, ce qui augmente la puissance. À l'arrière est installée une inédite boîte de vitesses à 2 rapports, le premier servant de réducteur afin d'optimiser les accélérations à basse vitesse. L'aérodynamique particulièrement travaillée se solde par un Cx de 0,25 (0,22 sur la Turbo). Enfin, le châssis bénéficie de tout l'arsenal Porsche : suspension pneumatique à trois chambres, amortissement piloté, antiroulis actif, vectorisation du couple, roues arrière directrices et freins carbone-céramique sont livrés de série sur la Turbo S. Les mauvaises langues diront qu'il faut bien ça pour essayer de faire oublier que cette Taycan n'est guère fluette : 2 295 kg à vide ! Le fait est qu'elle parvient étonnamment bien à masquer son embonpoint. Malgré cette masse conséquente, elle affiche une efficacité impressionnante. Le poids se fait également plutôt bien oublier quand ça tourne. Sur les routes tortueuses de la Forêt-









❶ L'écran installé sur la console centrale permet de piloter la climatisation, mais peut aussi afficher des informations sur la batterie. ❷ Tableau de bord ovale façon 993, mais cadrans 100 % numériques. ❸ Des zones tactiles de part et d'autre des compteurs permettent d'allumer les phares ou, comme ici, de régler l'ESP ou les suspensions. Le sélecteur marche avant/marche arrière/point mort prend place juste en dessous.



La position de conduite et l'ambiance à bord évoquent la 911. L'écran tactile face au passager est une option à 1 032 €.



Vue d'arrière, la Taycan doit beaucoup à la 911. C'est probablement la plus réussie de toutes les Porsche à quatre portes.

IMPRESSIONNANTE D'EFFICACITÉ, LA TAYCAN TURBO S ACCÉLÈRE (TRÈS) FORT, VIRE À PLAT ET S'ACCROCHE À SA TRAJECTOIRE •••

Noire, la Taycan n'a pas peur des changements d'appui. La direction est un peu lourde et pas très "bavarde", mais elle est précise et bien calibrée dans son assistance. Verrouillée sur sa trajectoire, insensible au roulis, la Taycan se catapulte de virage en virage. L'amortissement parfaitement calibré avale creux et bosses sans compromettre ni l'équilibre général, ni le confort, qui reste toujours excellent. Le freinage est quant à lui un modèle du genre : la transition entre récupération d'énergie et décélération par les disques est totalement indécelable, et la puissance comme l'endurance sont dignes du blason. Seul un léger durcissement de la pédale se fait ressentir après de nombreuses décélérations. En résumé : à la conduite aussi, la Taycan a tout d'une Porsche.

Côté performances, même si Tesla promet encore plus fort, la Taycan Turbo S ne craint pas grand monde. Outre son 0 à 100 km/h en 2,8 s, elle est également donnée pour 9,8 s sur le 0 à 200 km/h ou encore 10,8 s sur le 400 m départ arrêté. Et si la vitesse maxi est bridée à 260 km/h, nous n'avons eu aucun mal à afficher un 266 au compteur sur une (très) brève session d'Autobahn. Surtout, Porsche promet que la batterie comme les moteurs sont capables d'enchaîner des séries d'accélérations à pleine puissance sans surchauffer ni se mettre en mode dégradé. De fait, nous avons usé et →



❶ Pas de hayon, mais la banquette se rabat. Le coffre affiche 366 dm³ de volume, complétés par 81 dm³ à l'avant. ❷ Pour ne pas dépayser le porschiste, la Taycan va jusqu'à reprendre l'appellation Turbo ! ❸ Ce n'est pas une limousine, mais deux adultes peuvent s'installer à l'arrière sans problème. Un strapontin central est proposé en option.







800 volts, pour quoi faire ?

Jusqu'ici, les voitures électriques adoptaient des circuits en 400 volts ou moins. La Porsche Taycan est la première auto de série à doubler la mise ! Une tension aussi élevée a plusieurs avantages. D'abord, elle permet de bénéficier d'une puissance accrue. C'est valable tant en décharge (pour des accélérations fulgurantes) qu'en recharge. Ce dernier point permet d'avoir un frein moteur puissant, mais aussi de recharger encore plus vite sur des bornes publiques : jusqu'à 270 kW ici. En outre, à puissance égale, plus un courant électrique possède une tension élevée, moins il soumet les câbles qui le transportent à l'échauffement.





❶ Les excellents sièges sont confortables et maintiennent bien. ❷ Un aileron actif se déploie à l'arrière pour réduire les turbulences. ❸ Le toit panoramique apporte un vrai plus dans cet habitacle assez confiné. Il est facturé 1 620 €. ❹ La Taycan offre de série un éclairage 100 % à LED matriciel et orientable. La prise d'air juste en dessous alimente un rideau aérodynamique recouvrant les roues afin de réduire la traînée.





abusé de l'impressionnant Launch Control sans jamais ressentir la moindre baisse de vigueur.

Évidemment, à ce rythme-là, la batterie ne fait pas long feu.

En conduite normale, la Taycan nous a déjà réclamé 26,6 kWh/100 km (soit l'équivalent de 350 km d'autonomie environ), mais en conduite sportive, nous avons dépassé les 33 kWh/100 km, soit moins de 280 km de rayon d'action. Et ce, malgré la boîte de vitesses, l'aérodynamique travaillée, la suspension pneumatique qui enfonce la voiture dans le bitume à haute vitesse, le faible frein moteur au lever de pied (Porsche a préféré maximiser la récupération d'énergie lors des appuis sur la pédale de frein). S'il est bien un domaine dans lequel Tesla reste intouchable, c'est celui-là. Heureusement, la batterie à 800 volts *(voir encadré p. 43)* peut se recharger jusqu'à 270 kW sur les bornes à courant continu Ionity, et passer de 5 à 80 % de charge en moins de 25 minutes. Hélas, le réseau reste encore clairsemé. Là encore, Tesla et ses Superchargers ont pris pas mal d'avance… L'habitacle aussi est typiquement Porsche, avec une finition soignée, une planche de bord dotée de la casquette maison et une instrumentation

AVEC ENVIRON 350 KM D'AUTONOMIE EN CONDITIONS RÉELLES, LA TAYCAN N'INQUIÉTERA PAS UNE TESLA MODEL S •••

L'avis de Vincent Desmonts



Performances d'un autre monde, châssis hyperaffûté et intérieur cosy : la Taycan est une séductrice !

90% *Quotient Émotionnel*



PLUS
Performances
Comportement routier
Présentation

MOINS
Autonomie décevante
Prix élevé, options chères
Poids coquet

❶ À haute vitesse, la suspension pneumatique s'écrase au maximum afin d'améliorer l'aérodynamique et de réduire la consommation. ❷ Les freins en carbone-céramique sont de série sur la Turbo S.





à grand cadran central. Mais ici, tout est numérique : les compteurs, paramétrables à volonté bien entendu, l'info-divertissement évidemment, mais également les commandes de climatisation ou des ouvrants sur la console centrale. Et, moyennant 1 032 €, même le passager peut avoir son écran tactile ! Toutes ces interfaces sont plutôt réactives et leurs affichages interchangeables. En revanche, l'arborescence des menus n'est pas toujours très intuitive.

Tout le monde est assis bas, la position de conduite est facile à trouver et les places arrière pourront accueillir deux grands adultes.

Dommage que l'accès à bord soit si compliqué à cause de la faible ouverture des portières. L'option toit panoramique (1 620 €) est en outre chaudement recommandée afin d'éviter tout sentiment de claustrophobie. Enfin, la Taycan dispose de deux coffres : un à l'arrière (qui s'ouvre classiquement et non avec un hayon) d'un volume de 366 dm³ et un deuxième à l'avant de 81 dm³. À vous les départs en week-end sans trop compter ses bagages !

Ah, un dernier détail : les options sont aussi nombreuses que coûteuses. Pour ça aussi, la Taycan est bien une Porsche ! ■

PORSCHE TAYCAN
Turbo S 761 ch
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	761 ch
Couple maxi	■	1050 Nm
Type		2 électriques synchrones à aimant permanent
Cylindrée / puissance fiscale		– / NC
Batterie / capacité		lithium-ion / 93,4 kWh
Transmission		intégrale
Boîte / nombre de rapports		à l'arrière / 2
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,2 m
Pneumatiques AV / AR		265/35 R 21 / 305/30 R 21
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,96 / 1,97 / 1,38 / 2,90 m
Poids / tractable freiné		2295 kg / non autorisé
Performances		
0 à 100 km/h	■	2,8 s
Vitesse maxi	■	260 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	366 + 81 dm³ (AV)

LE BUDGET

Prix	■	**189 152 €**
Bonus (CO_2)	■	6000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé*		210 296 €
Garantie	■	2 ans, km illimité**

*Avec options et bonus déduit.
** 8 ans, 160 000 km pour la batterie.

Équipements de série ■
7 airbags, aide au parking AV/AR, AFIL, clim auto bizone, ESP, frein de parking auto, instrumentation de bord sur écran couleur incurvé de 16,8 pouces, jantes alliage 21 pouces, lecture panneaux et alerte de survitesse, phares full-LED matriciels anti-éblouissement, régul./lim. de vitesse, sellerie tissu/cuir, sièges sport élec. à mémoires, sièges AV/AR chauffants, surveillance angle mort, syst. multimédia sur écran tactile compatible Apple Carplay avec GPS, syst. audio Bose…

Options
Caméra de recul et vue 360° (1 428 €), chaîne hi-fi Burmester (4 626 €), chargeur embarqué DC 150 kW (420 €), clé mains-libres (1 104 €), climatisation 4 zones (828 €), double vitrage (1 854 €), écran passager (1 032 €), intérieur tout cuir (2 226 €), jantes 21 pouces avec éléments carbone (4 152 €), pompe à chaleur (780 €), régulateur de vitesse adaptatif (1 764 €), toit panoramique fixe (1 620 €), vision nocturne (2 232 €)…

Consommations / Temps de recharge		
Mixte (WLTP)	■	24,5 à 25,7 kWh/100 km
Autonomie	■	388 à 412 km
Borne 11 kW		9 heures
Borne DC 50/270 kW 5 à 80 %		1 h 33 / 22,5 mn

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Ultra-efficace, hyperperformante et capable d'emmener quatre personnes dans un confort feutré, la Taycan apporte une nouvelle dimension à la gamme Porsche. Son autonomie reste son point faible, notamment face à Tesla. Quant au tarif, il est également… très Porsche.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Stratégie élitiste

Avec une gamme sans diesel et uniquement disponible selon deux motorisations hybrides puissantes assorties de finitions haut de gamme, la S60 vise une clientèle huppée : une stratégie commerciale audacieuse.

Par **Stany Meurer** Photos **Adrien Cortesi**

En théorie, la Volvo S60 trouve beaucoup de rivales, aussi bien chez les constructeurs généralistes que chez les spécialistes. Dans la réalité, le client intéressé par ce modèle est celui qui lorgne principalement sur les Audi A4, BMW Série 3, Mercedes Classe C ou Peugeot 508, avec encore, pour suppléantes, l'Alfa Romeo Giulia ou la Jaguar XE. Pas besoin de vous faire un dessin : il cherche une berline familiale premium (le mot est lâché…) de caractère. Ce qui ne signifie pas pour autant que le prospect désire une mécanique hyperpuissante, exige une finition et un équipement dignes d'une Rolls-Royce et accepte sans sourciller des tarifs pratiqués dans le microcosme de l'immobilier monégasque ! Dans cette logique, nul ne s'étonne de voir Audi proposer une A4 avec un moteur essence de 150 ch ou un diesel de 136 ch, BMW offrir une Série 3 en boîte mécanique ou automatique, Mercedes favoriser l'accession à la Classe C par le biais d'une finition relativement dépouillée, et Peugeot ouvrir la 508 à une clientèle ayant un budget à peine supérieur à 30 000 €. Volvo aborde le sujet différemment avec sa S60 qu'il positionne d'emblée tout en haut de la pyramide. Pour le moteur, oubliez le diesel et même la simple motorisation essence, le seul choix étant soit un hybride rechargeable essence/électricité de 390 ch, soit… le même avec 405 ch !

Concernant la transmission, c'est plus simple encore, avec une boîte automatique à 8 rapports pour toutes les S60. La force étant répartie exclusivement sur les quatre roues. Pour la finition en revanche, deux voies sont possibles : celle du luxe, incarnée par les Inscription et Inscription Luxe, ou celle de la sportivité, avec les R-Design et Polestar Engineered, cette dernière étant la seule à accueillir le moteur le plus puissant de 405 ch. Enfin, pour les tarifs, considérez qu'une S60 s'envisage à partir de 59 750 €. Des choix aussi radi- →



L'avis de Stany Meurer

J'ai adoré le silence du groupe propulseur mais beaucoup moins les suspensions, très sèches.

70%
Quotient Émotionnel

ELLE A LE LOOK ET LA PUISSANCE D'UNE BERLINE SPORTIVE MAIS CE N'EST PAS UNE BERLINE SPORTIVE. LA S60 EST ÉCORESPONSABLE ! •••

caux étonnent. Plusieurs raisons peuvent les expliquer. Il y a tout d'abord les règles européennes en matière d'émissions de CO_2 qui conduisent à une électrification partielle (systèmes hybrides) ou totale des voitures dans un avenir proche. Il y a ensuite les nouvelles normes de consommation (WLTP) qui, indirectement, dictent une réduction des gammes et une simplification des listes d'options. Enfin, face à l'âpreté de la concurrence et aux volumes de ventes envisagés, Volvo se devait de procéder à des choix stratégiques. Il convient d'ajouter le déclin constaté des berlines familiales. Tout cela pousse Volvo France à élaguer au maximum la liste des possibilités mécaniques pour sa petite dernière fabriquée dans l'usine de Charleston, aux États-Unis.

Ainsi donc, la S60 est la première Volvo à être vendue exclusivement en motorisation hybride rechargeable.

Avec les batteries pleines (rechargées en 3 heures sur une prise 230 V/16 A selon Volvo), la S60 est capable de rouler 54 km en 100 % électrique… pour autant que vous ayez le pied léger. De toute façon, pour tirer la quintessence d'une hybride, il vous faudra repenser votre conduite. Oubliez l'envie d'un pied droit écrasant la pédale de gaz (!) pour libérer la cavalerie, ne rêvez plus de l'exaltation procurée par une conduite de pilote. Écoutez plutôt Volvo : *"Lorsqu'on prend le volant d'une voiture hybride rechargeable, il est conseillé d'anticiper ses trajets afin d'évaluer les possibilités de régénération de l'énergie en fonction de sa conduite, de penser à préserver son autonomie et d'identifier à l'avance la meilleure façon de recharger son véhicule sur une prise dédiée."* Adieu la liberté du parcours improvisé et la conduite spontanée, bonjour le voyage cérébral et organisé : pas très drôle ! Ce discours laisse d'autant



❶ Elle ne boit (presque pas), elle ne fume (pratiquement) plus ou à peine : 39 g de CO_2 rejetés tous les 100 km… en théorie.
❷ Notre voiture était chaussée de jantes 19 pouces disponibles en option.



VOLVO S60 T8 Twin Engine 390 ch Geartronic 8 R-Design First Edition

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 303 ch à 6000 tr/mn (therm.) + 87 ch (élec.)(1)
Couple maxi	■ 400 Nm de 2200 à 4800 tr/mn (therm.) + 240 Nm (élec.)
Type	4 cyl. en ligne ess. turbo et compresseur + 2 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1969 cm³/16 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

(1) Puissance cumulée : 390 ch.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,7 m
Pneumatiques	235/40 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,77/1,85/1,44/2,88 m
Poids/tractable freiné	2031/2000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,6 s
Vitesse maxi	■ 230 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 390 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 60900 €
Malus (CO_2)	■ 0 € (39 g/km)
Prix du modèle essayé*	68300 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, AFIL, capteurs pluie/luminosité, chauffage additionnel programmable, dim auto bizone, combiné d'instrument numérique 12,3 pouces, démarrage sans clé, jantes alliage 18 pouces, lecture panneaux, phares LED avec correction de portée, régul. adaptatif/lim. de vitesse, rétros int. et ext. côté conducteur électrochrom., sellerie cuir, syst. multimédia avec écran tactile 9 pouces/GPS/radio CD-mp3, syst. de détection de somnolence…

Options
Aide au maintien dans la voie + surveillance angle mort (570 €), caméra surround view (570 €), hi-fi Harman Kardon/Bowers & Wilkins (840/3300 €), jantes 19 pouces (570 €), palettes de changement de vitesse (170 €), Park Assist (390 €), peintures spéciales (1000 à 1350 €), sièges avant et volant chauffants (450 €), toit ouvrant panoramique (1300 €), vitres latérales feuilletées (810 €)…

Consommations	
Mixte	■ 1,7 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	■ 60 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	États-Unis

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Une finition R-Design, la promesse de 390 ch et des sièges pour vous maintenir dans les virages serrés : tout cela crée des attentes… que la S60 ne comble pas vraiment ! En fait, il faut désirer cette voiture pour son équipement, sa finition et son ensemble propulseur à vocation écologique.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie





❶ La position de conduite de la Volvo est très confortable. Beaucoup plus que ne le sont les suspensions. ❷ La conduite de la S60 est davantage orientée vers la sécurité que vers le plaisir. Son ramage ne se rapporte pas à son plumage.

PLUS
Moteur souple et silencieux
Présentation originale
Prix "tout compris"

MOINS
Suspensions très sèches
Où sont les 390 ch ?
Volume du coffre

plus perplexe devant une S60 R-Design, plutôt aguicheuse avec ses grosses roues.

Cette curieuse impression est loin de s'estomper en pénétrant l'habitacle, joliment réalisé et richement doté. À vrai dire, le conducteur doute même de ces recommandations lorsque, bien installé dans les sièges à forts maintiens latéraux, il saisit la jante épaisse du volant. Il suffit pourtant de quelques mètres pour redescendre sur terre. Pour puissant qu'il soit, l'ensemble propulseur se distingue davantage par sa souplesse et son silence que par son caractère. Si la boîte seconde parfaitement l'ensemble, le châssis, en revanche, apparaît étrangement placide et le côté très sec de la suspension laisse pantois, surtout lors du passage d'un casse-vitesse à basse allure. Apparaît alors une dichotomie entre les promesses sportives d'une berline R-Design de 390 ch et la vérité de la S60, écologique et castratrice. Vendue 59900 € en R-Design (60900 € dans cette variante First Edition), la S60 pourra sembler très chère. Mais il faut considérer l'ensemble de la prestation, équipements compris. Et, surtout, penser qu'en dépit de ses 390 ch, cette berline revendique un taux d'émission de CO_2 sans malus de… 39 g par km ! ■



❶ L'instrumentation de bord est très lisible. Plusieurs configurations sont possibles. ❷ La S60 n'est disponible qu'en boîte automatique, avec une transmission intégrale. Au premier plan, le bouton du démarreur.

8 rouge, pair, gagnant

Après les 308 et 508, la série "2" de Peugeot s'arrête sur le 8. Elle mise surtout sur un look distinctif et une nouvelle plate-forme technique pour s'imposer comme la prochaine reine de la jungle urbaine.

Par **Mélina Priam** Photos **Yann Lefebvre**

LA GAMME **PEUGEOT 208**

	Motorisations/finitions	Like	Active	Allure	GT Line	GT
Essence	PureTech 75 ch BVM5	18 000 €	17 500 €	–	–	–
Essence	PureTech 100 ch BVM6*	15 500 €	18 700 €	20 400 €	22 700 €	–
Essence	PureTech 130 ch EAT8	–	–	24 000 €	26 300 €	
Diesel	BlueHDi 100 ch BVM6	–	20 000 €	21 700 €	24 000 €	–
Elec.	e-208	–	32 100 €	33 300 €	35 600 €	37 150 €

*Disponible avec EAT8 : +1 700 €

e-208 : une 208 comme une autre

Avec l'Ion et son style disons… atypique, Peugeot a joué les précurseurs de la citadine électrique. Le succès n'a pas vraiment été au rendez-vous. Le Lion revoit donc sa copie : il entend démocratiser ce mode d'énergie et, surtout, le banaliser. Plus question de concevoir des modèles spécifiques, les Peugeot électriques sont des Peugeot comme les autres. Premier exemple : l'e-208 qui, au premier coup d'œil, ne se distingue guère d'une 208. Et avec son moteur électrique de 100 kWh (136 ch), elle promet autant de sensations et un agrément de conduite à la hauteur de ses homologues thermiques. Pour convaincre de sauter le pas, elle embarque une batterie de 50 kW qui se recharge à 70 % en 30 mn sur les bornes jusqu'à 100 kWh et assure ainsi une autonomie de 340 km. À l'essai dans le prochain numéro.



DOUBLE SORTIE D'ÉCHAPPEMENT, DIFFUSEUR ET GRAND BECQUET, LA 208 AFFICHE UN LOOK SPORTIF. MAIS Ô SURPRISE !, LA VERSION LA PLUS PUISSANTE EST… L'ÉLECTRIQUE ! •••



EN DOUBLE FILE
La 208 reprend la barrette de touches dites piano de la 508 et la double rangée de commandes sensitives. L'effet est réussi, mais au début, il n'est pas rare de se mélanger les pinceaux entre les deux.



À CACHE-CACHE
Masqué par la branche du volant, le commodo du régulateur de vitesse est invisible: pas pratique! En prime, placé sur le même plan que la palette des vitesses, il est source de confusion avec celle-ci.



TOUT FORMAT DE CHARGE
Excellente idée, ce rangement fermé avec le système de charge par induction: il réduit la tentation de tripoter son smartphone. En plus de la prise USB, la 208 dispose d'une 4e au standard USBc.



CARICATURE
La 208 propose trois modes de conduite: Eco, Normal et Sport sur cette version GT Line. Dommage toutefois que la sonorité associée au mode Sport soit complètement caricaturale.

EN TECHNICOLOR
Toujours sur GT Line, planche de bord et contre-porte se parent d'un liseré rétroéclairé. Huit couleurs sont disponibles. Mais les compteurs de l'i-Cockpit laissent moins de choix et la surpiqûre située à proximité est toujours jaune vert (pardon Quartz). Alors, chacun ses goûts, mais au final, c'est encore quand les trois adoptent cette teinte que c'est le plus harmonieux.

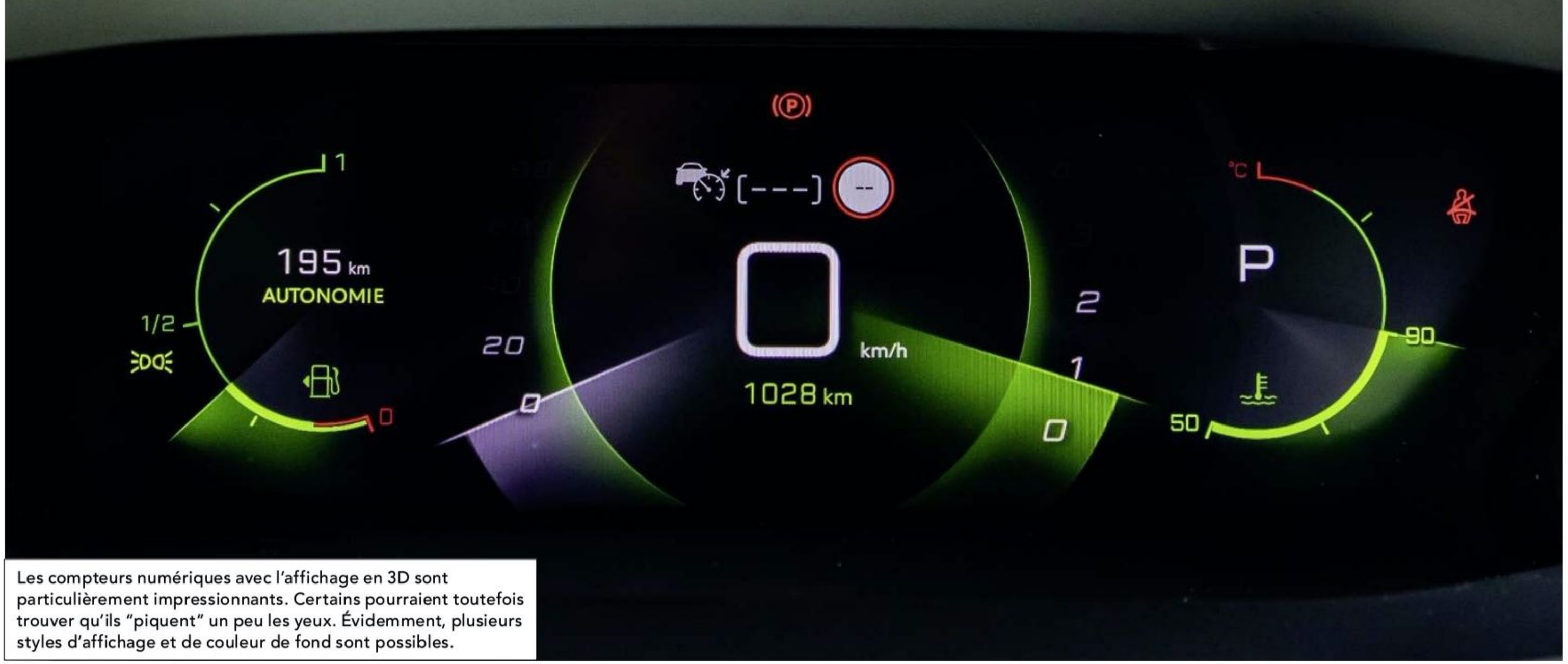
EN TROMPE-L'ŒIL
Les GT Line reçoivent un large écran tactile de 10 pouces (800 € sur Allure) permettant de piloter le système multimédia et d'accéder aux réglages de bord. Pour autant, la carte de la navigation n'occupe jamais la totalité de la surface. L'effet visuel grand écran 16/9 est créé par l'encadrement noir et les commandes latérales qui restent toujours accessibles.

Techno chic

C'est désormais un élément fort et caractéristique des habitacles Peugeot: l'i-Cockpit, concept inauguré sur la précédente 208, a été peaufiné pour un effet encore plus "wahou". Associé à l'écran tactile central, il contribue à l'ambiance "haute techno". L'instrumentation de bord, positionnée façon affichage tête haute, repose sur une double dalle numérique couleur qui offre une lecture en 3D spectaculaire. Sa lisibilité est excellente, pour peu toutefois que la jante du petit volant ne vienne pas la masquer en partie basse. En effet, Peugeot l'assume et affirme que *"l'essayer, c'est l'adopter"*, mais l'i-Cockpit impose toujours à certains d'adapter leur position de conduite. Cette 208 2e du nom progresse aussi beaucoup en qualité de présentation et en finition. Malgré quelques plastiques durs sur les parties inférieures, les matériaux choisis ne dépareilleraient pas dans une berline plus haut de gamme; la finition est des plus soignée et les ajustements précis. Attention toutefois, cela vaut pour les finitions haut de gamme. Les livrées Like et Active n'ont pas droit à autant d'égards. La première se contente de compteurs analogiques, la seconde d'un écran plus petit sans la 3D; dans les deux cas, les matériaux sont plus simples.

CAVERNE D'ALI BABA

Depuis quelque temps, beaucoup de voitures se contentent de boîtes à gants lilliputiennes. Pas la 208, et c'est tant mieux. Sa profondeur permet de glisser une grande bouteille d'eau. Pour celles et ceux qui ont vraiment beaucoup de bazar, le vide-poches sous l'accoudoir est aussi bien utile.



Les compteurs numériques avec l'affichage en 3D sont particulièrement impressionnants. Certains pourraient toutefois trouver qu'ils "piquent" un peu les yeux. Évidemment, plusieurs styles d'affichage et de couleur de fond sont possibles.

L'avis de Mélina Priam



Cette version est plaisante, mais je préfère le compromis plus homogène de la PureTech 100 ch boîte manuelle.

70% *Quotient Émotionnel*



AGILE, PRÉCISE, CORRECTEMENT MOTORISÉE, LA 208 SOIGNE PLUS QUE JAMAIS L'AGRÉMENT DE CONDUITE. MAIS EN VERSION GT LINE, CHAUSSÉE EN 17 POUCES, LE CONFORT EST FERME •••

Il y a différentes manières de séduire. Certain(e)s préfèrent une approche en douceur avant de dévoiler leurs charmes. D'autres, à l'inverse, choisissent de frapper fort d'entrée de jeu, puis de dérouler l'étendue de leurs talents. Inutile de vous préciser à quelle catégorie appartient la nouvelle 208. À voir les têtes se retourner sur son passage, la Peugeot surprend, étonne, charme au premier regard. Ou pas, d'ailleurs ! Les styles marqués créent plus de clivages. Les goûts et les couleurs… La 208 semble néanmoins sûre de son coup, puisqu'elle poursuit l'effet "wahou" à bord. C'est certain, son i-Cockpit acte II en met plein les yeux *(voir p. 54)*. Au point de faire passer le premier du genre – inauguré par la précédente 208 – pour une relique d'un autre siècle. À l'originalité s'ajoutent des matériaux seyants et une finition soignée (du moins sur cette finition haut de gamme GT Line, car toutes les versions n'ont pas droit au même traitement) qui confirment que Peugeot a décidé de hausser le ton. Mais le risque de cette tactique est grand. Il faut que le ramage soit à la hauteur du plumage. Sans cela, la déception est proportionnelle à l'attente suscitée.

Au moment d'enfoncer le bouton Start de notre 208 PureTech de 130 ch, l'excitation se mélange à la fébrilité. Quelques centaines de kilomètres et, surtout, quelques virages plus loin, le verdict est sans appel : nous ne sommes pas déçus ! Précise, agile, enjouée, la 208 reste réjouissante à conduire. Elle marque de nombreux progrès par rapport à sa devancière, notamment en compromis confort/tenue de route.

La direction guide avec une exactitude sans faille un train avant incisif qui s'accroche au bitume.

L'arrière suit et enroule avec bonne volonté. Le freinage fait preuve d'un mordant rassurant. Elle nous a toutefois semblé sensiblement moins vive qu'avant, même si Peugeot l'annonce plus légère. Mais nous chipotons : la 208 semble née pour enchaîner les épingles avec gourmandise. D'autant que, sous le capot, le petit 1,2 l 3 cylindres est tout disposé à donner un bel entrain à l'ensemble. Heureusement, avec 130 ch, c'est le plus puissant de la gamme thermique et il le restera. Sortez les mouchoirs : Peugeot a confirmé stopper la lignée GTi. Désormais, les sensations sont à l'électrique *(lire encadré p. 52)*. Pour autant, aussi agréable soit cette 208, il y a un petit truc qui me chagrine. Quel est ce grain de sable qui vient gripper l'enthousiasme ? C'est


1


2

❶ La 208 réussit la contre-performance d'offrir moins de place aux jambes qu'avant ! Elle a beau n'être disponible qu'en 5 portes, l'accès n'est guère aisé. ❷ Le coffre gagne en volume. Mais l'ouverture est étroite, le seuil de chargement un peu haut avec un décrochement par rapport au fond : impossible d'avoir un plancher plat. ❸ Seul le style profite des centimètres en plus. Ce sont les porte-à-faux qui s'étirent, pas l'empattement. Le diamètre de braquage en fait aussi les frais.


3







❶ Le toit panoramique vitré (550 €) est un équipement qui peut paraître superflu. En apportant de la luminosité à l'habitacle, il contribue pourtant grandement à l'agrément à bord. ❷ Les jantes de 17 pouces lui donnent fière allure, mais elles ne plaident pas en faveur du confort des suspensions. Dos sensibles s'abstenir. ❸ Si certains ont un peu de mal à s'habituer à l'i-Cockpit, les sièges de la GT Line offrent heureusement une excellente assise et un bon maintien. Mais il manque un réglage du soutien lombaire.

en essayant une autre version, la plus modeste PureTech 100 ch dotée de la boîte manuelle *(voir p. 60)*, que jaillit la réponse. La boîte automatique à 8 rapports, imposée avec le PureTech 130 ch, a beau marquer un indéniable progrès par rapport à la précédente EAT6, elle a tendance à étouffer le moteur et à lisser les sensations. Elle apporte un confort de conduite appréciable en ville mais, nouvelles normes antipollution obligent, son étagement est tout dédié à l'optimisation de la consommation et cela se ressent. Il est courant de devoir reprendre la main via les palettes pour relancer plus efficacement. Certes, le mode Sport offre une gestion plus réactive et plus en phase avec l'esprit de la mécanique, mais la sonorité moteur – artificielle cela va sans dire – qui y est associée est si caricaturale qu'elle décourage d'appuyer sur le bouton du Drive Mode. Ce léger bémol détonne d'autant qu'en version GT Line, avec de belles et grandes jantes de 17 pouces et des voies un peu plus larges, la 208 s'avère assez sèche en suspension. Il est vrai cependant que les petites routes portugaises sont parfois abîmées et sollicitent beaucoup les suspensions et l'amortissement. Sur autoroute, l'ensemble retrouve plus de cohérence, et cette 208 est aussi à l'aise au long cours que pour le trajet quotidien. Sereine, sécurisante, assez silencieuse malgré l'apparition de quelques bruits aérodynamiques autour de 130 km/h, elle n'a pas peur des longues distances.

Mais le vrai défaut de la 208, ce sont les passagers arrière qui doivent le supporter.

Plus longue de près de 10 cm que sa devancière, elle a bien grandi dehors, nettement moins dedans.

Toute dévouée à susciter l'adhésion du conducteur, elle en oublie les autres et ne cherche pas à progresser en habitabilité. Au contraire, d'après nos mesures, les passagers ont moins de place qu'avant pour leurs jambes. La première 208 n'étant déjà pas un modèle du genre, autant dire que la nouvelle figure vraiment au bas du tableau. Dommage, car la banquette est bien dessinée et l'absence d'accoudoir intégré au dossier central permet d'avoir à cet endroit un confort dorsal correct.

PLUS
Agrément de conduite
Ambiance et présentation
Technologies et aides à la conduite

MOINS
Habitabilité arrière
Confort ferme (17 pouces)
Lisibilité de l'i-Cockpit

À bord, la 208 mise sur son ambiance, son originalité et ses équipements de confort et d'agrément pour rendre agréables les voyages à plusieurs. Comme d'autres avant elle, à commencer par sa rivale historique la Clio, mais aussi les plus chic Mini ou l'A1 qu'elle a en ligne de mire, elle ne se refuse rien. Ni les dernières aides à la conduite, ni les technos à la mode : instrumentation de bord numérique, large écran tactile de 10 pouces qui intègre un système multimédia complet… Mais ici, ces raffinements ne sont réservés qu'aux finitions haut de gamme ou en option. Et ils font inévitablement grimper une facture déjà assez salée. La 208 progresse sacrément, mais ses prix aussi ! ■

PEUGEOT 208
1.2 PureTech 130 ch EAT8 GT Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■	230 Nm à 1 750 tr/mn
Type		3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale		1 199 cm³ / 6 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		automatique / 8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,9 m*
Pneumatiques		205/45 R 17
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,06 / 1,75 / 1,43 / 2,54 m
Poids / tractable freiné		1 165 / 1 200 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	8,7 s
Vitesse maxi	■	208 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	345 dm³*

LE BUDGET

Prix	■	**26 300 €**
Malus (CO_2)	■	0 € (103 g/km)
Prix du modèle essayé**	■	29 310 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Nos mesures. **Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, AFIL active, aide au parking AV/AR + caméra de recul, antibrouillards LED, antipatinage, Bluetooth, clim auto 1 zone, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, instrumentation de bord numérique sur écran 3D (i-Cockpit), lecture des panneaux, jantes alliage 17 pouces, phares full LED, régul./lim. de vitesse, rétros. ext. et vitres élec., syst. multimédia avec écran tactile 10 pouces/prises USB et USBc/GPS…

Options
Accès sans clé (350 €), Park Assist (360 €), pack cuir : sellerie cuir, siège conducteur électrique et massant, sièges AV chauffants (1 600 €), peinture métal.(1)/ spéciales (550/750 €), recharge induction (100 €), régul. vitesse adaptatif (900 €), sièges chauffants (200 €), surveillance angle mort (200 €), toit vitré panoramique 550 €), toit noir (350 €)…
(1) Sauf jaune Faro gratuit

Consommations		
Mixte (WLTP)	■	5,7 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■	NC
Réservoir	■	44 l

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Slovaquie et Maroc**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Évacuons le point noir de la 208 : sa piètre habitabilité ! L'ambiance et l'originalité à bord la font oublier. Pour le conducteur, l'agrément de conduite est au rendez-vous. Précise, agile, la 208 redevient l'une des meilleures de sa classe. Petit bémol : la boîte EAT8 n'est pas toujours en phase avec un tempérament qui se veut un peu sportif.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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
Le radio réveil
(valeur : 40€)

= 37% de réduction !

Avec l'offre sans engagement : Je paie - cher et je reçois le radio réveil EN CADEAU



LE RADIO REVEIL
Pour un réveil en douceur !

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



+ la version numérique **offerte !**

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 ET MON MODE DE PAIEMENT :

☐ **L'OFFRE SANS ENGAGEMENT :**
La meilleure offre d'abonnement ! **-37%**
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€~~* Je recevrai le radio réveil en cadeau (1029511)
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

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

IBAN :

BIC : 8 ou 11 caractères selon votre banque

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.

☐ **L'AUTO-JOURNAL 1 AN :** **-25%**
L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour 77€ au lieu de ~~102,79€~~* (1029529)
☑ Je lis gratuitement la version numérique de L'Auto-Journal sur tous mes écrans

Je choisis mon mode de règlement :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal
☐ CB n°
Expire Fin : / Cryptogramme : (au dos de votre carte)

Nom**:
Prénom** :
Adresse** :
CP** : Ville** :
Date d'anniversaire : (pour fêter son anniversaire)
Tél. (portable de préférence) : (Pour envoyer un SMS en cas de problème de livraison)
Email :
(Pour gérer l'abonnement, accéder aux services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. L'adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs)

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*

KIOSQUE mag

+ 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





PEUGEOT EST-IL LE MAÎTRE DU PLAISIR DE CONDUITE ?

Derrière un style fort, la dernière génération des "8" prétend offrir le meilleur agrément de conduite de sa catégorie. Est-elle vraiment à la hauteur de cette promesse ?

La réputation d'excellence des Peugeot en matière de tenue de route ne date pas d'aujourd'hui. De tout temps, les ingénieurs français ont peaufiné la mise au point des trains roulants. Aujourd'hui plus que jamais, le Lion met cet argument en avant. "L'invention" du concept i-Cockpit n'en est-elle pas finalement que la traduction à bord ? Comme le style agressif, qui saute aux yeux. Reste qu'il faut tenir ses promesses en action. Et tenir la concurrence en respect. Peugeot n'est pas le seul à s'y connaître en précision de tenue de route, sensations et plaisir de conduite. Les rivaux allemands n'entendent pas se laisser damer le pion, pas plus qu'Alfa Romeo ou Renault. Pour vérifier si le roi ne s'est pas autoproclamé trop vite et mérite sa couronne, nous avons confronté ses productions à leur plus sérieuse rivale respective dans le domaine.





SOMMAIRE 4 catégories, 4 matchs pour savoir

Citadines **Peugeot 208** 1.2 PureTech 100 ch / **Renault Clio** 1.0 TCe 100 ch p. 60

Compactes **Peugeot 308** 1.2 PureTech 130 ch / **Volkswagen Golf** 1.5 TSI Evo 150 ch p. 62

SUV **Peugeot 3008** BlueHDi 180 ch / **BMW X2** sDrive 20d 190 ch p. 64

Familiales **Peugeot 508** PureTech 180 ch / **Alfa Romeo Giulia** 2.0 TB 200 ch p. 66

Peugeot 208 1.2 Pure Tech 100 ch Allure - **20 400 €**

Renault Clio 1.0 TCe 100 ch Intens - **20 100 €**

Meilleures ennemies

Voilà près de 30 ans que les citadines de Renault et Peugeot se chamaillent la place de meilleure élève de la classe. L'arrivée de la deuxième 208 relance le débat.

Par **Mélina Priam** Photos **Clément Choulot**

Je ne sais pas vous, mais ces deux-là me rappellent un peu les chipies qui se disputent les bons points de la maîtresse et se tirent méchamment la langue par-derrière. Ceci dit, ce n'est pas un défaut de vouloir être la meilleure ! Une fois de plus, elles se marquent à la culotte avec des agendas concordants. Plus que jamais, chacune s'attache à mettre l'accent sur ce qui a contribué à sa réputation. À la Clio la douceur de conduite, le confort, des commandes souples, une facilité de prise en main évidente – avec un bémol toutefois pour la visibilité de trois quarts arrière –, une présentation simple mais qui, sur cette nouvelle génération, gagne en raffinement et s'apprécie pour son ergonomie. Sur ce point, le grand écran tactile vertical de 9 pouces (de série sur Intens) apporte beaucoup.

Et, à la 208, un comportement routier un peu plus sportif, suggéré par un style agressif et une présentation à bord plus originale. Pour sûr, le nouvel i-Cockpit en met vraiment plein la vue et contribue à donner plus de sel à la conduite. Certains pourraient toutefois trouver qu'il fatigue un peu les yeux. Et, en regardant dans le détail, le style est une chose, mais la Clio n'a pas à rougir de sa finition.

Pour en revenir à la question de notre dossier, la réponse semble s'imposer. Oui, la palme du plaisir de conduite revient bien à la 208.

Cet avantage, elle le doit davantage à son 1.2 3 cylindres de 100 ch qu'à son comportement routier. Ce dernier est certes un poil plus dynamique, mais sur ces versions qui n'ont guère de velléités sportives, l'écart est plus ténu qu'avant. La Clio V a peaufiné ses trains roulants quand, à l'inverse, la 208 II tend vers plus de confort. Du moins lorsqu'elle se présente en livrée Allure et jantes de 16 pouces ; il n'en va pas de même lorsqu'elle chausse du 17 ! *(lire essai XL p. 50)*. Au final, cela tient à peu de chose et surtout à la sensibilité de chacun. La différence se joue en définitive sur le terrain mécanique. Plus pétillant, plus agréable à l'oreille, le 1.2 est de surcroît mieux servi par une boîte 6 rapports assez plaisante. Face à lui, le petit TCe et sa boîte à 5 rapports seulement apparaissent bien ternes. Chrono en main, la confrontation tourne à la correction, notamment en relances. Certes, là n'est pas l'essentiel, mais avec un couple bien supérieur et disponible plus tôt, le PureTech se révèle définitivement plus agréable.





Dans la 208, l'instrumentation de bord façon tête haute de l'i-Cockpit et le petit volant servent beaucoup l'ambiance et l'agrément. La bonne position de conduite ne gâche rien.



Plus que jamais, les deux stars du marché français font jeu égal en comportement routier. La Clio n'a pas à rougir de son compromis confort/tenue de route.

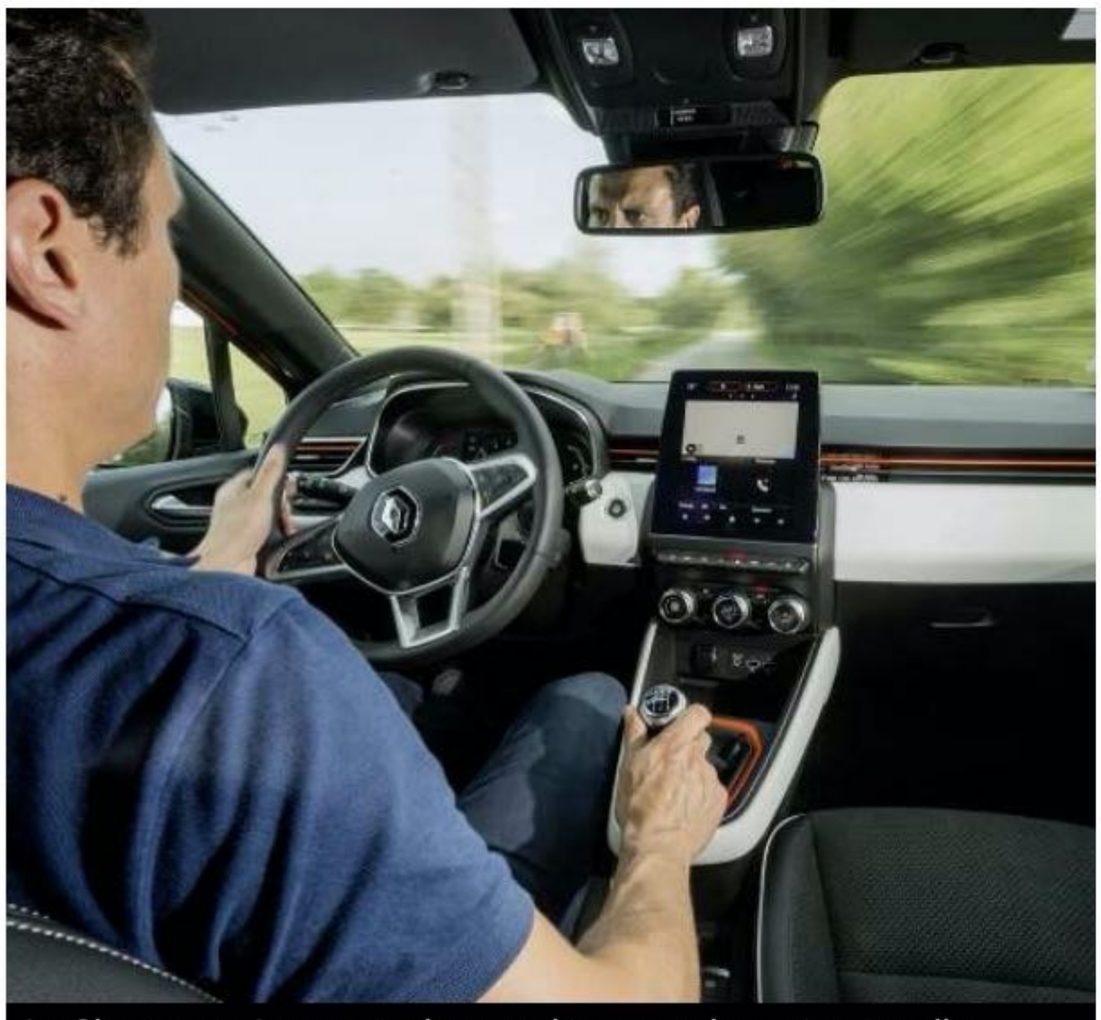
PEUGEOT EST-IL LE MAÎTRE DU PLAISIR DE CONDUITE ?

La 208 affiche un look plus agressif et dans cette version Allure, elle n'en manque pas. Elle prend l'ascendant sur sa rivale, essentiellement en performances.





Pour prendre le dessus sur sa rivale, la 208 fait jouer la poudre : son 1.2 est indiscutablement plus agréable et plus performant que le petit 1.0 Renault.



La Clio a peut-être moins le sens du spectacle, mais avec elle, toutes les commandes tombent sous le sens. Tout est pensé pour rendre la prise en main simple et évidente.

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	208	Clio
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	100 ch à 5500 tr/mn	100 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1750 tr/mn	160 Nm à 2750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess.	3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale	1199 cm³ / 5 CV	999 cm³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6	manuelle / 5
Dimensions / poids		
L / l / h / empattement	4,06 / 1,75 / 1,43 / 2,54 m	4,05 / 1,80 / 1,44 / 2,59 m
Poids / tractable freiné	1136 kg / NC	1151 / 900 kg
Performances		
0 à 100 km/h	11,2 s	11,9 s
90-130 km/h en 4e / 5e / 6e	10,6 / 12,5 / 16,7 s	12,9 / 19,8 s / –
Vitesse maxi	188 km/h*	188 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 64 m	10 / 32 / 65 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	21 cm	21 cm
Largeur aux coudes AV / AR	140 / 135 cm	138 / 137 cm
Volume de coffre	345 dm³	340 dm³

LE BUDGET

Prix	**20 400 €**	**20 100 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (96 g/km)	0 € (100 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
Consommations		
Moyenne	5,7 l/100 km	5,8 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,4 / 5,4 / 5,4 l/100 km	6,4 / 5,5 / 5,5 l/100 km
Autonomie / Réservoir	771 km / 44 l	724 km / 42 l

*Donnée constructeur

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 208

Puisqu'il s'agit ici de décerner la palme du plaisir de conduite, la nouvelle 208 reprend la main. La Clio est ici désavantagée par sa mécanique plus fade. En effet, bien moins performant, plus poussif sans être moins gourmand, le TCe 100 ch peine à tenir la comparaison. Mais attention, la Clio n'a pas dit son dernier mot. Avec un autre moteur, la confrontation pourrait prendre un tour différent.

Peugeot 308 1.2 PureTech 130 ch EAT8 Tech Edition – **32 400 €**

Volkswagen Golf 1.5 TSI Evo 150 ch DSG7 IQ Drive – **32 370 €**

On refait le match

Inutile de présenter ces deux-là ! Depuis le temps qu'elles se chicanent, elles ont déteint l'une sur l'autre et sont devenues copines. Enfin… presque !

Par **Mélina Priam** Photos **Adrien Cortesi**

Quand elle a déboulé en 2013, la 308 ne cachait pas son objectif : détrôner Sa Majesté la Golf de son piédestal ! Elle avait tout prévu : design léché et agressif, châssis et trains de roulement aux petits oignons, présentation originale et soignée, finition sérieuse. Avec en prime un joker inédit : le fameux i-Cockpit. Nous l'avons maintes fois écrit, l'idée d'associer un compteur façon tête haute à un petit volant à méplat mérite sans nul doute le titre de la meilleure trouvaille de la décennie, tant l'i-Cockpit contribue à l'agrément et décuple les sensations de conduite. Évidemment, il ne serait rien sans un excellent châssis et une mécanique affûtée. Et sur ces sujets, Peugeot ne s'est pas loupé. Précise, agile, mais aussi remarquablement bien amortie, la 308 donne une petite leçon d'agrément de conduite à la Golf. Sous le capot, parfaitement secondé par une boîte automatique bien sous tous rapports – c'est le cas de le dire –, le petit 3 cylindres de 130 ch, qui ne manque pas d'entrain, montre un tempérament joyeux. Alors, victoire évidente de la française ? À ce petit jeu, le lion qui dort n'est pas celui que l'on croit.

Poussée dans les cordes, la Golf fait parler l'expérience.

Certes, sa tenue de route n'a pas cette petite pointe de piment. Mais elle n'est pas ennuyeuse. Remarquablement équilibrée, tout aussi confortable, elle aussi dispose d'un atout dans sa manche : une ergonomie des commandes et une facilité de prise en main à enseigner dans les écoles ! Des points sur lesquels, il faut bien l'avouer, la 308 pèche car, si l'i-Cockpit apporte beaucoup, il impose à certains conducteurs de s'y adapter, quand d'autres ne le supportent tout simplement pas. La Golf dispose encore d'un autre atout : celui d'appartenir à l'armée VW, ce qui commercialement se traduit (entre autres) par une gamme de moteurs plus large. Dans le cas qui nous intéresse ici, le 1.5 TSI développe 20 ch de plus que le PureTech et même si elle se montre parfois un peu brusque au démarrage, la boîte DSG reste une excellente alliée. Au final, ce duo réalise de meilleures performances et consomme moins que le tandem PureTech/EAT8. La Golf rappelle aussi au passage à la 308 qu'il ne suffit pas de flatter le conducteur. Penser aux passagers est important, et elle le prouve avec un habitacle un peu plus spacieux. Elle a aussi su en rabattre au niveau de ses prétentions financières et ne fait plus payer ses qualités plus cher. Au contraire, plus près encore de la retraite que la 308, elle se décline dans une version IQ Drive au rapport prix/équipements ajusté.






Non contente d'être sans doute la plus efficace et la plus plaisante à mener sur la route, la Peugeot ne néglige pas le confort.



La Golf affiche une tenue de route sensiblement moins enjouée, qu'elle compense par de meilleures performances. Surtout, elle n'est pas moins précise.



PEUGEOT EST-IL LE MAÎTRE DU PLAISIR DE CONDUITE ?

Elles commencent toutes deux à avoir un peu de bouteille. Mais comme le bon vin, elles ont su se bonifier et incarnent toujours des valeurs sûres de la catégorie.



En plus de rendre la conduite plus sympa, l'i-Cockpit contribue à l'ambiance très épurée de la 308. Sa présentation est la plus originale et sa finition n'a pas à rougir de la comparaison.





C'est moins gai dans la Golf, mais quelle efficacité ! Le conducteur se sent tout de suite à l'aise. La précision et la douceur des commandes sont aussi des motifs de satisfaction.

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	308	Golf
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	130 ch à 5500 tr/mn	150 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn	250 Nm à 1500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess.	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale	1199 cm³ / 7 CV	1498 cm³ / 8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8	rob. double embrayage / 7
Dimensions / poids		
L / l / h / empattement	4,26 / 1,81 / 1,46 / 2,62 m	4,26 / 1,80 / 1,50 / 2,62 m
Poids / tractable freiné	1282 / 1200 kg	1348 / 1500 kg
Performances		
0 à 100 km/h	10,1 s	8,8 s
90-130 km/h en Drive	9,6 s	7,8 s
Vitesse maxi	193 km/h	205 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10/30/61 m	10/32/66 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	21 cm	26 cm
Largeur aux coudes AV / AR	148 / 143 cm	149 / 146 cm
Volume de coffre	451 dm³	431 dm³

LE BUDGET

	308	Golf
Prix	**32400 €**	**32370 €**
Malus écologique (CO_2)	35 € (117 g/km)	0 € (114 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
Consommations		
Moyenne	7 l/100 km	6,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,6 / 6,7 / 6,7 l/100 km	7,4 / 6,4 / 6,3 l/100 km
Autonomie / Réservoir	757 km / 53 l	746 km / 50 l

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

VOLKSWAGEN GOLF

Ce n'est pas le tout d'avoir 20/20 dans une matière, la moyenne générale compte aussi. Oui, grâce à son excellente tenue de route, la 308 donne le sourire à son conducteur, mais la Golf réplique en marquant de gros points face au chrono. De plus, elle se montre moins gourmande et, s'il n'est pas aussi avenant au premier regard que celui de la 308, son habitacle est plus spacieux et toujours tiré à quatre épingles.

Peugeot 3008 BlueHDi 180 ch EAT8 GT Line - **41 800 €**

BMW X2 sDrive 20d 190 ch BVA8 Première - **43 100 €**

L'ivresse des sommets

Alors que le plaisir de conduite ne semblait pas être une priorité pour les SUV, Peugeot et BMW tendent ici à nous démontrer le contraire. Reste à savoir qui sera le plus convaincant.

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

S'il est vrai que le 3008 doit une bonne part de son succès à sa bonne mine, il ne faut pas croire qu'il s'agit là de son unique atout. En effet, une fois installé derrière son tout petit volant, il ne faut pas des kilomètres pour se rendre compte que le plaisir de conduite fait également partie des principales préoccupations de la bête. Ce trait de caractère, assez iconoclaste dans la catégorie, n'est toutefois pas un cas unique.

Pour séduire, le BMW X2 ne se contente pas, lui non plus, de son physique avantageux.

Il met également en avant un comportement routier très dynamique. Mais avant d'aller plus loin, une petite mise au point "budgétaire" s'impose. Il ne vous aura pas échappé que le BMW X2 20d de 190 ch est ici présenté en finition d'entrée de gamme alors que le Peugeot 3008 arbore une très chic exécution GT Line (seule finition proposée avec la GT). La raison de ce choix est très simple : si nous avions opté pour une finition Lounge, l'écart de tarif avec le BMW aurait grimpé à 6 350 €, c'est beaucoup. Alors, pourquoi pas un X2 18d Lounge à 42 800 € ? Parce que ce dernier aurait accusé un déficit de 30 ch par rapport au Peugeot. C'est beaucoup aussi. D'autant que nous plaçons le débat du jour sur le terrain du plaisir de conduite. La puissance a donc son mot à dire. Nous avons décidé de privilégier celle-ci en choisissant des valeurs équivalentes plutôt qu'une finition comparable.

Ce "détail" d'ordre financier étant réglé, passons aux choses sérieuses ! En l'occurrence, une petite route qui serpente à travers champs, loin des embouteillages et, accessoirement, du regard de la maréchaussée. Les virages ont le profil idéal pour départager nos deux belligérants. Rapidement aux avant-postes, le X2 fait étalage de son talent : précis, agile, il mettrait au supplice bien des sportives et à peu près tous les autres SUV du marché.

Tous, y compris le 3008 ? Dans le cas présent, oui. Mais si le Peugeot tire un peu la langue, c'est avant tout à cause du manque d'entrain de sa mécanique. En étant un peu tatillons, nous pourrions aussi trouver que son train avant est moins incisif que celui du X2. Des détails ? Disons qu'il s'agit là de petites choses mais qui, si l'on s'en tient au strict plan du plaisir de conduite, constituent au final des arguments décisifs.









PEUGEOT EST-IL LE MAÎTRE DU PLAISIR DE CONDUITE ?



Sur une route sinueuse, ces deux-là sont capables de jouer les équilibristes. Pas de doute, il y a de la GTI en eux !



Le plaisir de conduite, ça commence par une ambiance intérieure ; et dans ce domaine, le 3008 n'est pas maladroit !



Moins radical que le X2, le 3008 est aussi plus confortable que son rival. Mais en matière d'agilité, le français y perd quelques plumes…



Le X2 propose une position de conduite très proche de celle d'une berline. Son comportement suit cette tendance.

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	3008	X2
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	180 ch à 3750 tr/mn	190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2000 tr/mn	400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1997 cm³ / 10 CV	1995 cm³ / 10 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8	automatique / 8
Dimensions / poids		
L / l / h / empattement	4,45 / 1,84 / 1,62 / 2,68 m	4,45 / 1,83 / 1,60 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1664 / 2000 kg	1694 / 1800 kg
Performances		
0 à 100 km/h	9,6 s	8,1 s
90-130 km/h en Drive	8,7 s	8,3 s
Vitesse maxi	205 km/h	210 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 64 m	9 / 31 / 64 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	24 cm	29 cm
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 148 cm	147 / 145 cm
Volume de coffre	457 dm³	438 dm³

LE BUDGET

Prix	**41 800 €**	**43 100 €**
Malus écologique (CO_2)	70 € (124 g/km)	0 € (113 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
Consommations		
Moyenne	6,8 l/100 km	6,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7 / 6,6 / 6,7 l/100 km	7 / 6,2 / 6,2 l/100 km
Autonomie / Réservoir	779 km / 53 l	784 km / 51 l

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

BMW X2

Pour arriver à faire courber l'échine du 3008 en matière de plaisir de conduite, le X2 doit faire quelques concessions, notamment en matière de confort. C'est le prix à payer pour obtenir un comportement à la fois rigoureux et enjoué. Moins radical sur le plan dynamique, le 3008 est pénalisé ici par un ensemble moteur/boîte plus timoré.

Peugeot 508 PureTech 180 ch EAT8 GT Line - **40 450 €**

Alfa Romeo Giulia 2.0 TB 200 ch Super BVA8 - **41 990 €**

La patte de l'expert !

La Peugeot 508 et l'Alfa Giulia jouent la même partition. Interprètes de talent, elles ne sont pas effrayées lorsqu'on leur impose un rythme *molto vivace*.

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

En matière d'automobile, le premier plaisir ressenti est le plaisir des yeux. Et dans ce domaine, nos deux protagonistes ne sont pas spécialement maladroites ! Au contraire. Vous me direz que tout ce qui touche au style est très subjectif. Mais devant l'unanimité de l'accueil, le subjectif prend, tout de même, un fort accent… objectif ! Reste que si nos rétines trouvent ici bien des motifs de satisfaction, elles ne sont pas les seules. Ainsi, dans cette définition, la Giulia propose une mécanique forte de 200 ch qui n'éprouve aucune difficulté à animer cette propulsion pleine de tempérament. En face, la 508 ne revendique "que" 180 ch et son 1 600 cm³ ne développe "que" 250 Nm de couple contre 330 Nm pour le 2 l de l'Alfa. Est-ce suffisant pour affirmer que la mécanique de la française manque de caractère ? Honnêtement… Oui ! Certes, chrono en main, son bilan n'a rien de catastrophique. Mais force est de constater que l'Alfa se révèle bien plus alerte tant en accélérations qu'en reprises. Alors, la messe est dite ? Pas si vite !

À présent, il faut voir quel usage ces berlines font de leur cavalerie.

En effet, s'il est vrai que la 508 doit, ici, se satisfaire d'une mécanique un peu trop sage, il faut savoir que celle-ci est associée à un châssis qui compense largement le manque d'allant de son moteur. Précis, agile, efficace tout en assurant un remarquable équilibre et un confort qui évite la caricature en fermeté, il permet à la 508 de reprendre la main de belle façon. La Giulia ne manque cependant pas d'arguments. À commencer par son architecture de propulsion. Elle fait aussi preuve d'efficacité et, sur route sinueuse, sa conduite est loin d'engendrer la mélancolie. Comparée à la majorité des concurrentes, l'italienne domine largement les débats en matière de plaisir de conduite. Mais voilà, face à la 508, c'est une autre paire de manches ! En effet, non contente d'être globalement plus efficace que la Giulia, la française fait preuve d'un comportement plus joyeux que la piémontaise. Une bonne humeur qu'elle ne manque évidemment pas de transmettre à son conducteur ! Ce dernier n'a du coup aucun mal à oublier les quelques dixièmes de seconde perdus ça et là. En effet, ceux-ci ne pèsent pas bien lourd lorsque la maîtrise de la route est à la fois aussi totale… que souriante !







PEUGEOT EST-IL LE MAÎTRE DU PLAISIR DE CONDUITE ?



Il est des regards qui en disent long. Ceux de la 508 et de la Giulia ne mentent pas : elles ne sont pas là pour amuser le terrain !





Le profil de la 508 est aussi équilibré que son comportement. Nous aurions apprécié que la mécanique fasse preuve de plus de brio…



En matière d'ambiance, la Giulia ne manque pas de talent. Elle soigne aussi la finition et présente un bon bilan en la matière.

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	508	Giulia
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	180 ch à 6000 tr/mn	200 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1750 tr/mn	330 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale	1598 cm³ / 10 CV	1995 cm³ / 11 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8	automatique / 8
Dimensions / poids		
L / l / h / empattement	4,75 / 1,85 / 1,40 / 2,79 m	4,65 / 1,86 / 1,43 / 2,82 m
Poids / tractable freiné	1511 / 1600 kg	1614 / 1600 kg
Performances		
0 à 100 km/h	9,1 s	7,4 s
90-130 km/h en Drive	7,6 s	7 s
Vitesse maxi	206 km/h	235 km/h*
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	9 / 32 / 65 m	10 / 33 / 66 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	25 cm	28 cm
Largeur aux coudes AV / AR	148 / 142 cm	149 / 145 cm
Volume de coffre	488 dm³	388 dm³

LE BUDGET

	508	Giulia
Prix	**40450 €**	**41990 €**
Malus écologique (CO_2)	65 € (123 g/km)	2010 € (153 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
Consommations		
Moyenne	7,5 l/100 km	8,8 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	8,8 / 7,2 / 6,4 l/100 km	10,2 / 8,5 / 7,6 l/100 km
Autonomie / Réservoir	826 km / 62 l	590 km / 58 l

*Donnée constructeur

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 508

Soyons honnêtes, sur le plan pratique, la 508 est loin d'être la familiale ultime. Mais la Giulia non plus ! En revanche, sur la question du plaisir de conduite, elle n'a guère de rivale. Équilibrée, capable de se plier à tous les styles de conduite, elle donne à son conducteur mille occasions de se réjouir. Une raison de plus pour Peugeot de lui offrir une mécanique plus brillante.

ÉTOILE FILANTE

Grâce à un moteur 4 cylindres à la puissance record et à une transmission intégrale sophistiquée, la compacte étoilée revisitée par AMG affiche des performances stratosphériques. Mais pas seulement.

Par **Romain Vannier**



PUISSANCE 4

Développant 387 ch sous le capot de la Classe A 45, le 2.0 turbo en atteint 421 sous celui de cette version "S", la seule importée en France. C'est ainsi le 4 cylindres le plus puissant de la production actuelle, mais aussi l'un des plus attachants. Comme en témoigne le régime de 5 000 tr/mn auquel est obtenu le couple maxi de 500 Nm, cette mécanique assemblée à Affalterbach déploie sa force graduellement malgré sa suralimentation et n'aime rien tant que flirter avec la zone rouge débutant à 7 000 tr/mn.

L'avis de Romain Vannier



Je me suis rarement autant amusé au volant d'une compacte. Rares sont celles qui font fumer la gomme.

90%
Quotient Émotionnel

DU MONDE EN BOÎTE

Compte tenu de l'énergie formidable du moteur, une nouvelle boîte robotisée, renforcée, lui est associée. Pour prolonger sa durée de vie, le couple reste toutefois limité à 350 Nm en 1re et 400 Nm en 2e. Malgré l'ajout d'une 8e vitesse, l'étagement ne donne pas entière satisfaction. Cette transmission à double embrayage brille en revanche par sa rapidité, en particulier à la montée des rapports, et participe à la fulgurance des accélérations.

PHOTOS DAIMLER



COLLECTION MODE

Au sein d'un habitacle relevé de quelques touches de sportivité, le joli petit volant à méplat attire plus particulièrement l'attention. En plus des habituelles fonctions de confort, il donne accès aux différents programmes de conduite. Ceux-ci s'avèrent très nombreux et pas forcément simples à distinguer les uns des autres. Les différents organes mécaniques (moteur, boîte, suspension, transmission…) répondent à des modes aux noms divers et variés tels que Sport+, Master, Race, Comfort, Dynamic…



PLAYBACK AUTHENTIQUE

Les normes antipollution influent non seulement sur les émissions, mais aussi sur le bruit. Pour préserver l'expérience sonore malgré le durcissement de la réglementation, le vrombissement du moteur est réellement capté à l'échappement puis amplifié par les haut-parleurs de la hi-fi. Le résultat se montre assez probant en ne versant pas dans la caricature. Les coups de fusil qui claquent à chaque passage de rapport valent leur pesant d'or.

TOUJOURS PLUS

À la différence de la transmission intégrale 4Matic d'une A 35, la 4Matic+ de l'A 45 inclut un différentiel à embrayages multidisques sur l'essieu arrière. La distribution du couple peut alors y varier de 0 à 100% entre les roues droites et gauches. En découle une agilité rare. Une fois l'ESP déconnecté, une fonction Drift permet d'exagérer l'effet de lacet et provoque une dérive progressive à l'accélération, facile à contrôler.

MERCEDES-AMG CLASSE A 45 S 4Matic+

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	421 ch à 6750 tr/mn
Couple maxi	■	500 Nm à 5000 tr/mn
Type		4 cylindres turbo essence, injection directe
Cylindrée/puissance fiscale		1991 cm³/31 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		rob. dble embrayage/8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,5 m
Pneumatiques		245/35 ZR 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,45/1,85/1,41/2,73 m
Poids/tractable freiné		1635/1500 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	3,9 s
Vitesse maxi	■	270 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	370 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**69700€**
Malus (CO_2)	■	9973 € (189 g/km)
Prix du modèle essayé*		85423 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR + caméra de recul, capteurs de pluie/luminosité, direction paramétrique, freinage hautes performances, phares 100% LED + assist. feux de route, régul. de vitesse adaptatif, sièges Sport intégraux en cuir, toit ouvrant pano., syst. multimédia MBUX avec menus AMG/écran tactile 10 pouces/GPS/commande vocale…

Options

Edition 1 AMG (8500 €), caméra 360° (500 €), connectivité Apple Carplay et Android auto pour smartphone (500 €), pack conduite autonome (2200 €), pack aéro AMG (1900 €), recharge induction (250 €), suspensions adaptatives (1200 €), …

Consommations		
Mixte (WLTP)	■	8,3-8,7 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■	10,3/7,1 l/100 km
Réservoir	■	51 l

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

Avec sa puissance digne d'une GT et non d'une simple GTI, et son comportement aussi ludique qu'efficace, cette A 45 S est à coup sûr l'une des révélations sportives de l'année. Ses prestations impressionnent presque autant que son prix qui, avec quelques options, dépasse les 80000 €. C'est dire…

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Une petite techno pour la route ?

Désormais, ce sont les technologies embarquées à bord qui dictent leur loi et décident si une voiture est encore dans le coup. Celles de l'Audi Q7, quatre ans à peine au compteur, avaient besoin d'une mise à jour pour que celui-ci reste l'un des meilleurs SUV de luxe.

Par **Mélina Priam** Photos **Adrien Cortesi**

En adoptant la même planche de bord que les Q8 et e-tron, le Q7 n'a plus à rougir de la comparaison avec ses rivaux. Le système multimédia intègre les dernières connectivités, comme la compatibilité avec l'assistant Alexa d'Amazon.

La calandre suit la tendance du style Audi actuel et les grilles d'aération sont plus larges. Les feux Matrix LED sont de série sur cette version ; les Laser Light sont à 1 300 €.

Croyez-le, cher lecteur, la vie d'une voiture de luxe est un enfer ! Oh, que oui… Car, de la crème de la crème, son propriétaire – vu l'investissement financier – est à juste titre en droit d'attendre qu'elle soit la meilleure. Et qu'elle le reste ! C'est là que ça se complique. Il y a encore dix ans, la plupart des limousines et autres SUV de grand luxe bénéficiaient en exclusivité des technologies de pointe. Ils en gardaient l'usufruit pendant quelques années, de manière à mener de longues carrières sans souffrir de la concurrence de la plèbe. La comparaison n'était pas possible. Mais c'est fini. Regardez ce malheureux Audi Q7 : quatre ans seulement après sa sortie, le vaisseau amiral d'Audi avait l'air de quoi avec son petit écran, même pas tactile, posé sur la planche de bord ? Un petit Q2 a le même. Passe encore que ses jeunes frangins Q8 ou e-tron lui filent un coup de vieux, mais venant des nouveaux Mercedes GLE ou BMW X5, l'affront n'était plus supportable.

Pour bien montrer qu'il est tout nouveau, tout beau, le Q7 affiche évidemment quelques signes extérieurs : calandre surdimensionnée conforme au style 2019 de la maison aux anneaux, optiques retouchées, barre chromée sur le hayon reliant les feux, nouveaux dessins de jantes… Les modifications sont assez subtiles pour être remarquées des connaisseurs, mais pas trop quand même, histoire de ne pas faire vieillir prématurément le modèle actuel : il ne faut froisser personne.

C'est à bord que le changement saute aux yeux. Là où désormais tout se joue, et où il faut en mettre plein la vue. Fait plutôt rare lors d'un (simple) restylage, la planche de bord a été redessinée. Il fallait bien intégrer la dernière version du système multimédia Audi qui repose sur le double écran tactile, repris de l'e-tron et du Q8. Celui du haut permet d'accéder à tous les réglages du Q7 – et ils sont nombreux ! – et supporte le système multimédia MMI de dernière génération, compatible notamment avec l'assistant vocal Alexa d'Amazon : le plus imposant des SUV Audi se devait de décrocher la primeur d'une technologie. Celui du bas sert à ajuster les équipements de confort, comme la climatisation ou les sièges chauffants. Inévitablement, il entraîne la disparition des boutons physiques traditionnels désormais jugés indignes de figurer à bord d'un Q7. Sans vouloir jouer au *"C'était mieux avant !"*, ces derniers étaient parfois plus rapides d'accès pour ajuster une température. Reconnaissons toutefois que l'effet est des plus réussis, d'autant que les matériaux sont toujours bien choisis et que la finition fait l'objet du plus grand soin. Évidemment, le Q7 raccroche aussi les wagons de retard qu'il avait pris en matière de connectivité et d'aides à la conduite. Là encore, depuis sa mise au point, hotspot wi-fi, clés digitales, régulateur de vitesse adaptatif et autres systèmes de surveillance par caméra n'ont cessé de se perfectionner. Le voilà de nouveau en selle !

Mais tout cela ne change rien au fond : la conduite ! Ce n'est certes pas dans ce domaine que le Q7 péchait. Avec un gabarit toujours imposant – du fait des petites corrections de style, il est même 1,1 cm plus long qu'avant – et un poids propre à lui permettre d'afficher un prix au kilo de Duster – j'exagère, c'est mon côté marseillais, mais il est bien aussi lourd que cher –, ce

n'est pas le roi de l'agilité. Sur les petites routes irlandaises parcourues lors de cette prise en main, nous avons davantage loué son confort de suspension de haut vol et son insonorisation remarquable que son dynamisme. Pourtant, sa direction dite intégrale dynamique, qui associe des roues arrière directrices, aide bien lors des manœuvres, mais en action, même si sa contribution n'est pas nulle, la masse et un centre de gravité haut perché l'emportent.

Le Q7 est plus taillé pour les grands espaces que pour les cols en montagne, même si cela n'impressionne pas son moteur V6 de 340 ch. Le 3.0 TFSI est à sa juste mesure, donc un brin surdimensionné pour nos contrées si d'aventure vous jetez un coup d'œil à la consommation et aux rejets de CO_2. Pourtant, eu égard à l'agrément et aux performances, il n'y a pas lieu de s'offusquer. D'autant qu'il fait de louables efforts en la matière.

Pour montrer patte blanche, le Q7 adopte en effet l'autre technologie phare du moment : la micro-hybridation. L'adjonction d'une batterie lithium-ion pour stocker l'énergie récupérée au freinage, d'un alternodémarreur de 48 V et d'un convertisseur 12 V *(voir schéma ci-dessous)* permet à Audi d'annoncer une réduction de la consommation de 0,7 l/100 km : pas mal. Toutefois, lors de notre essai, l'ordinateur de bord indiquait plutôt des valeurs à deux chiffres qui ne sont plus guère tolérées par les gros rouleurs. Ceux-là seront ravis d'apprendre que la micro-hybridation aura le même effet sur les deux V6 3.0 turbo diesel de 231 et 286 ch, toujours au catalogue du Q7. Ajoutez-y un prix de vente plus élevé, encore alourdi par un malus maximal – celui des diesels est sensiblement plus bas – et la messe est dite. D'autant qu'essence ou diesel, cela ne change rien à ce qui fait le charme du Q7 : un confort royal, une habitabilité et un coffre conformes à ce que laisse espérer son gabarit, et un luxe qui transforme tout parcours en voyage en première classe. ■

PLUS
Confort de roulage
Insonorisation
Équipements et finition luxueuse

MOINS
Inertie et poids
Dernières technos en option malgré le tarif

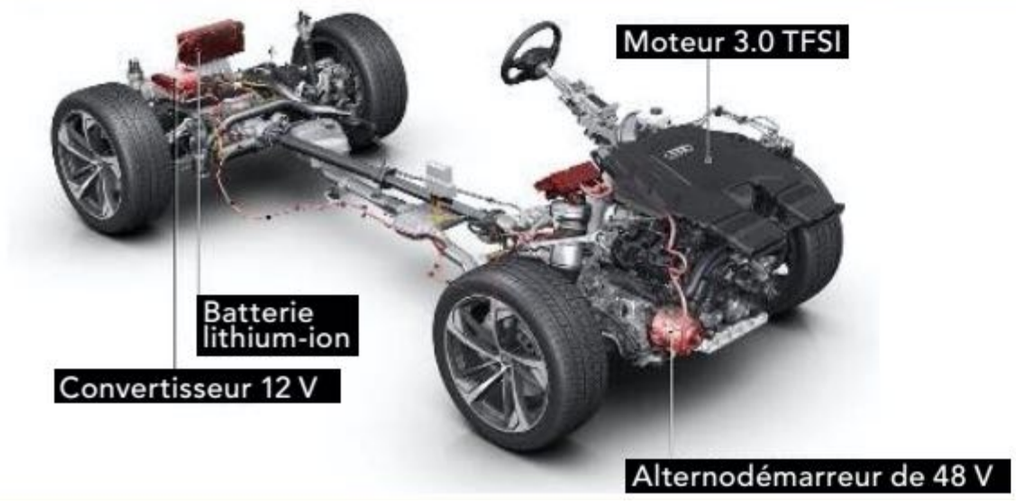
L'avis de Mélina Priam

J'adore son confort royal, mais le Q7 est trop gros et trop lourd pour moi !

70% *Quotient Émotionnel*



Pour gagner en dynamisme, le Q7 adopte le principe de roues arrière directrices. Il s'illustre toutefois plus par son remarquable confort et sa stabilité impériale sur les grands axes, que par son agilité.



Micro-hybridation et électrification

Le nouveau système de micro-hybridation repose sur un trio batterie lithium-ion, alternodémarreur de 48 V et convertisseur 12 V. Il permet une récupération d'énergie au freinage (stockée dans la batterie lithium-ion) jusqu'à 8 kW et un mode roue libre actif pendant 40 s entre 55 et 160 km/h. Audi promet une réduction de la consommation de 0,7 l/100 km. À vérifier sur nos bases très vite, car ce système devrait arriver rapidement sur des modèles plus accessibles.



❶ Le Virtual Cockpit adopte de nouvelles interfaces et gagne encore en précision. Le graphisme haute définition de la carte du GPS est impressionnant. ❷ Le Q7 étant disponible en 5 ou 7 places, les sièges de 2e rang sont coulissants. La place centrale est un peu moins agréable que les places latérales, mais les passagers ne voient pas les kilomètres passer. ❸ Le coffre, immense et profond, donne des envies de départ en vacances ou de virées chez Ikea! Mais le seuil de chargement devrait refroidir les ardeurs.



❷



❸

LE NOUVEL HABILLAGE DES BAS DE CAISSE DONNE UN PROFIL PLUS ÉLANCÉ. LE Q7 PARAÎT PRESQUE MOINS IMPOSANT. POURTANT, IL EST ENCORE PLUS LONG (1,1 CM) ●●●



AUDI Q7 55 TFSI 340 ch Quattro Avus Extended

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 340 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 500 Nm à 1 370 tr/mn
Type	V6 turbo essence, injection directe
Cylindrée / puissance fiscale	2 995 cm³ / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12,5 m
Pneumatiques	285 / 35 R 22
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	5,07 / 1,97 / 1,75 / 3 m
Poids / tractable freiné	2 155 / 3 500 kg
Performances	
0 à 100 km/h	■ 5,9 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h
Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 508 / 620 dm³ (1)

(1) Mesure *L'AJ*, selon la position des sièges de 2e rang

LE BUDGET

Prix	■ **98 580 €**
Malus (CO_2)	■ 10500 € (246-249 g/km)
Prix du modèle essayé*	128 000 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et démarrage sans clé, Audi Park Assist avec cam. 360°, Bluetooth, clim 4 zones, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, freinage auto d'urgence, hayon électrique, jantes alliage 20 pouces, lecture des panneaux, phares Matrix LED HD avec codes/phares auto, régul. adaptatif et lim. de vitesse, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, rétros. ext. et vitres élec., susp. adaptatives, syst. multimédia avec 2 écrans tactiles/GPS/radio DAB/Mirror Screen compatible Apple Car Play et Android/prises USB…

Options

Audi Virtual Cockpit Plus (200 €), hi-fi B&O (6 250 €), pack assist. parking (850 €), pack châssis Advanced (5 450 €), peinture métal. (1 250 €), roues AR directrices (1 450 €), susp. adaptive Sport (300 €)…

Consommations	
Mixte (WLTP)	■ 10,8-11,2 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	NC
Réservoir	■ 85 l

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Avec ce rafraîchissement de mi-carrière, le Q7 rattrape son retard en matière de technologies embarquées. Et en adoptant un nouveau système de micro-hybridation, il rend plus vertueux ses puissants V6 essence et diesel. Prendre le volant et embarquer à bord est toujours digne d'un voyage en première.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Cette quinzaine, nos Experts ont ouvert la dernière poupée russe de la famille des SUV Volkswagen pour découvrir le petit dernier : le T-Cross. Ils nous livrent leurs impressions. Langue de bois interdite.

Les plastiques sont rigides et la fantaisie n'est pas de mise à bord.
Mais l'ergonomie intuitive contribue à se sentir tout de suite à l'aise au volant.





Plus court de 13 cm que le T-Roc, le T-Cross n'est guère moins spacieux grâce à son astucieuse banquette coulissante.

VW T-CROSS

Volkswagen T-Cross TSI 95 ch Lounge
21 880 € - Malus écologique : 0 € (108 g/km CO_2)



Le coffre aussi n'est pas vraiment moins grand que celui du T-Roc; il se révèle l'un des plus avantageux de la catégorie.



Certes, avec ce petit moteur de 95 ch, le T-Cross n'est pas taillé pour les grands espaces, mais il offre une maniabilité parfaite en ville.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



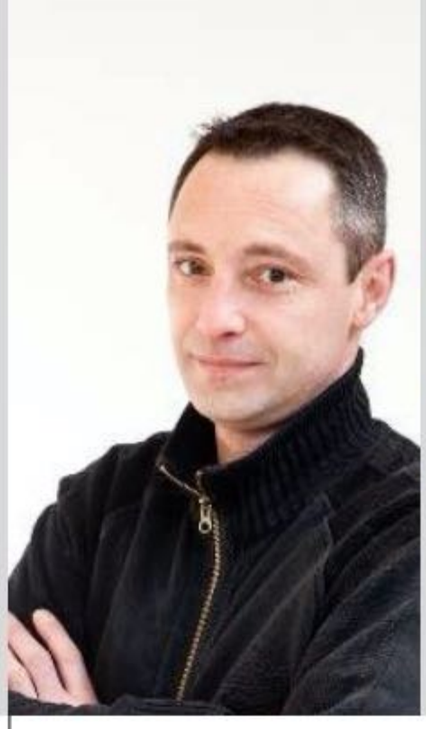
Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

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



Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

« À part un peu plus de hauteur, je ne vois pas trop la différence avec une Polo ! Pour un SUV urbain, une boîte DSG serait plus adaptée. »

L'avis du pilote

70% Quotient Émotionnel

Ils ont oublié d'installer le moteur ? J'exagère, le petit TSI réalise du bon boulot en ville, mais il est un peu poussif pour envisager des parcours plus exigeants. Par conséquent, je le verrais mieux associé à une boîte DSG, même si la commande manuelle de ce T-Cross est parfaitement guidée, avec des rapports bien verrouillés. Pour ne rien gâcher, l'embrayage est souple, sa course pas trop longue : rien à redire. À défaut d'être guilleret, l'environnement de conduite est simple et fonctionnel : l'ergonomie est parfaite ; le système multimédia intuitif. Ce T-Cross n'est pas un grand sportif, mais il est plaisant à mener, voire un peu joueur en provoquant le train arrière. Heureusement qu'il y a un ESP. L'amortissement est bien calibré, ni trop raide en ville, ni trop souple pour contenir les prises de roulis en appui. En cas d'urgence, le freinage répond présent : efficace, avec une pédale qui offre un mordant sécurisant.

« À moins de s'offrir un pack Design, forcément facturé, la présentation est vraiment triste : dommage ! »

L'avis de la journaliste

60% Quotient Émotionnel

Il a une bonne bouille ! Et son sens pratique (banquette coulissante, ergonomie et prise en main facile) est appréciable. Mais l'intérieur est d'une tristesse affligeante. Et ceux qui espèrent que la simplicité des matériaux et les équipements de confort basiques allégeront la facture en seront pour leurs frais. Même s'il se contente d'une climatisation manuelle par exemple, ce T-Cross Lounge s'affiche à près de 22 000 €. De plus, il suffit de craquer pour un peu de connectivité, le GPS et une jolie peinture métallisée pour friser les 25 000 €. Pour l'anecdote, vous avez le choix de la couleur (gratuite) du moment que c'est… gris ! Toutes les autres teintes imposent un supplément. En revanche, à l'usage, le petit TSI se révèle un très bon élève : il se contente de 6,4 l/100 km en moyenne et de 6,6 l/100 km en ville. Mais il risque de manquer un peu d'arguments face aux fringants nouveaux Captur, 2008 et Juke qui déboulent cet automne.

« Il n'en fait pas des tonnes, mais il fait le job. Seul bémol : la sonorité du tricylindres fait un peu quincaille. »

L'avis du taxi

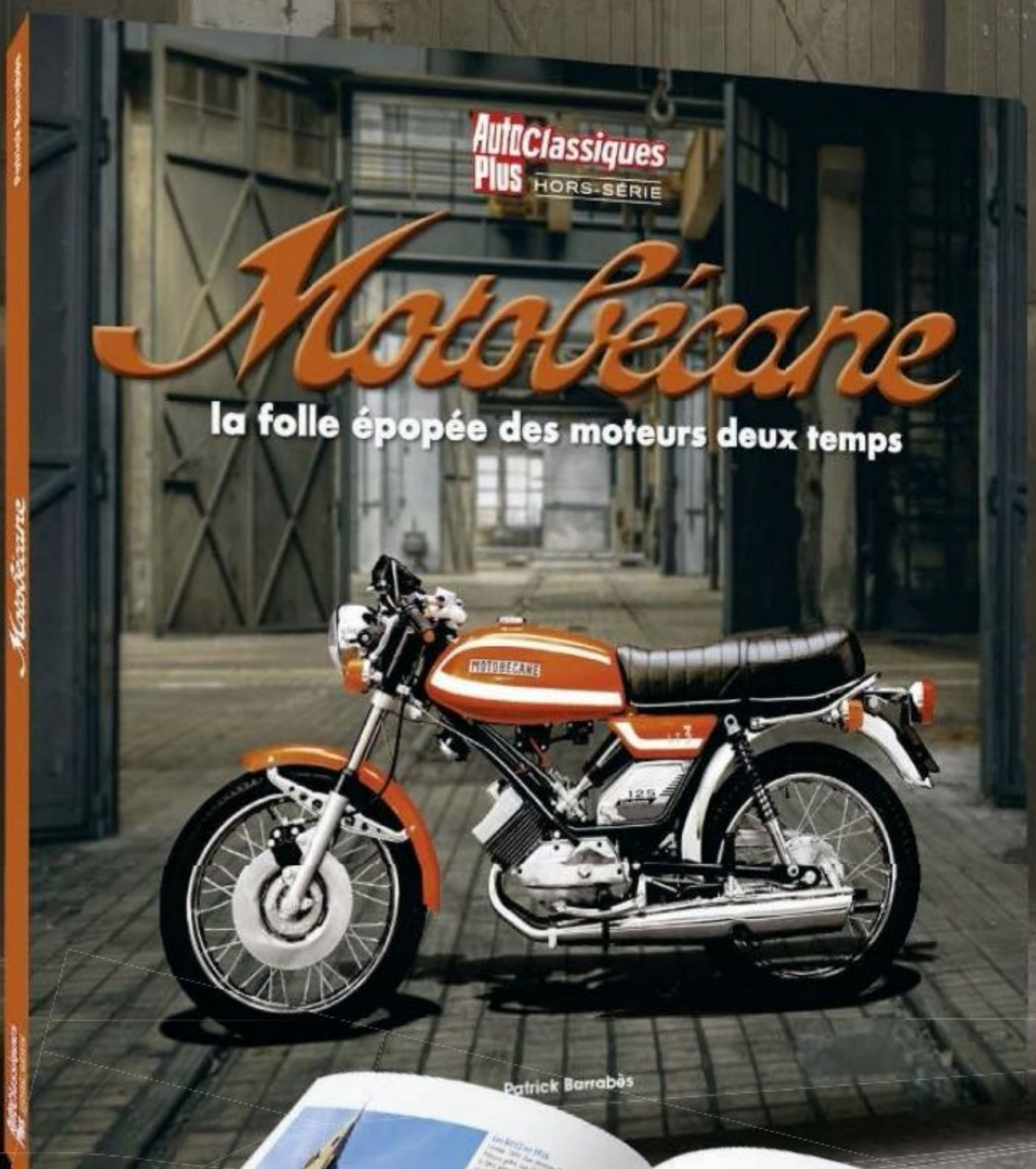
70% Quotient Émotionnel

Je ne saisis pas pourquoi VW propose deux SUV aussi proches. Style mis à part, entre ce T-Cross et le T-Roc, la différence est ténue. Je trouve la proposition du plus petit plus intéressante. Il a un look sympa ; à bord, c'est presque un copier-coller des équipements, de la présentation, de l'ergonomie ultra-fonctionnelle et intuitive. C'est un détail, mais le bouton des feux de détresse est laissé en évidence : un bon point pour la sécurité. Le T-Cross est aussi moins cher et, à l'arrière, les passagers n'ont guère moins de place pour leurs jambes, grâce à l'astuce de la banquette coulissante *(N.D.L.R. : 13 à 27 cm sur le T-Cross et 25 cm sur le T-Roc)*. Certes, le coffre est plus petit, mais il affiche un volume correct (444 dm^3 contre 474 dm^3) voire supérieur (569 dm^3) banquette avancée. Alors certes, on ne peut pas dire que les matériaux sont raffinés, mais là encore, le T-Roc a les mêmes, et ils sont bien assemblés.

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

Motobécane

la folle épopée des moteurs deux temps



Découvrez l'histoire incroyable de Motobécane au travers de ses modèles à moteur deux temps : les motos des Années folles, les scooters des années 50… sans oublier l'incontournable Mobylette.
Ce hors-série est une vraie rétrospective de cette marque légendaire mais également un reflet de l'art de vivre à la française durant le XXe siècle.

EN VENTE
LE 24 OCTOBRE

Suivez-nous sur Pour une info en continu

Biographie

SITE DE PRODUCTION
SPARTANBURG
(États-Unis)
EXEMPLAIRES VENDUS
Durant l'exercice 2018, il s'est vendu **622** exemplaires en France, contre **1 255** douze mois plus tôt. De janvier à juillet 2019, le X6 F16 a encore séduit **180** acheteurs.
MOTORISATIONS
ESSENCE: 6 cylindres 3 l 306 ch ; V8 4,4 l 450 ch et 575 ch.
DIESEL: 6 cylindres 3 l 258 ch (turbo), 313 ch (biturbo) et 381 ch (triturbo).
MODÈLE LE PLUS VENDU
X6 XDRIVE 30d FINITION M SPORT

Sa seconde vie en occasion

En diesel, vous avez le choix, la motorisation de base étant largement suffisante pour un usage quotidien. En essence, le V8 4,4 l 450 ch est tentant.



BMW

Né en 2014
Fin de carrière 2019

BMW X6

Par **Stany Meurer**

Le X6 deuxième génération, nom de code F16, s'efface. Son remplaçant, désigné G06, est dans les starting-blocks pour lui succéder. Et prolonger le succès de ce SUV lanceur de mode.

Imaginer un SUV de forme coupé, avec un pavillon bas, un habitacle exigu et un hayon très incliné réduisant forcément l'espace dédié aux bagages n'était, sur le papier du moins, pas une très bonne idée. Le seul à s'être aventuré dans cette voie, en 2006, le SsangYong Actyon, s'était d'ailleurs brûlé les ailes et avait connu un échec commercial retentissant. Cette logique rendait encore plus farfelu le projet de BMW de remettre le couvert avec le X6. Et pourtant, contre toute attente, cette variante coupé typée plus sportive du X5 à vocation familiale a trouvé son public… sans pour autant cannibaliser celui du X5. Un moment sceptique sur le concept, la concurrence a bien été forcée de reconnaître que c'était un joli coup de la part de BMW. Dans la foulée, Mercedes, puis Audi, ont proposé des produits rivaux censés barrer la route du succès au X6. Comme il est toujours bon, dans ce cas précis, d'être le premier – ce qui force le respect et donne une vraie légitimité –, le BMW reste la référence sur le territoire étroit des gros SUV sportifs aujourd'hui chapeautés par d'importants clients, comme le Lamborghini Urus ou, plus récemment encore, le Porsche Cayenne Coupé. Alors certes, on pourra toujours reprocher au X6 son côté très bling-bling voire "bad boy", mais une chose est sûre : il plaît ! ■



La mythique Abarth 131, trois fois titrée championne du monde des Rallyes.

Abarth, l'esprit sportif

La marque italienne, qui fête ses 70 ans, continue de surfer sur ce qui a fait son succès : un caractère sportif bien trempé. Illustration sur les routes escarpées du Var.

Par **Antoine Grenapin** Photos **Christian Martin** et **Archives Abarth**



Touche-à tout de la mécanique, Carlo Abarth a fondé la marque qui porte son nom en 1949.

Il a 22 ans, les pommettes rougies par l'effort et le sourire facile. Vice-champion du monde WRC2, Nicolas Ciamin enchaîne les manches au championnat de France de Rallye asphalte. On monte à ses côtés dans l'habitacle d'une Abarth 124 Rally RGT. Il prévient : *"En spéciale, on ne pourra pas se parler. Ça va ?"* À peine la phrase terminée, le pilote met les gaz. Les pneus de la propulsion crissent et le bolide s'élance. Nous sommes sur l'un des tracés du Rallye du Var, dans ces chemins sinueux où les cyclistes sont désormais plus nombreux que les amoureux de belles mécaniques. Nicolas avale les kilomètres, cherche ses points de corde et optimise la puissance de la voiture. On atteint 160 km/h et le paysage, composé de pinède brûlée par le soleil et de secteurs rocailleux, défile à haute vitesse. Abarth fête ses 70 ans et c'est dans l'habitacle d'une machine de rallye, sur cette portion d'asphalte, que l'on célèbre l'anniversaire.

Carlo Abarth, le touche-à-tout

La marque continue d'écrire son histoire, et c'est au présent que ça se joue. Nicolas vient d'achever la spéciale. Il retire son casque, son visage se décrispe et il renoue avec le sourire : *"Quand j'étais petit, je regardais des cassettes vidéo de Rallye et il y avait toujours Abarth. C'est une grande fierté de pouvoir rouler sous ces couleurs, désormais !"* Et pourtant, hors des spécialistes et des passionnés, la marque au scorpion s'est faite discrète ces dernières années. Et pour cause : elle a été "mise en sommeil", selon la formule consacrée, pendant plus d'une trentaine d'années.
La belle endormie était née de la volonté d'un touche-à-tout de la mécanique, Carlo Abarth. Élevé par un père italien et une mère autrichienne dans l'Autriche d'avant-guerre, il a, très jeune, la passion de la mécanique →

Abarth, 595 70 1949-2019 it, es-tu là ?

L'Abarth 124 Rally RGT, révélée à Genève en 2016 et engagée au championnat de France des Rallyes.



En side-car, Abarth a défié l'Orient-Express sur 1 370 km.

dans la peau. Ainsi, il quitte son pays natal pour suivre un apprentissage de mécanicien à Turin. Fort de cette expérience, Carlo retourne en Autriche, où il devient pilote de moto. Le jeune prodige s'occupe de tout : la préparation de ses machines et les courses. Sur quatre roues ou deux roues, le sport automobile est alors en plein essor. Les gens se passionnent pour ces machines d'un nouveau genre qui se multiplient sur les routes européennes.

La naissance du Scorpion

Mais concourir comporte une part de risque, bien plus élevé à l'époque. Carlo le sait : victime d'un grave accident, il doit renoncer à participer aux courses de moto. Alors, le compétiteur s'engage en side-car avec le même entrain. Parmi ses faits d'armes en side-car : une victoire complètement folle contre le train de l'Orient-Express, soit 1 300 km entre Vienne, sa ville natale, et Ostende. En 1938, à nouveau, il est victime d'un accident qui, cette fois, met un terme à sa carrière de pilote. Mais Carlo apprécie tellement la mécanique qu'il ne compte pas s'éloigner des garages.
Le passionné ne manque pas de connexions à travers l'Europe, notamment grâce à son mariage, en 1934, avec la secrétaire particulière d'un gendre de Ferdinand Porsche. Après la Seconde guerre mondiale, ce dernier le missionne en compagnie de Piero Dusio, riche industriel italien propriétaire de la Juventus de Turin, de mettre au point un véhicule qui se veut révolutionnaire : la Cisitalia 360, destinée uniquement aux circuits. Pourtant, ce projet ne verra jamais le jour, la famille Porsche préférant utiliser ses moyens pour libérer Ferdinand, accusé de collaboration. Carlo Abarth ne renonce pas pour autant, et en 1949, il crée sa marque avec un ami. Elle prendra son nom – Abarth – et aura pour logo son signe astrologique, le scorpion.

En Italie, un succès impressionnant

L'entrepreneur ne manque pas d'idées pour faire développer sa marque. Il conçoit ses propres véhicules, et surtout en prépare d'autres, principalement des Fiat, mais aussi quelques Simca et des Porsche. Objectif : ajouter des accessoires à la fois pour améliorer le confort mais aussi les performances des véhicules. Dans un pays, l'Italie, où la voiture est →



Le projet de la Cisitalia 360, réalisé notamment avec la famille Porsche.

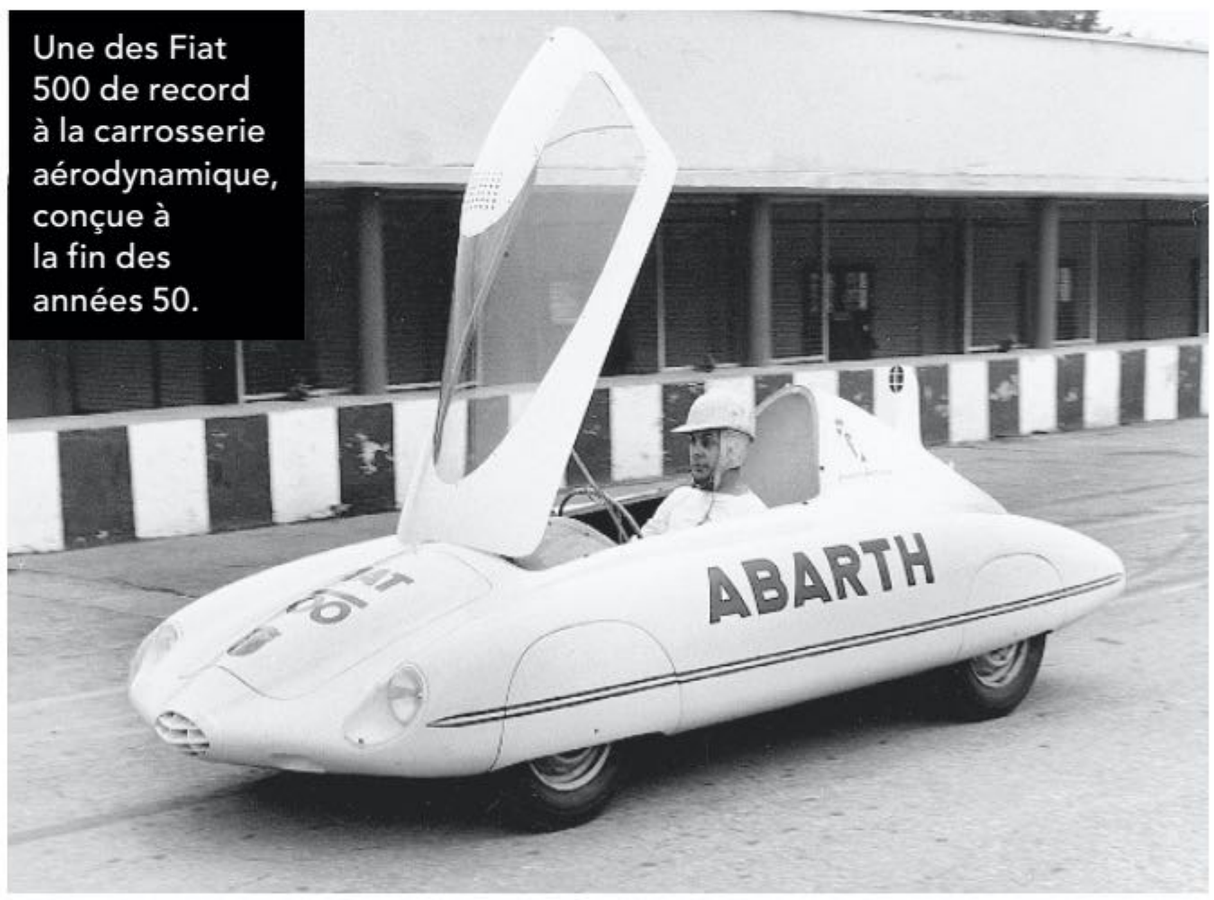
PORSCHE



Le jeune Abarth mettait lui-même au point les motos avec lesquelles il concourait.



C'est en reprenant la Fiat 500 qu'Abarth connaîtra un grand succès.



Une des Fiat 500 de record à la carrosserie aérodynamique, conçue à la fin des années 50.



En Rallye aussi, la marque Abarth a, depuis sa création, été à l'avant-garde.



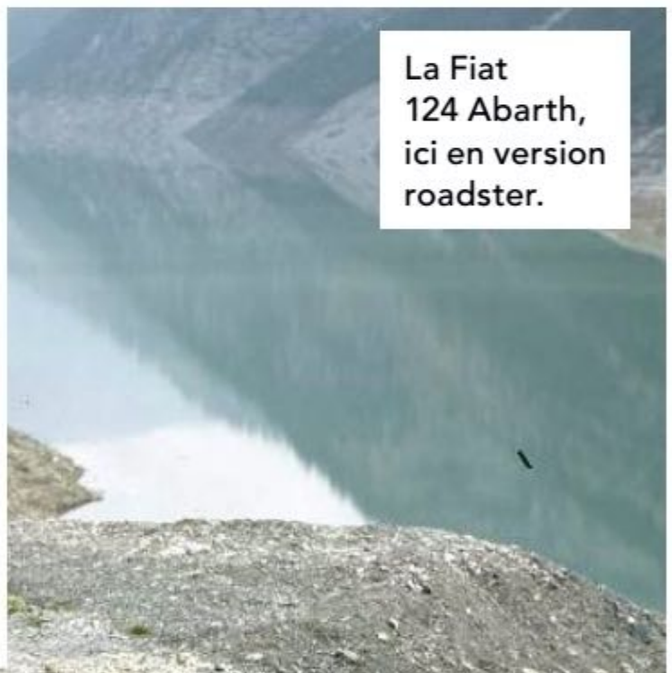
La première 500 préparée par Abarth. Le sorcier parvenait à doubler la puissance du bicylindre !

Abarth conçoit ses voitures, et prépare celles d'autres marques

Le logo a pris la forme d'un scorpion, le signe astrologique du fondateur.

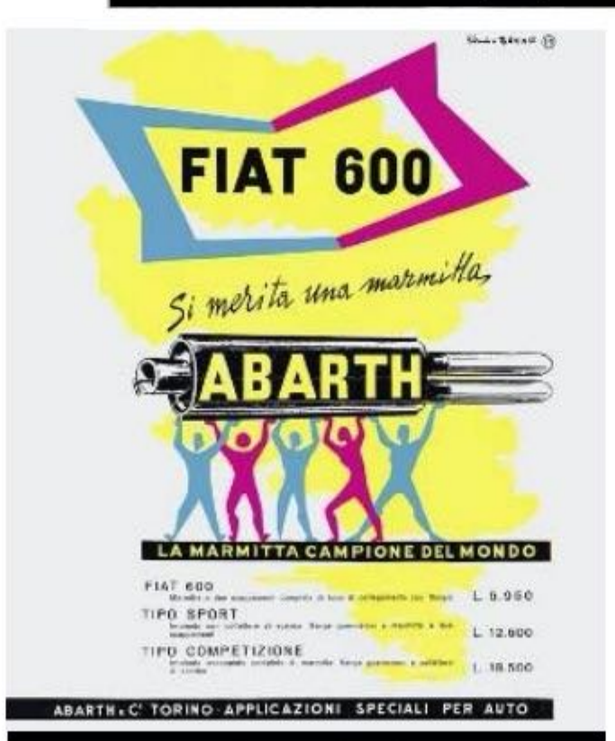


La 500 version Abarth proposera de multiples finitions.



La Fiat 124 Abarth, ici en version roadster.





La marmitta, le pot d'échappement, un des best-sellers d'Abarth.



déjà très populaire, Carlo cartonne. *"Il était toujours à la recherche de la performance, à grappiller le moindre centième"*, explique Christophe Useo, manager des activités d'Abarth Racing. Pour assurer financièrement ses investissements dans le sport automobile, il propose à la vente ses pièces, ses kits et ses pots d'échappement pour les voitures de monsieur Tout-le-Monde. Et en Italie, le succès est colossal : il vend jusqu'à 400 000 pots d'échappement par an. *"Grâce à ses équipements, les Italiens pouvaient se prendre à peu de frais pour des pilotes de Rallye et de F1."*

L'arrivée de la Fiat 600 sur le marché, en 1955, s'apparente à une aubaine pour Carlo Abarth. Pour la première fois, il propose des kits de performance complets. Livrés dans des caisses de bois – les *casse di transformazione* –, on y trouve notamment des pistons, des soupapes, un radiateur, un carburateur et les fameux pots d'échappement. L'ensemble coûte plus d'un tiers de la voiture neuve, mais les acheteurs ne sont pas regardants à la dépense. Son succès dépasse rapidement la péninsule italienne. Bientôt, Abarth devient une curiosité dans toute l'Europe et le succès se perçoit aussi de l'autre côté de l'Atlantique. Ainsi, en 1958, le fils de Franklin Roosevelt, l'ancien président des États-Unis, fait spécialement le déplacement en Italie dans le but de signer un contrat de distribution exclusif au pays des cow-boys.

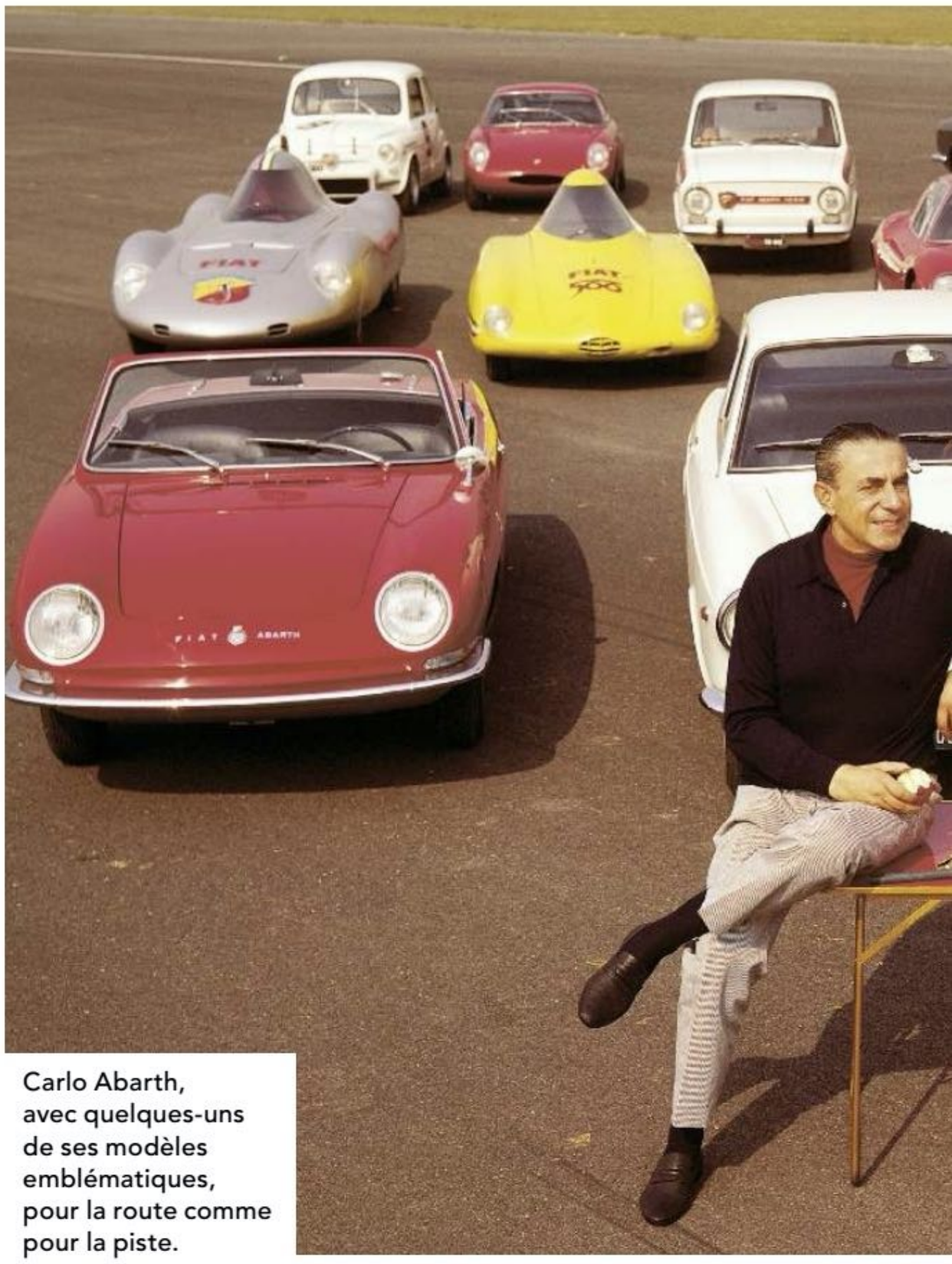
Pour Abarth, c'est le temps des grandes conquêtes, mais aussi de la chasse aux records. La Fiat 500 Pininfarina s'offre 6 records mondiaux en 1960 et la marque compte, en 1970, 122 records internationaux et plus de 10 000 victoires ! Fiat n'est pas insensible à ce préparateur qui magnifie ses modèles. En 1971, le géant italien finit par racheter Abarth, qui devient le département sport officiel du groupe Fiat. Huit ans plus tard, Carlo décède, et c'est là que débute la mise en sommeil de la marque.

L'ère de la renaissance

Il faut attendre 2007 pour que la belle endormie refasse parler d'elle. Les temps ont changé et les raisons de cette renaissance sont avant tout marketing. Pour Christophe Useo, *"la Fiat 500, lancée en 2007, était un succès auprès des femmes, mais la marque voulait capter davantage le public masculin, comme BMW était parvenu à le faire avec les Mini Cooper et Cooper S."* Ainsi est née en 2008 l'Abarth 595, boostée par un moteur de 1,4 l T-Jet turbo, et déclinée en cabriolet et en version compétition. L'autre modèle iconique de la marque, la 124 Spider, tente de se faire une place sur le marché des roadsters, entre la Fiat 124 Spider et la Mazda MX-5. Mais avec moins de 3 000 voitures vendues en France l'année dernière, il reste un long chemin à parcourir pour que le groupe Fiat parvienne à faire d'Abarth une marque pérenne, rivale de Mini. ■



La marque, qui fête ses 70 ans, a lancé un badge exclusif pour l'occasion.



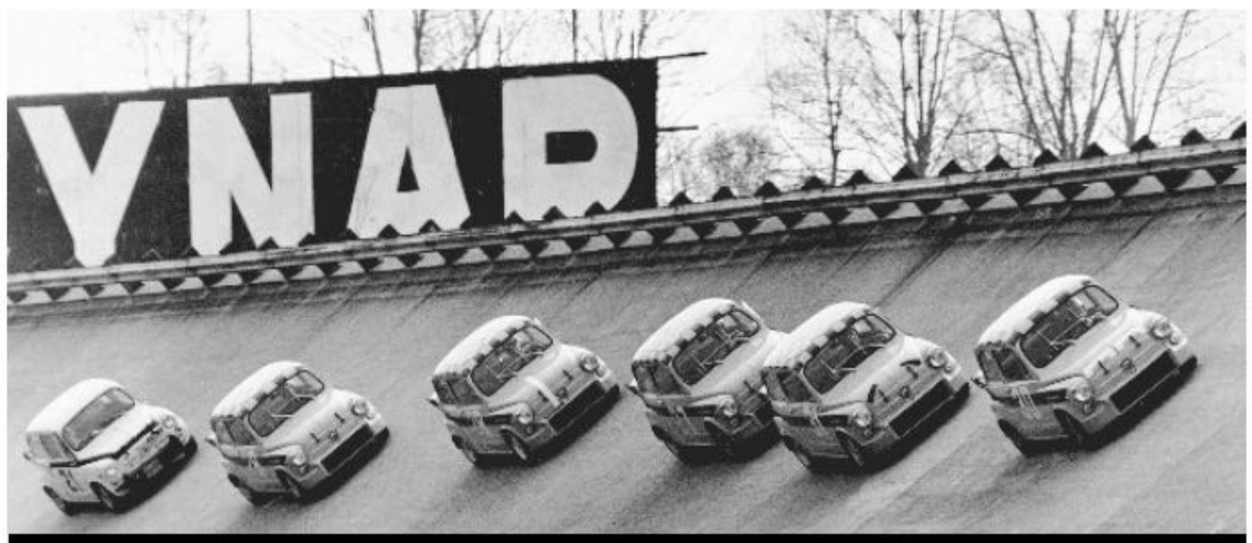
Carlo Abarth, avec quelques-uns de ses modèles emblématiques, pour la route comme pour la piste.


Grâce à la compétition, Abarth a séduit en Italie puis dans toute l'Europe.



L'actuelle Abarth 124 Rally a remporté deux fois la coupe du monde FIA R-GT.





Un des nombreux championnats monomarques, ici sur la parabolique du circuit de Monza.



Dans les années 50, Abarth a utilisé ce petit fourgon sur base de Fiat 600 pour sa publicité et ses livraisons.

L'obsession de la performance, du moindre centième à gagner





Abarth a toujours été habitué des Salons, comme ici à Genève.



VERGNE ET DS FACE À L'ARMADA ALLEMANDE

Le pilote français, double champion en titre, et son équipe DS Techeetah, vont affronter une horde d'adversaires encore plus redoutable avec l'entrée en piste de Mercedes et Porsche, à partir du 22 novembre. Par **François Dauré**

Sacré en 2018 avec Techeetah et un propulseur Renault client, puis cette année avec le soutien officiel de la marque DS, Jean-Éric Vergne a accompli deux exploits majeurs : d'abord vaincre les teams usine (Audi, Renault, DS, Jaguar, Mahindra) avec une structure privée, puis être le premier pilote à conserver sa couronne dans la jeune histoire de la Formule E. Deux années à ferrailler dans une discipline en progrès constant, tant au niveau technique que pilotage, où son brio et son intelligence en piste ont fait la différence. Mais à l'aube de la saison 2019-2020, la tâche de "JEV" et de son équipe, DS Techeetah, s'annonce encore plus compliquée.

Deux géants de l'industrie automobile allemande s'ajoutent, en effet, à la liste des engagés : Mercedes et Porsche. Comme si Audi et BMW ne suffisaient pas ! Désormais, toutes les marques premium s'alignent en Formule E. *"Même pas peur !*, affirme pourtant le double champion français. *Audi possède des infrastructures fantastiques, une équipe brillante et sans doute le plus gros budget. Pourtant, nous les avons battus. Alors, Mercedes et Porsche ne me font pas peur, pour le moment, parce qu'ils vont manquer d'expérience."* Il a raison au moins sur un point, l'expérience ne s'achète pas. Malgré des budgets sans doute très supérieurs à ceux investis jusque-là en FE (estimés autour de 80 millions d'euros par an, contre 40 à 50 millions pour les plus fortunés en 2018-2019) et un passé en compétition colossal, Mercedes et Porsche débuteront dans la discipline. Neel Jani, pilote Porsche, a ainsi préparé son équipe à des temps difficiles probables : *"Autant la F1 est prévisible, avec trois teams qui dominent largement, autant la FE est imprévisible d'une course à l'autre. À nous de ne pas tomber dans l'irrationnel après un mauvais résultat et d'éviter de changer des choses qui fonctionnent."*

Même si les deux nouveaux épouvantails ne se révèlent que fétus de paille dans un premier temps (ce qui n'est pas garanti), le reste de la concurrence restera ultra-coriace.

En tête, Audi Abt, Nissan e.dams et BMW-Andretti. Présentes depuis le lancement du championnat, les deux premières équipes possèdent la plus grosse expérience du plateau alliée à des moyens substantiels, en

SAM BAGNALL/LAT/FORMULA E



DAIMLER

La Silver Arrow 01 reprend la livrée de la Formule 1 et sera pilotée par Stoffel Vandoorne et Nick De Vries (champion de F2 2019).

Aux couleurs traditionnelles Porsche, la 99X sera confiée à Neel Jani et André Lotterer.



PORSCHE

À nouveau titré à New York le 14 juillet, Jean-Éric Vergne attend sereinement la saison 6. Jamais deux sans trois ?

LE PATRON PASSE LA MAIN

Créateur du championnat de Formule E avec Jean Todt, l'homme d'affaires et ancien député espagnol Alejandro Agag a pris la présidence de Formula E Holdings Limited à la fin 2018. Ami proche de Flavio Briatore, il a œuvré habilement pour pérenniser une formule qui aurait pu imploser dès son premier exercice, avec de lourdes pertes financières. Son successeur depuis le 16 septembre au poste de P.-D.G., qu'il occupait jusque-là, est le Canadien Jamie Reigle. L'ancien directeur de Manchester United, puis de la franchise de football américain Los Angeles Rams, devra donc faire fructifier les derniers résultats. Le bilan de l'exercice financier 2018-2019 affiche, en effet, des revenus supérieurs à 200 M€ et un résultat net avant impôts en hausse de 50 % par rapport à l'année précédente. De quoi survolter la Formule E !

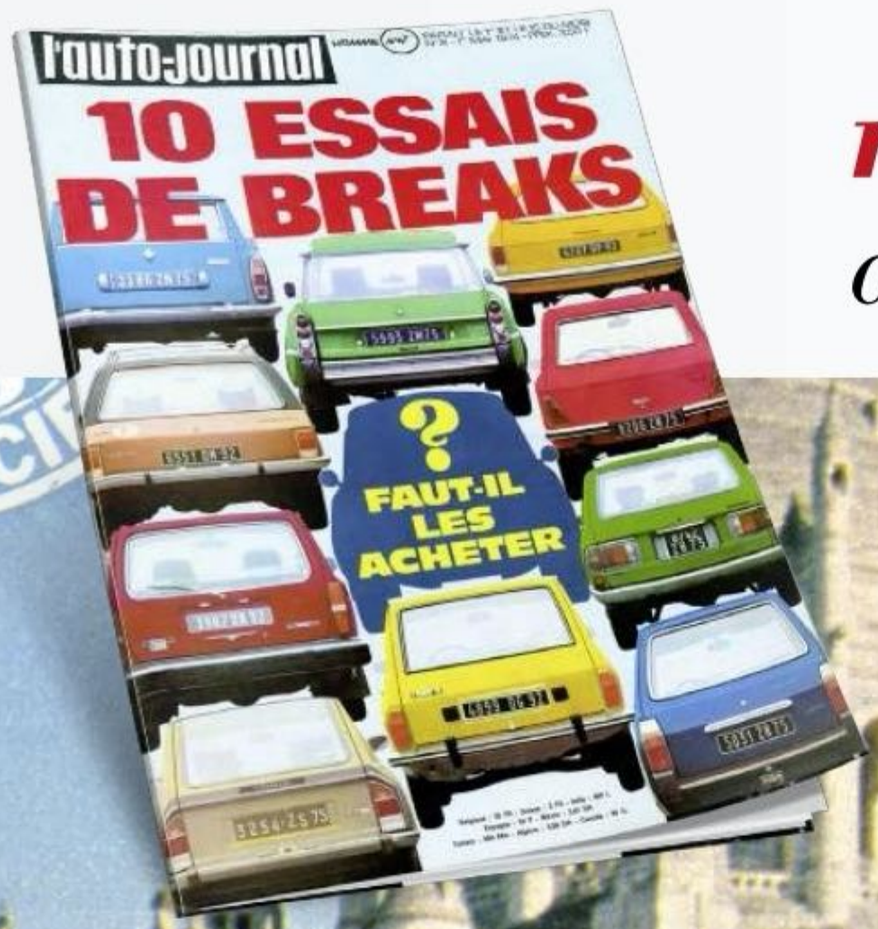


À 42 ans, le Québécois Jamie Reigle *(à g.)* succède à Alejandro Agag qui se tourne vers le futur championnat Extreme E.

particulier Audi. Elles disposent aussi de deux des pilotes de pointe, Sébastien Buemi (Nissan) et Lucas di Grassi (Audi), titrés en 2016 et 2017. Cependant, elles sortent de deux saisons mitigées, de résultats en dent de scie. Après avoir déjà perdu Alain Prost, cofondateur, avant la saison 2018-2019, l'équipe e.dams a aussi été durement touchée par la disparition de son fondateur, Jean-Paul Driot, le 4 août. Elle a néanmoins les atouts humains et techniques pour perpétuer le succès. Quant à BMW, son premier exercice en tant que constructeur officiel a pris l'allure de montagnes russes, après un démarrage tonitruant. Nul doute que l'expérience engrangée portera ses fruits cette année.

Enfin, il ne faudra surtout pas négliger le reste du plateau, notamment Virgin, avec un propulseur Audi et deux excellents pilotes (Sam Bird et Robin Frijns), Jaguar avec Mitch Evans et James Calado, Venturi avec Felipe Massa et Edoardo Mortara et Mahindra avec Jérôme d'Ambrosio et Pascal Wehrlein. À l'heure où nous écrivons, le calendrier n'est pas encore définitivement fixé, en dehors de la certitude qu'il s'ouvrira, comme l'an dernier, à Diriyah, en Arabie Saoudite, avec deux courses, les 22 et 23 novembre. Deux nouvelles destinations apparaissent : Séoul (Corée du Sud) et Djakarta (Indonésie). Paris est programmé le 18 avril, Monaco disparaît et la finale reviendra à Londres les 25 et 26 juillet. D'ici-là, nous saurons si les "Teutons flingueurs" ont vraiment la puissance de feu d'un croiseur et des flingues de concours, ou si Jean-Éric Vergne et DS Techeetah leur auront intimé : *"Si ces messieurs veulent bien nous les confier"*… ■

C'était en ***mai 1974*** *dans L'Auto-Journal…*



EN MESURES

L/l/h: 3,92/1,59/1,37 m

Poids: 810 kg

Puissance: 68 ch DIN à 6000 tr/mn

1000 m d. a.: 35,1 s

V. max.: 163,8 km/h

Consommation à 90 km/h: 6,7 l/100 km

Cette déclinaison Ti, apparue seulement un an après le lancement de l'Alfasud normale, se distingue par son look plus sportif et sa carrosserie spécifique à 3 portes, pour se donner des airs de coupé.

L'ALFA ROMEO ALFASUD Ti *À L'ESSAI*

D'ordinaire plus "suiveuse" qu'à l'avant-garde au niveau des tendances, Alfa Romeo a été une marque dans le vent avec son Alfasud, qui présageait le succès des berlines compactes à traction avant. En variante Ti, elle ajoute du style et un vrai brio mécanique cher à Alfa…

Par **Bernard Carat** (1973) / **Thomas Riaud** (2019)

Extraits…

■ "Voilà un an à peu près, le premier banc d'essai de l'Alfasud révéla de telles qualités routières que la puissance disponible fut, par voie de conséquence, jugée un peu faible."

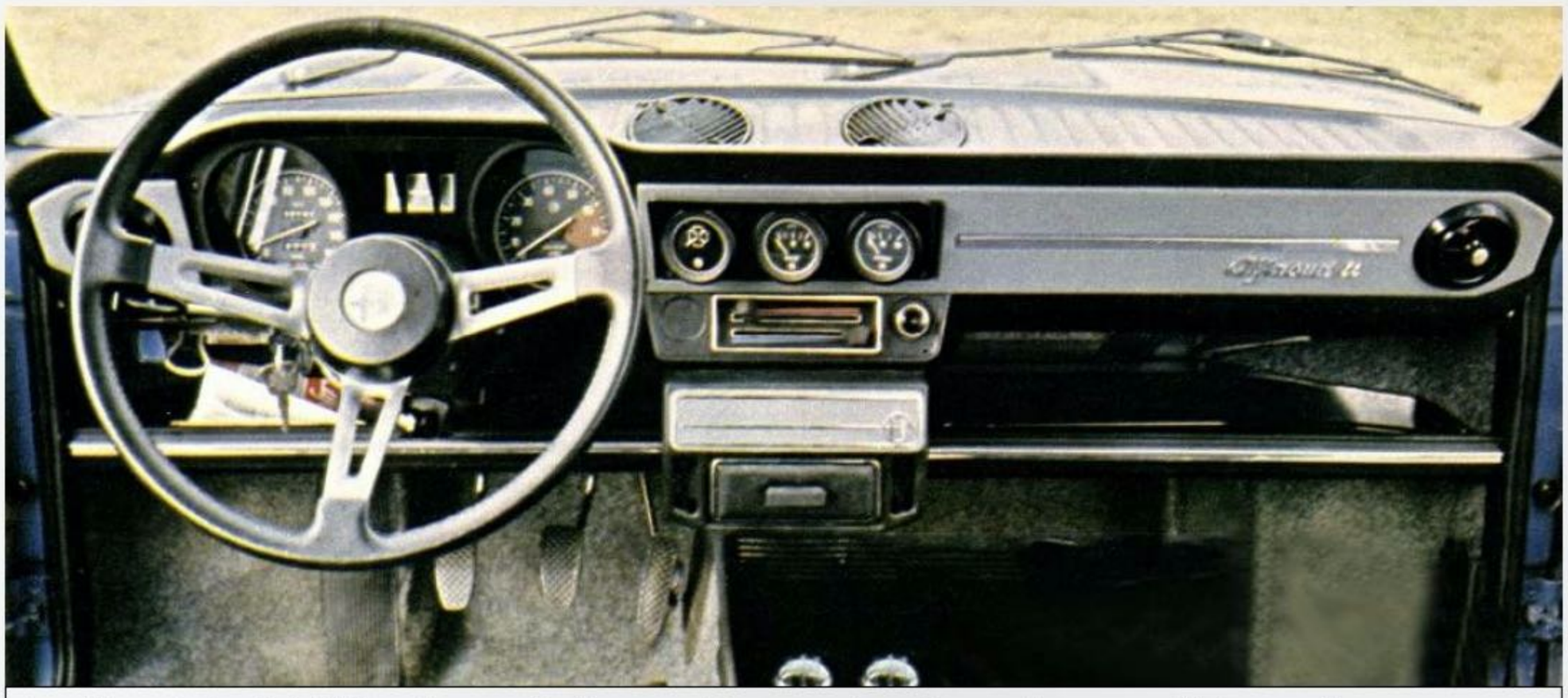
■ "Nous réclamions avant tout quelques chevaux supplémentaires, mais aussi une boîte à 5 vitesses, un meilleur équipement et même une cylindrée un peu plus généreuse. La version Ti satisfait à ces exigences, sauf pour les centimètres cubes supplémentaires."

■ "Nous avons roulé longuement avec l'Alfasud Ti, d'abord pour parachever le rodage, puis pour mener à bien la gamme complète des essais. Disons tout de suite qu'à l'issue de cette vie commune, c'est avec bien des regrets qu'il a fallu la rendre au constructeur."

■ "Les Alfasud sont dotées d'un très beau moteur, 4 cylindres à plat, dont la distribution est assurée par un arbre à cames en tête, de chaque côté, entraîné par des courroies extérieures."

■ "La boîte est devenue une 5 vitesses avec non pas une 5e supplémentaire très longue, mais au contraire un intermédiaire de plus."

■ "Le poids en ordre de marche de l'Alfasud Ti ne dépasse pas 810 kg grâce à la carrosserie 2 portes, soit un poids vraiment peu élevé."



Le tableau de bord de l'Alfasud est particulièrement bien agencé et très complet, excepté l'absence de montre…

" Pour le moment, l'Alfasud normale est une berline 4 portes, tandis que la Ti n'a que 2 portes, sans doute pour la faire ressembler à un coupé. "

Ses qualités

PERFORMANCES EN NET PROGRÈS

"Sur la Ti, on peut dire que les cinq chevaux supplémentaires sont exploités au mieux, puisque la vitesse de pointe est passée sur l'anneau de Montlhéry de 154,4 km/h à 163,8 km/h. Le nouveau modèle gagne donc tout près de 10 km/h."

CONSOMMATION PEU ÉLEVÉE

"La Ti a conservé la sobriété de ses sœurs et ce, en dépit de la nette amélioration des possibilités de performances."

TRÈS BONNE BOÎTE 5 VITESSES

"Les cinq rapports de la nouvelle boîte de vitesses sont échelonnés de façon presque idéale, chacun suivant le précédent sans aucune hésitation ni discontinuité."

Ses défauts

SUSPENSION PLUTÔT FERME

"Bien qu'Alfa Romeo ne s'en vante pas, on l'imagine, nous avons constaté sur la Ti un léger durcissement de la suspension, surtout à l'arrière, ce qui, à notre sens, ne s'imposait nullement pour améliorer la tenue de route."

SIÈGES PEU REMBOURRÉS

"Les sièges avant sont d'un dessin nouveau, un peu plus enveloppants avec de petits appuie-tête réglables, mais pas tellement rembourrés."

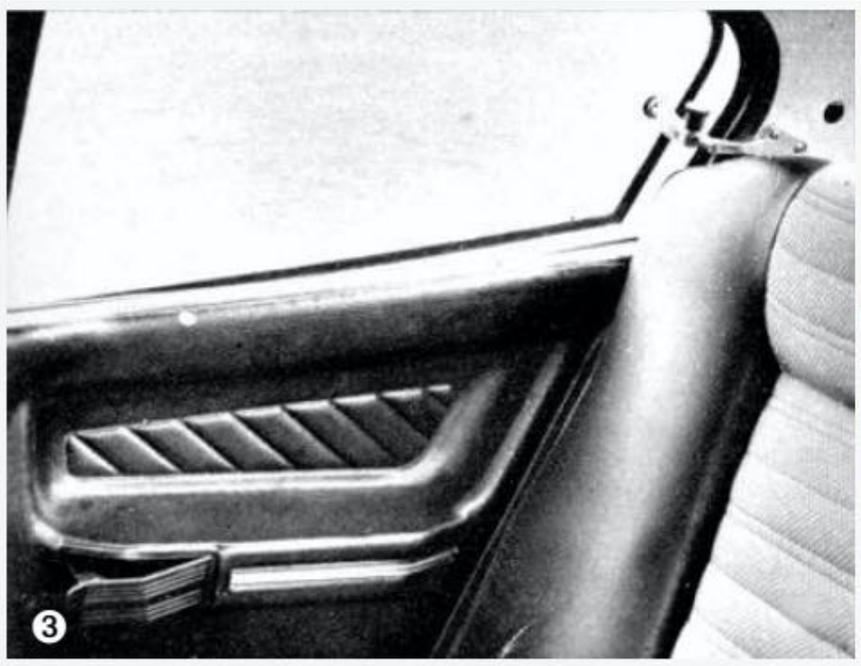
MAUVAISE PROTECTION AUX CHOCS

"Les veilleuses et les clignotants ont dû être montés sur le pare-chocs avant, prêts à être cassés !"





❶ Comparée aux Alfasud de base, la sportive Ti reçoit quatre phares ronds, plus expressifs, ainsi qu'un spoiler. ❷ La Ti gagne un petit aileron de coffre pour améliorer l'aérodynamisme. ❸ À l'arrière, les passagers bénéficient de vitres entrebâillables. ❹ L'habitabilité est très correcte tant devant que derrière, mais l'accès à la banquette reste difficile.

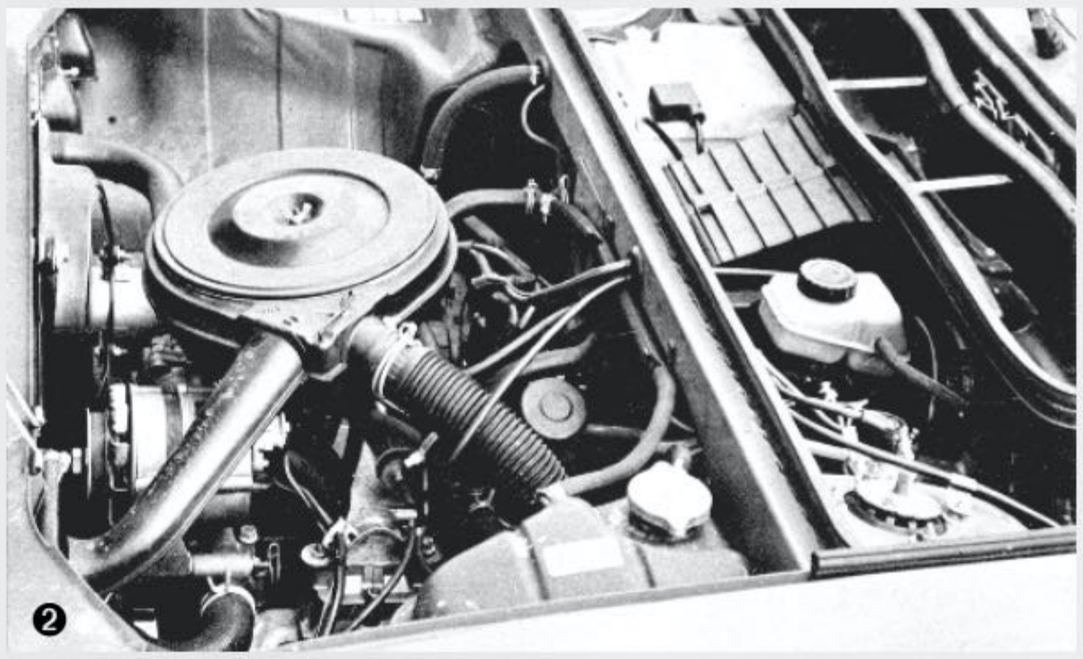






"La Ti est capable de vitesses vraiment étonnantes pour une moins de 1 200 cm³."





❶ La console centrale sert de support à l'autoradio et fait également office de vide-poches. ❷ L'Alfasud Ti fait honneur à la réputation de son constructeur, en recevant un brillant 4 cylindres boxer de 1 186 cm³. Il développe 68 ch DIN à 6 000 tr/mn. ❸ Dommage que l'Alfasud ne dispose pas d'un hayon. Le coffre, à l'accès compliqué, peut recevoir 359,7 dm³ de bagages.



Extraits…

■ "Extérieurement, l'Alfasud Ti se distingue au premier coup d'œil par ses quatre phares à iode et surtout ses deux déflecteurs aérodynamiques avant et arrière. De plus, les jantes sont d'allure sportive et de petits butoirs ainsi qu'une bande de caoutchouc font leur apparition pour renforcer les pare-chocs, de constitution un peu faible."

■ "Sur route, et mieux encore, sur autoroute, la nouvelle version soutient aisément sa vitesse de pointe et, après ralentissement ou en légère montée, elle s'accroche sans faiblir à des régimes favorables."

■ "Départ arrêté et toujours avec deux personnes à bord, nous avons enregistré 18,3 s aux 400 m et 35,1 s aux 1 000 m."

■ "Au volant de la Ti, le conducteur a toujours l'impression bien agréable de ne jamais arriver au bout des limites de la voiture."

■ "La consommation de l'Alfasud Ti fut aussi une heureuse surprise puisque, à vitesse égale, elle n'est pas plus élevée qu'auparavant."

■ "L'inclinaison de la caisse est presque nulle, l'insensibilité au vent à peu près totale et la tenue sous la pluie largement au-dessus de la moyenne."

■ "La Ti mérite largement ses initiales (Tourisme International). Nous lui décernons même volontiers l'appellation de GT car c'est une véritable Grand Tourisme compacte pour un prix raisonnable. Les Alfasudistes ne feront pas sécession : ils se rallieront à elle !"



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

L'histoire est injuste, puisqu'elle a retenu la Golf GTI, apparue un an après cette très talentueuse Alfasud Ti, qui avait pourtant déjà tout bon. Sauf l'apport peut-être d'un moteur un peu plus puissant encore, pour se hisser au niveau d'une bonne GT. Aujourd'hui, entre une petite MiTo tout juste retraitée et une belle mais vieillotte Giulietta qui attend désespérément sa remplaçante, la gamme des berlines compactes chez Alfa est au point mort, le constructeur préférant privilégier les SUV. Autres temps…

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 FEU VERT

"J'adresse un carton rouge à Feu Vert Marmoutier à qui j'ai confié mon véhicule pour le montage d'une boule d'attelage pour fixer mon porte-vélos. La voiture (un C4 Picasso de 2017) a été immobilisée 3 jours pour « récupérer le coup » car le faisceau n'était pas d'origine PSA et l'alimentation passait sous la caisse et rentrait dans le coffre par la grille d'air arrière qui a été cassée pour permettre le passage. Le montage provoquait des messages de signalisation défectueuse et le câble qui passait sous la voiture s'est arraché très rapidement. Je n'ai eu droit à aucune excuse ni dédommagement. Plus jamais chez Feu Vert !"

Jean-Claude Knecht

Philippe Jochymski nous parle de son **Renault Espace II RXE**

ACHETÉ NEUF EN DÉCEMBRE 1996, 280 000 km PARCOURUS

"Je suis revenu de Paris cette nuit avec mon Espace. Pour un déménagement : impeccable, il y a de la place ! Il offre beaucoup de place grâce aux trois sièges arrière individuels qui peuvent être ôtés. Un bon coup d'aspirateur, un petit nettoyage intérieur pour qu'il reste beau… J'ai vérifié les niveaux, et direction le garage, à l'abri des aléas du temps..."



Alix Richard, 11 ans, nous parle de son **Citroën C8 7 places Pack 2.2 HDI 130 ch**

"Cette voiture est à garder encore longtemps !"



"Il y a un peu plus d'un an, j'avais écrit mes impressions sur ce monospace et je donne à présent quelques nouvelles le concernant. Son habitabilité est toujours excellente, mais surtout, l'espace intérieur est considérable (pas comme les gros SUV actuels), ce qui permet (comme l'indique la photo) de voyager jusqu'à 7 dans la plus grande aisance ! Son moteur (qui peut paraître peu puissant pour ce véhicule d'1,7 tonne) est pourtant largement suffisant car en dépit de ses 213 000 km, à 130 km/h ou même 170 km/h sur les autoroutes allemandes, il ne montre aucun signe de fatigue ! Récemment, le voyant « système anti-pollution défaillant » s'est allumé, problème apparemment récurrent sur les moteurs PSA. La vanne EGR a été remplacée et un capteur situé trop proche du pot d'échappement, donc en surchauffe, déplacé. Ma grande sœur va bientôt conduire cette voiture (après avoir passé son permis évidemment) et j'espère qu'elle l'appréciera. Malheureusement, je trouve que le quatuor C8/807/Ulysse/Phedra n'a pas eu le succès qu'il méritait, resté dans l'ombre à cause de l'Espace."

213 000 KM PARCOURUS ; CONSO. URBAINE : 8,1 l/100 km ; CONSOMMATION EXTRA-URBAINE : 6,2 l/100 km ; CONSOMMATION MIXTE : 7,4 l/100 km.



aj L'avis de Brice Perrin

La voix de la raison ! Face à l'invasion des SUV qui misent trop souvent sur le style au détriment de l'habitabilité ou de la modularité, Alix nous rappelle malgré son jeune âge que les grands monospaces avaient bien des qualités...

Vos autos nous intéressent

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


CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur l'auto-journal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Haro sur le diesel?

Ne participeriez-vous pas au grand mensonge qui pousse inexorablement vers l'abandon du diesel? Un seul véhicule diesel au sommaire de la rubrique *Conduire* du numéro 1 041… Avez-vous conscience que de nombreux automobilistes regrettent amèrement leur passage à l'essence et mesurent bien l'entourloupe de l'argument écolo! Deux gagnants au passage à l'essence: l'État et les pétroliers. Un seul perdant, l'automobiliste. ***S.T.***

Il nous appartient en effet de ne pas sombrer dans le diesel bashing et je vous remercie pour votre remarque. Cependant, la quasi-absence de véhicule diesel dans ce numéro tient au fait que les deux gros sujets sont réalisés avec des motorisations essence. Dans le premier cas, le face-à-face concerne les BMW Z4 et Audi TT, autos – vous en conviendrez – qui s'apprécient davantage avec ce genre de mécanique. Quant à notre essai 10 000 km en Clio, nous avons préféré le nouveau 1.3 TCe qui nous avait agréablement surpris lors de notre premier essai. Rappelons que nous avions déjà essayé la Clio avec son moteur diesel dans notre numéro 1 039.


FLORIAN GROUT

Renault Clio


YANN LEFEBVRE

Toyota Corolla

Quelle transmission sur la Corolla?

Pouvez-vous me préciser si la transmission automatique de la Toyota Corolla est équipée de trains épicycloïdaux ou d'un variateur par poulie à joues mobiles? ***G.G.***

Comme sur la Prius, il s'agit d'un train épicycloïdal, un système qui offre des sensations de conduite similaires à ce que l'on ressent au volant d'une voiture équipée d'une boîte à variateur mais fort différent dans son fonctionnement. Contrairement à la transmission par poulie, le train épicycloïdal utilise des engrenages pour faire le lien entre les moteurs thermiques et électriques et gérer la démultiplication.


ADRIEN CORTESI

DS 7 Crossback

10 000 km en DS 7 Crossback PureTech 180?

Avez-vous prévu un essai 10 000 km avec un DS 7 Crossback PureTech 180? ***P.H.***

En général, nous ne faisons des essais 10 000 km qu'avec une seule motorisation. Sur le DS 7, nous avions choisi un BlueHDI 180 pour notre reportage publié dans notre numéro 1 010 du 19 juillet 2018. Un essai 10 000 km avec un DS 3 Crossback, cette fois-ci équipé du moteur PureTech 155 ch, vient de paraître dans le n° 1 040.

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur: **www.lechefdesessais.fr**
ou contactez-nous par courrier/email: 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - **autojournal@mondadori.fr - www.autojournal.fr**

RENAULT CLIO

Avant de changer votre citadine, difficile de faire l'impasse sur celle qui, en France, règne sur la catégorie. En plus, cette dernière a fait peau neuve. Du coup, une revue de détail s'impose ! Par **Pascal Richard** Photos **Christian Martin**

Si, sur le plan esthétique, cette cinquième génération de Clio s'inspire largement de sa devancière, il faut savoir que techniquement, elle n'a plus rien de commun avec elle. Nouvelle plate-forme technique, contenu technologique plus ambitieux, notamment pour tout ce qui touche aux assistances à la conduite, nouveaux moteurs. Vous l'aurez compris, Renault est parti d'une feuille blanche. Du coup, on peut s'étonner que le constructeur français ait en quelque sorte "caché" tout cela sous une silhouette qui évolue aussi peu par rapport à celle de la Clio IV. Cela dit, aussi timides soient-elles, les évolutions stylistiques sont tout de même bien réelles et donnent à la Clio V une allure bien plus dynamique.

À l'intérieur, changement de décor ! Totalement inédite, la planche de bord propose un dessin agréable à l'œil et surtout une finition bien plus flatteuse. Côté moteur, en attendant les versions essence 65 et 75 ch prévues pour la fin de l'année et la Clio e-Tech (hybride) qui arrivera en juin 2020, la gamme compte deux blocs essence et deux blocs diesel. Voilà, le décor est planté, il ne reste plus qu'à choisir…



Toute nouvelle sur le plan technique, la Clio V propose un bon bilan sur le plan dynamique. Ses nouveaux moteurs essence TCe de 100 et 130 ch sont à la fois sobres et plaisants.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	RS Line	Initiale Paris	Malus écologique
Diesel	Blue dCi 85 ch	19300 €	–	–	–	–	0 €
	Blue dCi 115 ch	–	20600 €	22900 €	24200 €	26100 €	0 €
Essence	SCe 65 ch	14100 €	–	–	–	–	0 €
	SCe 75 ch	14600 €	16500 €	–	–	–	0 €
	TCe 100 ch	–	❤ 17800 €	❤ 20100 €	❤ 21400 €	23300 €	0 €
	TCe 130 ch EDC	–	–	❤ 22800 €	❤ 24100 €	26000 €	0 €

❤ NOS COUPS DE CŒUR



❶ La grande force de la Clio, c'est d'être aussi à l'aise en ville que sur route. ❷ La nouvelle présentation intérieure est très réussie et la finition de l'ensemble n'appelle pas de critique.



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Les versions essence (hormis la TCe 130 ch) sont équipées d'une boîte manuelle à cinq rapports. Un choix qui se justifie pleinement pour les variantes SCe 65 ch et Sce 75 ch qui sont destinées à un usage urbain. C'est plus discutable pour la TCe 100 ch qui revendique une réelle polyvalence d'utilisation.

❤ AUTOMATIQUE

En attendant la transmission X-tronic (à variation continue d'origine Nissan) qui sera proposée sur la version TCe 100 ch, on retrouve ici la boîte EDC à double embrayage. Cette dernière est montée en série sur la Clio TCe 130 ch. Dotée de 7 rapports, elle apporte un vrai plus en matière d'agrément de conduite.

L/l/h/empattement: 4,05/1,80/1,44/2,58 m

MOTEURS DIESEL	Blue dCi 85 ch	Blue dCi 115 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	85 à 3750	115 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1750	260 à 2000
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	180	189
Accélération 0-100 km/h (s)	11,9	10,3
Reprise 90-130 en 4e (s)	11,3	9,1
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	4,6	4,8

MOTEURS ESSENCE	SCe 65 ch*	SCe 75 ch*	❤ TCe 100 ch	❤ TCe 130 ch EDC
Puissance maxi (ch à tr/mn)	65 à 6250	75 à 6250	100 à 5000	130 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	95 à 3600	95 à 3600	160 à 1600	240 à 1600
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	NC	NC	188	203
Accélération 0-100 km/h (s)	NC	NC	11,9	9,2
Reprise 90-130 en 4e (s)	NC	NC	12,9	7,8 en D
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	NC	NC	5,8	6,3

* Données constructeur.

LES MOTEURS

DIESEL

Blue dCi 85 ch

Ce petit diesel de 85 ch est une vieille connaissance puisqu'il s'agit du 1.5 dCi. Remis au goût du jour en matière de dépollution, ce bloc affiche des prestations honorables et un appétit d'oiseau. Idéal si votre usage se limite à une cinquante de kilomètres par jour.

Blue dCi 115 ch

Les prestations progressent, notamment les relances, du coup, si vous faites beaucoup de route, ce bloc est un choix défendable. Mais attention par rapport à la version TCe 100 ch, l'affaire n'est rentable qu'on bout de 150000 km.

ESSENCE

SCe 65/75 ch

Ce petit 3 cylindres dépourvu de turbo manque d'allant pour pouvoir envisager autre chose que des parcours urbains. La version 75 ch a un peu plus de nerf, mais l'autoroute n'est clairement pas sa tasse de thé.

❤ TCe 100 ch

Toujours le même bloc, mais l'apport d'un turbo change tout ! Plaisant à l'usage, ce 1 000 cm^3 permet à la Clio d'afficher une belle polyvalence d'utilisation. La consommation reste toujours très sage puisque nous avons enregistré une moyenne de 6 l/100.

❤ TCe 130 ch

Cette version reçoit le 1300 cm^3 turbo à injection directe. Très agréable en toutes circonstances, ce moteur permet de pleinement profiter des bonnes qualités routières de la Clio, tout en restant "dans les clous" en matière de consommation.

➔

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte distances de sécurité, alerte survitesse avec reconnaissance des panneaux, allumage automatique des phares, assistant au maintien dans la voie, banquette AR fractionnable, freinage d'urgence autonome avec détection piétons/cyclistes, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs à réglages éléctriques, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Life	Zen	Intens	RS Line	Initiale Paris
Antibrouillard AV à LED	–	–	série	série	série
Autoradio + 1 prise USB et connexion Bluetooth	350 €	–	–	–	–
Chargeur de téléphone à induction	–	–	❤ 150 €	❤ 150 €	série
Climatisation manuelle/automatique	–	série/non	non/série	non/série	non/série
Déclenchement automatique des essuie-glaces	–	–	série	série	série
Ensemble multimédia avec écran tactile + 2 prises USB	–	série	série	série	série
Passage automatique feux de croisement/phares	–	–	série	série	série
Projecteur AV Full LED	–	–	série	série	série
Radar de stationnement arrière	–	350 € (1)	série	série	série

(1) Élément du Pack City qui comprend également les rétroviseurs dégivrants et rabattables électriquement.







❶ Comme les places avant, les places arrière manquent de largesses au niveau des coudes. Un défaut accentué ici par un espace aux jambes trop juste (21 cm). ❷ Les ambiances intérieures, ici la gris clair (250 € sur Intens), apporte une touche de couleur sur la planche de bord, les contre-portes et la console centrale. L'ensemble est agréable à l'œil. ❸ Pas de boîte EDC pour le TCe 100 ch mais dans quelques semaines, la transmission X-Tronic à variation continue sera disponible. Pour l'heure, il faut se satisfaire d'une boîte manuelle à 5 rapports.

ARNAUD SAUNIER







❹ L'instrumentation digitale personnalisable est montée en série à partir de la finition Intens. À l'avenir, un écran plus grand (10 pouces au lieu de 7) sera proposé en option. ❺ La tablette tactile de 9,3 pouces (350 € sur Intens et R.S. Line) est très pratique mais l'organisation des différents menus demande un petit temps d'adaptation. ❻ Par rapport à la Clio IV, le coffre de la Clio V gagne 10 dm³. C'est peu, mais pour la catégorie, un volume de 340 dm³ est tout à fait honorable.

LES FINITIONS

LIFE

En entrée de gamme, la Clio se montre généreuse en matière d'aide à la conduite mais côté confort, on aurait souhaité disposer d'un autoradio (option à 350 €). Dans le même ordre d'idée, que la climatisation ne soit pas montée en série, on peut le comprendre. En revanche, qu'elle ne soit pas disponible en option est déjà moins défendable.

❤ ZEN

Facturée 1 900 € de plus que la Life, la finition Zen voit l'arrivée de la climatisation et de l'autoradio mais c'est surtout la présentation qui progresse avec : des roues de 16 pouces (15 pouces sur Life), des joncs chromés à l'extérieur (calandre, protections de portières), des poignées de porte ton caisse... À bord, les sièges sont plus enveloppants et le volant similicuir reçoit, comme les aérateurs, des inserts "façon" chrome.

❤ INTENS

À partir de ce niveau de finition, la Clio propose une panoplie d'équipement très riche et une présentation cossue. On note ainsi l'arrivée des feux de jour à LED, d'un accoudoir central avec rangement, de l'accès mains-libres, du sélecteur de mode de conduite et du GPS. L'écart de prix entre Zen et Intens est de 2 300 €.

❤ R.S. LINE

Affichée 1 300 € de plus que l'Intens, la R.S. Line propose la même dotation d'équipement que cette dernière mais sa présentation est plus sportive (calandre et boucliers spécifiques, sièges sport, roues de 17 pouces, pédalier en alu...)

INITIALE PARIS

Sellerie cuir, teintes intérieures spécifiques, équipement pléthorique, la Clio ne ménage ici ni ses efforts... ni votre porte-monnaie puisque l'addition augmente de 1 900 € par rapport à la R.S. Line.



Contrairement aux Clio III et IV, la Clio V ne sera pas déclinée en version Estate (break). Seule la carrosserie 5 portes sera donc disponible.

LES PRINCIPALES OPTIONS

❤ MULTIMÉDIA

(350 €)

En entrée de gamme (Life), la Clio doit se satisfaire du minium dans ce domaine puisqu'on ne trouve qu'une "préparation radio". Pour avoir le droit à la radio, une connexion Bluetooth et une prise USB, il faut passer à la caisse (350 €). À partir de la finition Zen, l'écran tactile de 7 pouces entre dans la danse. Ce dernier est compatible avec Apple CarPlay et Android Auto. On note aussi l'arrivée de 2HP et d'une prise USB supplémentaire. Si vous souhaitez en plus le GPS (en série à partir d'Intens), il faudra, sur Zen, débourser 350 €. L'ensemble le plus abouti avec sa tablette tactile de 9,3 pouces est quant à lui réservé à la finition Initiale Paris mais les versions Intens et R.S. Line peuvent y prétendre, moyennant un petit effort financier de 350 €. À noter que cet ensemble baptisée Easy Link 9.3 inclut la radio numérique DAB.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (Easy Link 9.3)

❤ AIDES À LA CONDUITE

(DE 300 À 1 600 €)

La plupart des aides à la conduite ayant trait à la sécurité sont montées en série dès le premier niveau de finition. Seul le détecteur d'angles morts (série sur Initiale Paris) peut compléter la dotation des versions Intens et R.S. Line (300 €). Par ailleurs, dans quelques mois, la conduite semi-autonome (Assistant Autoroute et Trafic) fera son apparition sur les versions Intens, R.S Line et Initiale Paris dotées de la transmission EDC. En matière de stationnement, le Pack City (radar de recul, rétroviseurs dégivrants/rabattables) est facturé 350 € sur Zen. On trouve aussi le Pack City Plus (Pack City + radar avant et caméra de recul) proposé sur Intens et R.S. Line au prix de 350 €. Si vous souhaitez une caméra à 360°, le Pack City Plus passe à 600 €. Enfin le système de stationnement automatique est inclus, sur Intens et R.S Line dans le Pack Techno Bose facturé 1 600 € (Easy Park Assist + audio Bose + Easy Link 9.3 + radio numérique). Sur l'Initiale Paris, l'Easy Park Assist seul est affiché à 400 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (Pack City Plus)

EN VRAC

(DE 130 À 250 €)

Pour finir, voici quelques options qui nous semblent intéressantes. C'est le cas par exemple du chargeur à induction, 150 € sur Intens et R.S Line, ou de la roue de secours, affichée 130 € sur toute la gamme. Côté déco, les ambiances gris clair ou rouge apportent une touche de couleur à l'habitacle des versions Intens, moyennant un supplément de 250 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ
(Ambiance gris ou rouge)

NOTRE CHOIX

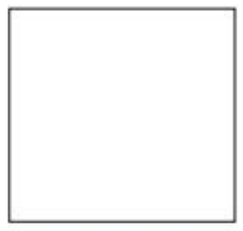
TCe 100 ch Intens

20 100 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Bon bilan pour cette nouvelle Clio qui d'emblée s'installe dans le peloton de tête de la catégorie des citadines. Pour notre part, nous optons pour la version TCe 100 ch. Agréable à conduire sur tous les terrains, elle reste dans les clous sur le plan financier avec un bon rapport prix/équipement en finition Intens. La version TCe 130 ch est également tentante, un choix plus coûteux mais bien adapté pour ceux qui font beaucoup de route.

LES TEINTES

Peintures opaques



Blanc Glacier (gratuite)



Gris Urban (230 €)

Peintures métallisées (540 €)



Bleu Celadon



Bleu Iron

Gris Platine



Gris Titanium



Noir Étoilé



Brun Vison

Peintures métallisées spéciales (740 €)



Orange Valencia



Rouge Flamme

LES JANTES



Enjoliveurs en série sur Life



Enjoliveurs en série sur Zen



Jantes alliage en série sur Intens



Jantes alliage en série sur R.S. Line



Jantes alliage en série sur Initiale Paris



Jantes alliage en option (300 €) sur Intens

❤ NOS COUPS DE CŒUR

BMW X3

Le BMW X3 est devenu une des références dans la catégorie des SUV compacts. Dommage qu'il demande un budget assez conséquent, à l'achat comme à l'usage.

Par **Pascal Serres**

Le BMW X3 fait partie des SUV les plus aboutis du marché. Cette 2e génération, commercialisée entre 2010 et 2017, est d'ailleurs là pour nous le rappeler. Ainsi, même si on peut lui reprocher une ergonomie parfois complexe, sa qualité de fabrication est d'un très bon niveau. Son habitabilité est quasi exemplaire et ses moteurs allient performance et sobriété. Sur route, le X3 propose un comportement routier alerte tout en offrant un grand confort. La suspension peut parfois même surprendre par sa grande souplesse.

Du côté des motorisations, le choix est varié et de nombreux blocs donnent accès à une transmission intégrale (xDrive). Et pas la peine d'aller chercher les moteurs les plus puissants, plus coûteux, car tous se montrent plaisants à l'usage.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	20i	184	8	Un premier choix en essence assez performant offrant de bonnes prestations.
	28i	245/258	8,8	Que ce soit en deux ou quatre roues motrices, cette version est agréable en toutes circonstances.
	35i	306	9	Dommage que ce superbe 6 cylindres soit si coûteux à l'usage.
Diesel	**18d**	**143/150**	**7,5**	**Pas besoin d'aller chercher plus loin, ce bloc vif et très agréable au quotidien assure le job.**
	20d	184/190	7,8	Avec la transmission intégrale, cette motorisation sera idéale pour ceux qui tractent ou habitent en montagne.
	30d	258	8	Le 6 cylindres associé à la boîte automatique à 8 rapports est agréable, mais se montre un peu gourmand.
	35d	313	8,2	Une version puissante et très agréable bien qu'assez difficile à trouver en occasion à un prix intéressant.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 17 650 €

Diesel : à partir de 13 690 €

Génération : ancienne (2e)

Commercialisation : de 2010 à 2017

Restylage : 2014

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 33 500

PHOTOS CLÉMENT CHOULOT



NOTRE CHOIX

18d AUTO SDRIVE LOUNGE PLUS
de 2016

1er prix prospecté : **22 980 €**
85 246 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	150 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	360 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1995 cm³/8 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	11,9 m
Pneumatiques	245/55 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,65/1,89/1,67/2,81 m
Poids/tractable freiné	1735/2000 kg

Performances	
1000 m d. a.	33,2 s
0 à 100 km	11,3 s
90-130 km/h en Drive	10,5 s
Vitesse maxi	195 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/66 m

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/146 cm
Volume de coffre	468 dm³

LE BUDGET

Assurance* : 1500 €	Carte grise** : 266,40 €

Consommations	
Moyenne	7,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8/7,2/7,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	893 km/67 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	580 €	mauvais	Kit de distribution	chaîne	
Amortisseurs AR	550 €	mauvais	Embrayage	BVA	
Disques AV	350 €	mauvais	FAP	675 €	mauvais
Disques AR	250 €	mauvais	Pneus (1 paire)	450 €	moyen
Plaquettes AV	160 €	moyen	Feu AV	500 €	mauvais
Plaquettes AR	120 €	moyen	Feu AR	200 €	moyen
Filtre à air	42 €	mauvais	Bouclier AV	560 €	moyen
Filtre à huile	30 €	mauvais	Bouclier AR	500 €	moyen

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.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Sur les diesels à 4 cylindres (N47) et 6 cylindres (N57) jusqu'à fin 2011 (de rares cas ensuite) : risque de casse de la chaîne de distribution (signes avant-coureurs : bruit et vibration). Bien que le souci soit connu, BMW rechigne à prendre en charge les frais de réparation.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEURS ESSENCE

Consommation d'huile parfois importante sur les 20i et 28i.

TRAIN AVANT

Fragilité des roulements de roues qui manquent d'endurance et sont à remplacer avant 100 000 km.
Amortisseurs bruyants (à remplacer).
Usure prématurée des pneumatiques (un réglage du parallélisme résout le souci).

LES RAPPELS

MAJEURS

AIRBAGS (SEPTEMBRE 2017)

Le boîtier du générateur de gaz de l'airbag côté conducteur pourrait avoir été mal soudé. En cas de déploiement du coussin gonflable, des fragments de métaux pourraient être projetés dans l'habitacle (X3 fabriqués entre juillet 2011 et novembre 2012).

DIRECTION (DÉCEMBRE 2016)

Sur les BMW X3 construits entre 2011 et 2016, un défaut de soudure au niveau de l'unité de commande de direction assistée peut engendrer la perte de l'assistance et/ou un incendie à l'arrêt.

FIXATION ISOFIX (JUIN 2016)

Défauts de résistance des quatre points de fixation Isofix des sièges arrière qui risquent de rompre (modèles produits entre le 8 mars 2010 et le 14 avril 2016).

AIRBAGS (DÉCEMBRE 2013)

L'airbag frontal passager peut ne pas se déployer correctement (véhicules construits entre janvier 2011 et avril 2013).

FREINAGE (OCTOBRE 2013)

Sur les BMW X3 2.0i et 2.8i fabriqués de juin 2012 à août 2013, le dispositif d'assistance de freinage risque de ne plus fonctionner correctement. Dans ce cas, si le freinage reste efficace, le conducteur devra appuyer très fortement sur la pédale pour stopper le véhicule.

ALIMENTATION EN CARBURANT (SEPTEMBRE 2011, JANVIER 2012 ET AOÛT 2013)

Sur les diesels fabriqués de mai à novembre 2009, un mauvais contact dans le système de réchauffage du filtre à carburant peut décharger la batterie ou causer un court-circuit.

DIRECTION (AOÛT 2011)

Sur certains X3 du millésime 2011, le module de commande de la direction assistée électrique pourrait dysfonctionner, engendrant la perte de l'assistance de la direction assistée.

& MINEURS

CARROSSERIE (FÉVRIER 2016)

Sur les X3 produits les 13 et 14 juillet 2015 : mauvais collage des vitres de custodes arrière pouvant engendrer des infiltrations d'eau et des bruits d'air.

CONNECTIVITÉ (SEPT. 2015)

Sur les modèles avec ConnectedDrive produits jusqu'en décembre 2014, il existe une faille de sécurité dans la protection électronique du système d'ouverture centralisée des portes. Un nouveau cryptage a été incrémenté (souvent à distance via la connexion Internet du système).

LE BILAN FIABILITÉ

Durant sa carrière, cette génération de BMW X3 a affiché un niveau de fiabilité mitigé. Les rappels sont en effet encore présents en fin de commercialisation et ne sont parfois pas anodins. Toutefois, les gros pépins mécaniques sont rares et le SUV affiche une bonne tenue dans le temps.



* Sous réserve d'acceptation : Tarif/mois - à partir de - au 01/02/19 scooter 125cc neuf en RC, Vol et Incendie pour un assuré à Toulouse de + de 30 ans, justifiant entre autres de 50% de bonus depuis + 3 ans acquis sur permis A ou B depuis + 10 ans. AMV. 2, rue Miguel de Cervantès - 33700 Mérignac - Courtage d'assurances. N° ORIAS 07 000 513 - Compagnie souscriptrice l'Equité.

WNP

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

SCOOTER 125
dès 15.90 € /mois*
Vol/incendie inclus

AMV

LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES

0 820 820 750 Service 0,12 € / min + prix appel

BLOG

DEVIS ET ASSURANCE EN LIGNE 24H/24H SUR AMV.FR
(Sous réserve d'acceptation)

C'est la jungle !

Les habitués des cités ne peuvent que le constater : rouler sur boulevards et avenues est devenu une aventure où la loi s'apparente à celle de la jungle. De l'avantage de rouler sur deux (ou trois) bonnes roues, et de se faufiler aisément au milieu d'une faune de plus en plus sauvage.

Dossier réalisé par **Ivan Magot**

Celui qui s'est déjà retrouvé à un feu rouge parmi un essaim de deux ou trois-roues excités comprend forcément ces propos. Dans les grandes métropoles, les passages piétons sont une ligne de départ, et les plus affranchis n'attendent pas que le vert s'allume, mais que le rouge s'éteigne. Un vrai théâtre de Grand Prix que les rues de Paris, Marseille, Lyon… Théâtre dans lequel mieux vaut être armé comme il faut, pour juguler l'adversité. À ce petit jeu, le Kymco DownTown 350i part comme une flèche avec son très bon monocylindre, mais se voit rattrapé en ville par le Peugeot 125 Pulsion qui, lui, joue sur sa légèreté, son freinage immense, son agilité et sa précision pour flotter au sein des bouchons. Le MP3 300 n'est pas en reste et, surtout, pour un tarif moindre, il ne redoute pas ses meilleurs frères. Si, au guidon du 125 Rieju Tango, il y a moyen de tenir tête à cet aréopage de guêpes et de libellules à roulettes, ce n'est pas complètement son "trip". Il aime plutôt baguenauder et rendre service à la campagne. Et de la campagne au désert, on passe aisément à la nouvelle Yamaha 700 Ténéré – non plus un nom, mais une icône – qui voit plus loin, plus haut, et ravit les amateurs de trails équipés du permis adéquat. Bref, rouler en équilibre sur deux roues est toujours aussi merveilleux de plaisir et d'efficacité, sans oublier qu'une seconde d'inattention, c'est toujours une de trop !

PIAGGIO



PLUS
Moteur dynamique et performant
Freinage puissant avec ABS
Connectivité et GPS
Coffre accueillant

—

MOINS
Assise trop près du plancher
Confort médiocre
Protection des mains
ABS arrière sensible

Nerveux au démarrage et capable de tenir un bon 150 km/h compteur, le DownTown manque cependant de précision de direction et de confort.

PHOTOS KYMCO

KYMCO DOWNTOWN 350i EXCLUSIVE - 5 599 €

Un 350 au prix d'un 125

Pour à peine plus cher que les références 125 du moment, le DownTown 350i est une belle alternative pour les possesseurs du permis moto. Dommage que l'agrément de conduite soit juste moyen.

Au feu vert, le DownTown 350i part comme une flèche. Il ne craint pas grand-monde, sauf les Yamaha T-Max et consorts, mais on ne joue alors plus dans la même cour. Avec de bonnes accélérations et une allonge qui ne le rend pas ridicule sur autoroute, le monocylindre 320 cm³ est largement suffisant, et son large rayon d'action un atout premier. Proposé uniquement en finition haute Exclusive, le 350i est très bien doté avec un grand top case – mais qui demande une seconde clé en plus de celle du contact… bien moins pratique que le transpondeur aujourd'hui répandu – qui s'ajoute à un coffre de selle accueillant, capable de recevoir un casque intégral et nombre de babioles. Il propose aussi deux vide-poches bien pensés, dont l'un équipé d'une prise USB, ainsi que la connectivité Noodoe avec GPS. Facile en ville malgré un encombrement et un poids fatalement plus importants que ceux d'un 125 cm³, le 350i se satisfait de toutes les utilisations. En revanche, la position de conduite, avec une assise trop proche du plancher, fait que les grands ne trouveront pas leurs marques. De plus, la sécheresse des suspensions arrière rend le confort médiocre. Le centre de gravité un peu haut et, surtout, un train avant qui a tendance à élargir les virages et à se relever lors des freinages sur l'angle, pénalisent aussi l'agrément de conduite. Certes, on s'y fait, et le Kymco reste très vivable au quotidien, mais on regrette que cette partie cycle n'ait pas été surveillée de plus près. Heureusement, côté freinage, c'est du sérieux, avec une puissance indiscutable et un dosage aisé.

LE BILAN aj ★★★☆☆
Vu son tarif, le DownTown 350i vaut le coup… pour qui possède son permis moto ou A2. Le moteur est un bonheur, la dotation est très complète avec top case d'origine et connectivité Noodoe dotée d'un GPS, mais on reste en mal de confort et d'équilibre.



Des compteurs clairs et lisibles. Comme ses frères, le Kymco 350i profite de l'application Noodoe avec GPS, et tout, et tout.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique	
Puissance maxi	28,2 ch à 7 750 tr/mn
Couple maxi	29 Nm à 6 500 tr/mn
Empattement	1 545 mm
Hauteur de selle	785 mm
Poids	183 kg
La conduite	
Vitesse maxi	140 km/h environ
Freinage	ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	14"/13"
Le budget	
Consommation	5,2 l/100 km
Réservoir	12,5 l
Assurance 1 an* AMV	331 €

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

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

PEUGEOT 125 PULSION - 4299 €

Un bon cru

Une bonne surprise que ce nouveau Peugeot Pulsion qui, pour des tarifs plus serrés, propose des prestations proches de celles des meilleurs, avec même un plaisir de conduite relativement rare parmi les scooters 125.



Les finitions RS et Allure sont dotées de l'i-Connect, avec écran central intégrant GPS et ordinateur de bord connecté à votre smartphone.

Dès les premiers mètres à son guidon, le Pulsion (qui remplace le Satelis) met en avant une maniabilité et une agilité qui font de lui une arme véritable en ville. Si le moteur tarde un peu à s'élancer au feu vert, il se rattrape vite avec un couple très présent, apportant de bonnes reprises et une bonne allonge. Voilà qui permet au petit Peugeot de sortir de la ville pour rester efficace sur route et autoroute. C'est donc un scooter mi-GT, mi-citadin, très équilibré, au confort relativement bon, malgré ses amortisseurs arrière fermes et ses petites roues. Celles-ci permettent en tout cas de disposer d'un coffre (éclairé et à commande électrique) de contenance correcte puisqu'il accepte un casque intégral et un (tout) petit jet. En ville, le Pulsion est royal et se faufile partout. Seuls ses rétroviseurs, efficaces mais assez écartés, limitent parfois l'évolution et s'avèrent vulnérables. Le Pulsion offre une direction plutôt stable en courbe en regard de son architecture, et l'on profite d'un moteur tonique, plaisant, pas trop bruyant ni vibrant, qui permet de conduire en toute décontraction. En outre, le freinage (ABS) intégral est groupé au levier gauche qui agit sur deux pistons avant ainsi que ceux de l'arrière. Le levier droit agit uniquement sur le troisième piston avant. Résultat : des arrêts courts, stables, puissants et faciles à doser. En revanche, le 125 Pulsion, avec ses petites roues, n'aime pas que l'on freine en courbe sous peine de se relever. Il préfère une conduite appliquée, où il excelle, plutôt que l'improvisation, et préfère le plat aux bosses en courbe.

LE BILAN aj ★★★★☆

Proposé dès 4 299 € sans l'i-Connect (le RS de nos photos, avec bulle basse, et l'Allure sont 400 € plus chers), le Pulsion a de quoi titiller les Honda Forza (5 099 €) et Yamaha X-Max (4 999 €). Si sa finition est en léger retrait, il mêle agilité et polyvalence avec malice.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique		
Puissance maxi	■	4,4 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	■	11,9 Nm à 7 000 tr/mn
Empattement		1 435 mm
Hauteur de selle	■	790 mm
Poids	■	176 kg
La conduite		
Vitesse maxi	■	115 km/h environ
Freinage	■	ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR		14"/13"
Le budget		
Consommation	■	2,9 l/100 km
Réservoir	■	12 l
Assurance 1 an* AMV		251 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

PLUS
Moteur à la hauteur
Partie cycle équilibrée
Super freinage
Rapport prestations/prix
Pneus Michelin

MOINS
Amortisseurs AR fermes
Protection buste et mains (RS)
Freinages en courbe limités
Courbes bosselées moyennement appréciées



Assez confortable, le Pulsion permet deux positions de conduite, assis bien droit ou pieds en avant. Les grands manquent de place aux jambes sans que ce soit dramatique.

PHOTOS PEUGEOT



Désormais premier prix des MP3, le 300 hpe est plus agile que ses frères et presque tout aussi pratique. À considérer.

PHOTOS PIAGGIO

PLUS
Permis B
Moteur dynamique
Train avant sûr
Freinage
Rapport prestations/prix

MOINS
Inertie du train avant
Maniabilité moyenne
Amortisseurs arrière et selle fermes
Coffre moyen

PIAGGIO MP3 300 HPE - 6499 €

Le gentil petit canard

Le 300 MP3 revient avec un nouveau moteur tout en conservant ses meilleurs arguments: un train avant sûr, un accès à plus de 125 cm³ avec le permis B, et un rapport prestations/prix qui pourrait énerver ses grands frères.

Dans la famille MP3, on aime jouer avec les 9. Le 500 est à 9999 €, le 350 à 8599 € et le petit dernier, qui revient après un an d'absence, le 300 hpe, à 6499 €. Un premier prix certes respectable mais qui permet de bien l'équiper (top case, grand pare-brise, tablier…) sans atteindre un budget pharaonique. Car, avec son nouveau moteur – base de l'ancien 300 avec le haut moteur, l'admission, l'échappement et la transmission revus et des révisions qui passent de 5000 à 10000 km –, et le même gabarit que le 300 d'antan, il trouve un bon dynamisme, doublé d'une allonge (120 km/h maxi annoncés et probablement réels) qui lui permet d'envisager la banlieue avec sérieux. Les 500 et 350 sont un peu plus pratiques avec un coffre plus généreux (celui du 300 accepte un intégral ou deux petits jets) et, si le 500 est fort de 44 ch, il avoue 275 kg quand le 300 n'annonce "que" 222 kg. Malgré 18 ch de moins, il apparaît bien plus vif au démarrage comme en reprises, ce qui s'apprécie en ville, d'autant qu'il y est aussi plus maniable. On apprécierait en revanche davantage de frein moteur. Sur route, le 300 n'est pas ridicule, et profite d'un train avant relativement vif qui engage légèrement au moment de l'inscription en courbe. Pour le reste, on retrouve les caractéristiques familiales: freinage hors pair (à noter, une nouvelle pédale couplée avant/arrière plus petite que par le passé, qui s'étend sur toute la gamme), stabilité extra sur les bosses (sauf à haute vitesse où des louvoiements apparaissent), même en courbe, et… hélas, un espace aux jambes limité, ainsi qu'un amortissement trop ferme, d'autant que la selle l'est aussi. Une version Sport, à peine plus cossue, est proposé à 6699 €.

LE BILAN aj ★★★★☆
Dynamique et doté d'une allonge suffisante pour les parcours autoroutiers, le 300 hpe n'a pas grand-chose à envier à ses grands frères, si ce n'est leur coffre plus généreux. Les 2100 € économisés par rapport au 350 feront vite oublier ce détail.



Ambiance automobile pour ce tableau de bord complet, surmonté d'une petite boîte à gants dotée d'une prise USB.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique	
Puissance maxi	26,2 ch à 7750 tr/mn
Couple maxi	26 Nm à 6500 tr/mn
Empattement	1450 mm
Hauteur de selle	780 mm
Poids	222 kg
La conduite	
Vitesse maxi	120 km/h
Freinage	ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR	13"/14"
Le budget	
Consommation	3,2 l/100 km
Réservoir	11 l
Assurance 1 an* AMV	355 €

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

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

Votre
formation
7h
offerte !

www.kymco.fr

X·Town
125i

DU 19 AOÛT AU 31 OCTOBRE 2019

KYMCO vous offre votre **formation 7h** pour 125cc

pour l'achat d'un scooter 125cc à essayer gratuitement dans le réseau KYMCO

Offre non cumulable avec une autre promotion, valable dans la limite de 300 € ttc, voir conditions en magasins

EURO4 INJ CBS ALU ACCESSIBLE FORMATION 7H A1

Document et photos non contractuels. Informations données à titres indicatives, sous réserve de modification. Kymco Lux se réserve le droit d'apporter toute modification sans préavis.

KYMCO

RIEJU TANGO 125 - 3299 €

Un cas à part

À la fois taillé pour la balade, le tout-chemin et la ville, le Rieju Tango adopte l'injection et ne s'en porte pas plus mal. S'il n'est pas exempt de défauts, il représente une alternative pour ceux à qui les scooters donnent des boutons.

Cas à part chez les 125, le constructeur espagnol adopte désormais l'injection mais conserve son esprit tout-chemin. La finition est honnête, sans plus. Le Tango attire par sa petite bouille de baroudeur, sa grande roue avant de 19 pouces et son petit monocylindre (d'inspiration Yamaha) refroidi par air. On se sent vite chez soi avec la position de conduite qui laisse le buste droit et suffisamment d'espace aux jambes, et une rare agilité qui lui permet de s'affranchir de la ville et de se montrer facile sur route. En revanche, le Tango manque de savoir-vivre en imposant un confort pitoyable. La selle est en teck et le monoamortisseur arrière, efficace mais en manque de douceur, n'efface pas le problème. De son côté, le moteur, très doux sous 5 000 tr/mn pour une conduite tranquille en ville, demande à être cravaché dans les tours (rupteur à 9 500 tr/mn, mais aller au-delà de 8 500 tr/mn est inutile, les 8,6 ch galopent déjà tous) pour prendre de la vitesse. Il peine de toute façon dans les montées ou sur autoroute. On utilise donc beaucoup la boîte 5… à la fois lente, rêche, et capable d'imposer de faux points morts si vous la sollicitez trop. Sur route, le comportement est honnête, et la précision de direction correcte en regard des pneus à profil plutôt tout-terrain. Côté freins, la pédale regroupe les disques avant et arrière, apportant ainsi une bonne assiette sur les ralentissements appuyés, tandis que le levier droit n'intervient qu'à l'avant et se durcit si vous intervenez sur les deux. Un simple ABS avant eût été plus plaisant. En résumé, le Tango a du charme, mais il lui manque de l'agrément de conduite.

LE BILAN aj ★★☆☆☆

Petite moto de balade, le Tango vise la polyvalence ville/route/chemins. À cause de son inconfort et d'un agrément de conduite moyen, il rate de peu sa troisième étoile. Pourtant, le tarif est contenu et on le verrait bien dans son garage à la campagne.



Le compteur est repris aux autres modèles Rieju. Complet, il manque cependant d'une jauge à essence et sa lisibilité laisse à désirer.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique		
Puissance maxi	■	8,6 ch à 8 500 tr/mn
Couple maxi	■	8 Nm à 7 250 tr/mn
Empattement		1 330 mm
Hauteur de selle	■	830 mm
Poids	■	114 kg
La conduite		
Vitesse maxi	■	100 km/h environ
Freinage	■	couplé, disques AV/AR
Roues AV/AR		19"/16"
Le budget		
Consommation	■	2,2 l/100 km
Réservoir	■	7,5 l
Assurance 1 an* AMV		205 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

PLUS
Permis B
Moteur sympathique
Comportement agile et facile
Polyvalence
Rapport prestations/prix

MOINS
Confort de selle indigne
Manque d'allonge moteur
Boîte lente et imprécise
Démultiplication très courte



PHOTOS RIEJU

Léger et agile, le Tango aime les routes qui tournent et se satisfait de la ville. Dommage que le confort soit si ferme.

YAMAHA MOTOR RENT

Louer un deux-roues n'a jamais été aussi facile

Pour une escapade touristique ou des rendez-vous citadins,
profitez de la location courte durée dans les agences Yamaha Rent.

LOUEZ VOTRE YAMAHA À PARTIR DE 39€/JOUR



Néo's 4
39 €/jour*



TMAX DX
139 €/jour*



MT-07
99 €/jour*



TRACER 900 GT
119 €/jour*

YAMAHA
Revs Your Heart

Réservation immédiate www.yamaha-rent.fr N°Cristal 0 969 39 22 23

APPEL NON SURTAXE

*Tarif de location conseillé au 01/01/2019 pour ce véhicule ou équivalent avec 200 km inclus, modifiable sans préavis.
Voir conditions générales de location sur www.yamaha-rent.fr - Revs your Heart : Et votre cœur bat plus fort. Rent : location

YAMAHA 700 Ténéré - 9 699 €

Aventurière-née

Héritière du nom, la 700 Ténéré se montre en grande forme avec son bicylindre dynamique, et affiche une polyvalence de vrai trail, capable de briller sur route comme hors bitume.

Chez Yamaha, une nouvelle Ténéré est toujours un événement. Celle-ci s'offre le bicylindre vertical du roadster MT-07 : double ACT, 8 soupapes, injection, refroidissement par eau… Ce twin de 72 ch est une réussite, d'autant qu'il n'a à animer que 204 kg avec les pleins. Doté de peu d'inertie, suffisamment élastique pour reprendre en 6e dès 2 500 tr/mn sans trop cogner, il dispose d'un bon couple dès 3 000 tr/mn, prend du relief au fil des tours, pour donner un sacré coup de collier de 6 500 à 9 000 tr/mn, où il régule. Pas la peine d'aller taquiner le rupteur à 10 500 tr/mn. Surtout, les montées en régime sont vives, dignes de celles d'une moto de compétition pour qui veut s'amuser (la boîte est un régal dans les tours, mais la transmission brutale si l'on ne dose pas finement la remise des gaz), tandis que son excellente disponibilité ravira les amateurs d'improvisation "tranquille". Car la partie cycle suit. La 700 Ténéré est stable, légère à manier, même en ville, et à son aise sur route. Malgré les grands débattements (AV/AR : 21/20 cm) qui imposent un fort transfert de masse au freinage, la Ténéré reste agile, précise – elle le serait plus avec des pneus de route au lieu des Pirelli mixtes Scorpion Rally –, accepte les freinages sur l'angle comme les entrées en courbe sur les freins, et adore improviser. Dommage que la position de conduite n'offre pas plus d'aisance aux jambes, et que le carter d'embrayage entre en contact avec le tibia droit. Enfin, la dureté et l'étroitesse de cette selle expliquent l'assise optionnelle "Rallye" (369 €), plus confortable mais aussi plus haute.

LE BILAN aj ★★★★☆

Un vrai trail, léger, facile et polyvalent que cette Ténéré 700 capable de tailler la route comme les chemins avec félicité. Bon moteur, ensemble sain et léger, elle ne pèche que par un confort de selle (haute : 1,80 m conseillés) bien trop ferme de la part d'une Ténéré.

PLUS
Moteur/transmission
Comportement routier sain
Freinage puissant
Bonne autonomie
Assemblée à St-Quentin (02)

MOINS
Selle haute et dure
Vibrations sensibles
Protection moyenne
Équipement minimum
Pneus à chambre à air



Simple mais complet, le compteur affiche la vitesse en grand ainsi que le rapport engagé. Le cadre plastique fait franchement cheap.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique		
Puissance maxi	■	72 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	■	68 Nm à 6 500 tr/mn
Empattement		1 595 mm
Hauteur de selle	■	875 mm
Poids	■	204 kg
La conduite		
Vitesse maxi	■	200 km/h environ
Freinage	■	ABS, disques AV/AR
Roues AV/AR		21"/18"
Le budget		
Consommation	■	5,5 l/100 km (mixte rapide)
Réservoir	■	16 l
Assurance 1 an* AMV		342 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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



La Ténéré adore improviser et s'adapte aussi bien aux départementales qu'aux chemins. Un vrai trail qui, sur bitume, gagnerait à s'offrir de vrais pneus de route.

PHOTOS YAMAHA

La vie facile



Tucano Urbano

Ce casque Jettin 1000, abordable, léger (1 kg) et compact, trouvera sa place sous n'importe quel coffre de selle. Homologué, doté d'une visière annoncée résistante aux rayures, ainsi que de joues détachables et lavables, il est cependant plus à considérer en dépannage que pour un long parcours.

69,90 €



MITCH OSBORNE/MONA

Blundstone

Connues comme le loup blanc par les baroudeurs pour leur légèreté, leur capacité d'absorption des chocs, leur confort et leur résistance, les boots Blundstone sont également adaptées à l'utilisation d'un deux-roues. Différents modèles et cuirs sont évidemment proposés.

DÈS 175 €



Segura

Le sac à dos Jerikane est spécialement étudié pour les deux-roues urbains. Compact, d'une contenance de 8 l, il dispose de poches multiples et sa sangle unique "déclipsable" facilite la mise en place. Réalisé en toile, il n'est cependant pas étanche.

69,90 €

Alpina

La Startimer Pilot Heritage est un chronographe monopoussoir équipé du très sérieux calibre automatique Suisse La Joux-Perret qui fait grimper sa réserve de marche à 55 h. Pour l'achat de cette montre à la finition soignée, un saut en parachute est sportivement offert.

2895 €





GS 27

Avec Lavage & brillance Express, vous pouvez nettoyer votre moto ou scooter sans eau. Chromes, acier, plastiques, peintures, mat ou non… Ce produit, que nous avons essayé, est très efficace si l'on prend le temps de le laisser agir un instant.

11,90 €



À L'ESSAI…

LE BILAN aj ★★★★☆

Casque jet Shark RSJ

Jugulaire idéale à double boucle, visière résistante aux rayures, peu sensible au vent comme à la buée et pratique à démonter, confort d'ensemble correct, intérieur démontable/lavable, lunettes fumées intégrées (pas indispensables), le jet RSJ n'est certes pas tout à fait au niveau des rois de la catégorie (Araï SZ et Shoei J-Cruise, plus chers d'au moins 200 € !), mais son rapport prestations/prix est excellent. Un meilleur maintien au niveau de la nuque, des aérations… qui aèrent, et un niveau sonore mieux dominé le placeraient parmi les tout bons. **239,99 €**

CROISIÈRES & VOYAGES LECTEURS

SÉLECTIONNÉS POUR VOUS PAR VOTRE MAGAZINE

l'auto-journal

À PARTIR DE

469€

5 JOURS / 4 NUITS

Au départ de Strasbourg

Pension complète, boissons et excursions incluses

CROISIÈRE DES VENDANGES SUR LE RHIN

L'Alsace pittoresque et gourmande

DU 26 AU 30 OCTOBRE 2019

Saveurs, authenticité et art de vivre à l'honneur : Strasbourg, Eguisheim, l'un des plus beaux villages d'Alsace, **Colmar** et la « petite Venise », la route des vins, **Riquewihr,** véritable musée à ciel ouvert, sans oublier le passage de quelques écluses du Rhin, **des excursions et des dégustations de spécialités régionales !**

Téléchargez la brochure complète sur

www.croisieres-lecteurs.com/aj

ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS

01 41 33 59 00

Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi 9h à 12h

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à L'AUTO JOURNAL - ALSACE GOURMANDE - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

☐ **OUI,** je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de cette croisière proposée par L'Auto Journal.

l'auto-journal

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ☐☐☐☐☐ Ville : .....

Tél. : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Email : .....

CE19ALPP

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

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. L'Auto Journal est une publication du groupe Mondadori France - Siège Social : 8 rue François Ory - 92 543 Montrouge Cedex. Cette croisière est organisée par CroisiEurope. L'inscription à ce voyage implique l'acceptation des conditions générales et particulières de vente CroisiEurope au dos du bulletin de réservation joint à ce programme. Crédits photo : Istock, CroisiEurope, Gregory Gerault.

CroisiEurope

LE PRIX DU NEUF aj

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	84 800
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	M	75	34 100
2.2 Diesel 160 ch Auto.	8	M	75	36 400
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	M	113	43 800
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	M	953	55 500
Surcoût Edizione : "base" + 2 800 €				
Surcoût Super : "base" + 4 800 €				
Surcoût Sport Edition : Super + 5 200 €				
Surcoût Executive : Sport Edition + 0 €				
Surcoût Lusso : Executive + 4 800 €				
Surcoût Veloce TI : Veloce + 6 000 €				
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 39 200 €				
STELVIO				
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M	7 613	44 800
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M	7 340	53 000
Quadrifoglio Auto. Q4	41	M	10 500	92 300
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	50 900
Surcoût Edizione : "base" + 3 400				
Surcoût Super : "base" + 5 000 €				
Surcoût Sport Edition : Super + 4 800 €				
Surcoût Executive = Sport Edition + 0 €				
Surcoût Turismo : Executive + 3 800 €				
Surcoût Lusso : Sport Edition + 4 800 €				
Surcoût Nring : Quadrifoglio + 37 700 €				
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

AUDI

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

TYPE	CV	B/M*		PRIX
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 €				
NOUVELLE A1 CITYCARVER				
30 TFSI Design	6		0	25 760
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €				
Q2				
30 TFSI	6	M	45	26 640
35 TFSI COD	8	M	80	28 730
40 TFSI Quattro S tronic	11	M	613	35 320
SQ2	19	M	2 300	51 050
30 TDI	6	M	55	28 310
35 TDI	8		0	30 480
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 3 400 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €				
Surcoût Midnight Series : Design Luxe + 2 100 €				
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	33 830
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	M	3 473	44 160
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	M	3 756	46 860
35 TDI S tronic	8	M	50	38 460
40 TDI Design Quattro S tronic	10	M	253	46 360
Surcoût Design : "base" + 2 900 €				
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €				
NOUVELLE A4				
35 TFSI	8	M	90	33 600
40 TFSI Design S tronic	10	M	210	42 950
45 TFSI S line Quattro S tronic	14	M	860	55 025
30 TDI S tronic	6		0	38 700
35 TDI Design S tronic	8		0	43 900
40 TDI Design S tronic	10		0	46 300
45 TDI S line Quattro Tiptronic	13	M	1 260	58 175
S4 TDI	23	M	2 010	74 500
Surcoût Design : "base" + 3 600 €				
Surcoût S line : Design + 5 225 €				
Surcoût Avus : S line + 1 400 €				
NOUVELLE A4 AVANT				
Surcoût : berline + 1 700 €				
NOUVELLE A4 ALLROAD				
45 TFSI Design S tronic	14	M	953	52 600
45 TDI Design Tiptronic	13	M	1 260	55 750
Surcoût Avus : Design + 7 500 €				
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	53 580
55 TFSI Quattro S tronic	22	M	1 873	65 270
35 TDI S tronic	8		0	47 880
40 TDI S tronic	11	M	80	51 340
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M	540	58 360
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	540	61 510
S6 TDI	23	M	3 473	84 280
Surcoût S line : "base" + 7 900 €				
Surcoût Avus : S line + 500 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
Surcoût : berline + 2 600 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S tronic	14	M	173	65 790
55 TFSI Quattro S tronic	22	M	1 873	75 490
40 TDI S tronic	11	M	80	63 760
45 TDI Quattro Tiptronic	13	M	540	70 160
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	540	74 440
S7 TDI	23	M	3 473	93 280
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	83 880
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	100 800
50 TDI Quattro Tiptronic	17	M	1 373	95 370
Surcoût Avus : "base" + 14 100 €				
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	81 230
45 TDI Tiptronic	14	M	2 610	76 400
50 TDI Tiptronic	18	M	5 340	79 710
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

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
I3				
170 ch	3	B	6 000	39 950
S	3	B	6 000	43 550
Surcoût iLife : "base"/S + 2 600 €				
NOUVELLE SÉRIE 1				
118i	7		0	27 300
M135i xDrive Auto.	19	M	2 300	54 500
116d	6		0	27 150
118d	7		0	30 200
120d xDrive Auto.	10	M	35	38 400
Surcoût Lounge : "base" + 1 100 €				
Surcoût Edition Sport : Lounge + 3 250 €				
Surcoût Luxury : Edition Sport + 1 750 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 350 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7		0	32 500
220i Lounge Auto.	10	M	85	38 500
M240i Auto.	22	M	4 253	54 650
M2 Competition	46	M	10 500	68 000
218d Lounge	7		0	34 700
220d Lounge	10		0	37 700
Surcoût Sport : Lounge + 3 200 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 500 €				
Surcoût M Sport : Luxury+ 1 250 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première Auto.	5	M	210	26 350
218i Première Auto.	7	M	210	29 650
220i Première DKG	10	M	253	34 900
225xe Première	5		0	40 400
216d Première	6	M	45	31 000
218d Première	7		0	33 100
220d Première Auto.	10		0	37 900
Surcoût Lounge : Première + 1 250 € à + 2 150 €				
Surcoût Sport : Lounge + 3 300 à + 3 950 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 350 € à + 1 400 €				
Surcoût M Sport : Sport + 1 100 € à + 1 500 €				
SÉRIE 2 GRAN TOURER				
Surcoût : Active Tourer + 1 550 € à + 2 000 €				
NOUVEAU X1				
sDrive18i Lounge Auto.	7	M	60	32 800
sDrive20i Lounge DKG	11	M	113	40 400
xDrive25i Lounge Auto.	14	M	1 050	45 200
sDrive16d Lounge	6		0	34 350
sDrive18d Lounge	8		0	36 950
sDrive20d Lounge Auto.	10		0	42 350
Surcoût xLine : Lounge + 5 300 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 €				
X2				
sDrive18i Première	7	M	113	33 600
sDrive20i Première	11	M	253	41 200
M35i Auto.	19	M	2 773	58 750
sDrive16d Première	6		0	35 000
sDrive18d Première	8	M	45	37 750
sDrive20d Première	10		0	43 100
Surcoût Lounge : Première + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
NOUVELLE SÉRIE 3				
320i Lounge	10	M	80	40 900
330i Lounge Auto.	15	M	210	46 800
M340i xDrive	25	M	3 113	66 850
318d Lounge	8		0	38 450
320d Lounge	10		0	41 900
330d Edition Sport xDrive	16	M	300	53 400
Surcoût Edition Sport : Lounge + 4 100 €				
Surcoût Luxury : Edition Sport + 5 450 €				
Surcoût M Sport : Edition Sport + 5 150 €				
SÉRIE 3 GRAN TURISMO				
320i Lounge Auto.	10	M	773	42 700
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	2 940	50 700
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	7 073	56 900
318d Lounge	8	M	65	39 800
320d Lounge	10	M	210	43 250
330d Lounge xDrive Auto.	15	M	2 453	54 850
Surcoût Sport Ultimate : Lounge + 4 950 €				
Surcoût Luxury Ultimate : Sport Ultimate + 4 650 €				
Surcoût M Sport Ultimate : Sport Ultimate + 3 650 €				

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

SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge	10	M	1 490	42 500
440i Lounge Auto.	21	M	4 253	56 400
M4	32	M	10 500	89 250
M4 Pack Competition	34	M	10 500	96 050
420d Lounge	10	M	45	44 500
430d Lounge xDrive Auto.	15	M	1 490	56 350

Surcoût Luxury : Lounge + 10 100 €
Surcoût M Sport : Lounge + 9 600 €

SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcoût : coupé + 0 €

SÉRIE 4 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €

NOUVEAU Z4

sDrive20i	11	M	613	46 300
sDrive30i	15	M	613	54 700
M40i	23	M	4 460	67 650

Surcoût Sport : "base" + 4 550 €
Sucoût 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	76 150
M	38	M	10 500	99 200
M Competition	41	M	10 500	107 750
sDrive18d Première Auto.	7	M	173	44 750
xDrive20d Lounge Auto.	10	M	690	52 450
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 353	58 950
M40d Auto.	21	M	4 673	75 150

Surcoût Lounge : Première + 2 750 €
Surcoût xLine : Lounge + 5 650 €
Surcoût Luxury : xLine + 3 500 €
Surcoût M Sport : xLine + 2 200 €

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	78 650
M	38	M	10 500	101 700
M Competition	41	M	10 500	110 250
xDrive20d Lounge Auto.	11	M	860	56 000
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 010	62 500
M40d Auto.	21	M	4 890	77 650

Surcoût xLine : Lounge + 5 850 €
Surcoût M Sport : xLine + 2 250 €
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €

SÉRIE 5

520i Lounge Auto.	10	M	210	49 450
530i Lounge xDrive Auto.	15	M	860	59 400
540i Lounge xDrive Auto.	23	M	5 810	66 200
M550i xDrive	43		NC	96 200
M5 Auto.	52	M	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	92 100

Surcoût Luxury : Lounge + 7 250 €
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 € à + 2 550 €

SÉRIE 5 TOURING

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

SÉRIE 6 GRAN TURISMO

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

Surcoût Luxury : Lounge + 5 350 €
Surcoût M Sport : Luxury + 4 350 €

SÉRIE 8 COUPÉ

840i xDrive	23		NC	101 650
M850i xDrive	49	M	10 500	126 700
M8 Compétition	NC		NC	173 000
840d xDrive	20	M	2 300	103 250

Surcoût M Sport : "base" + 5 300 €
Surcoût M Sport Technic : M Sport + 4 150 €

NOUVELLE SÉRIE 8 GRAN COUPÉ

Surcoût : coupé + 550 € à + 950 €

NOUVELLE SÉRIE 8 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 8 000 €

X5

xDrive40i Lounge Auto.	23	M	10 290	74 300
M50i	44	M	10 500	98 400
xDrive45e Lounge	15		0	82 900
xDrive25d Lounge	12	M	1 613	65 900
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 300	72 400
M50d Auto.	28	M	6 053	100 350

Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €

NOUVEAU X6

xDrive40i Lounge	23	M	10 500	81 000
M50i	44	M	0 500	101 650
xDrive30d Lounge	16	M	2 940	79 100
M50d	29	M	7 613	103 600

Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €
Surcoût M Sport : xLine + 850 €

NOUVELLE SÉRIE 7

740 Li xDrive	22	M	5 810	106 650
750i xDrive	43	M	10 500	116 950
M760Li xDrive	51	M	10 500	183 650
745e	13		0	104 450
730d xDrive	16	M	953	97 750
740d xDrive	20	M	1 373	104 750
750d xDrive	28	M	1 873	116 150

Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 750 €

NOUVEAU X7

xDrive40i	23	M	10 500	96 300
M50i	44	M	10 500	120 450
xDrive30d	16	M	3 660	94 400
M50d	28	M	8 753	120 450

Surcoût Exclusive : "base" + 4 450 €
Surcoût M Sport : Exclusive + 1 300 €

i8

Hybride rechargeable	11		0	142 050

i8 ROADSTER

Hybride rechargeable	11		0	157 050

CITROËN

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX

C-ZERO

Confort	1	B	6 000	26 900

C1 (3 PORTES)

1.0 VTi 72 ch Live	4		0	11 050

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	14 450
1.2 PureTech 110 ch Feel	5		0	17 500
1.5 BlueHDi 100 Feel	5		0	18 750

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	18 050
1.2 PureTech 130 ch Shine Auto.	6		0	24 650
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5		0	19 500
1.5 BlueHDi 120 Feel Auto.	6		0	23 800

Surcoût Feel : Live + 1 800 €
Surcoût Shine : Feel + 2 400 €

C4 CACTUS

1.2 PureTech 110 ch Live	5		0	18 850
1.2 PureTech 130 ch Shine Auto.	6		0	25 300
1.5 BlueHDi 100 Live	5		0	21 000
1.5 BlueHDi 120 Feel Auto.	6		0	25 200

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	28 350
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6		0	28 500

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	35 950

NOUVEAU C5 AIRCROSS

1.2 PureTech 130 ch Start	7	M	40	24 700
1.6 PureTech 180 ch Feel Auto.	10	M	90	33 300
1.5 BlueHDi 130 ch Live	6		0	29 150
2.0 BlueHDi 180 ch Feel Auto.	9	M	70	36 200

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	22 400
1.2 PureTech 130 ch Feel Auto.	7	M	35	26 000
1.5 BlueHDi 100 ch Live	5		0	23 350
1.5 BlueHDi 130 ch Feel	7		0	26 150

Surcoût Feel : Live + 1 200 €
Surcoût Shine : Feel + 2 100 €

NOUVEAU BERLINGO TAILLE XL

Surcoût : Taille M + 1 000 €

DACIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX

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	11 910
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	7 900
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

1.3 TCe 100 ch Access	NC		NC	12 490
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 : Access + 1 850 € à + 2 010 €
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*	PRIX

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 1 00

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 + 3 200 €

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	M 10 500	193 410
488 GTB	61	M 10 500	226 040
488 Pista	NC	NC	291 710
488 Spider	61	M 10 500	251 070
GTC4LussoT	NC	M 10 500	230 260
GTC4Lusso	NC	M 10 500	266 200
812 Superfast	NC	M 10 500	295 950

FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX

500

1.2 69 ch Pop	4	M	70	12 990
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4		0	16 890

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	M	613	19 990
595 Turismo	9	M	613	23 190
595 Competizione	10	M	613	26 590

Surcoût EsseEsse : Competizione + 2 700 €
Surcoût Rivale : Competizione + 4 400 €

500C (CABRIOLET)

Surcoût : berline + 2 500 €

ABARTH 595C

Surcoût : berline + 2 000 €

500L

1.4 95 ch Urban	6	M	1 101	16 990
1.3 MultiJet 95 ch City Cross	5		0	23 490
1.6 MultiJet 120 ch City Cross	6	M	70	24 490

Surcoût City Cross : Urban + 2 500 €

500L WAGON

1.3 MultiJet 95 ch	5		0	24 390
1.6 MultiJet 120 ch	6	M	70	25 390

PANDA

1.2 69 ch Pop	4	M	140	10 490

Surcoût Easy : Pop + 1 000 €
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €

PANDA CITY CROSS

1.2 69 ch Waze	4	M	113	12 990

Surcoût Black & Waze : Waze + 500 €
Surcoût "base" : Waze + 500 €
Surcoût Plus : "base" + 500 €

PANDA 4X4

0.9 TwinAir 85 ch Wild	5	M	65	15 990

Surcoût "base" : Wild + 1 000 €
Surcoût Cross : "base" + 1 500 €

500X

1.0 FireFly Turbo 120 ch City Cross	6	M	253	21 290
1.3 FireFly Turbo 150 ch City Cross DCT	8	M	6 690	24 290
1.3 MultiJet 95 ch City Cross	5		0	22 790
1.6 MultiJet 120 ch City Cross	6	M	70	24 090
2.0 MultiJet 150 ch Cross Auto. 4x4	9	M	3 756	30 390

Surcoût Cross : City Cross + 2 000 €
Surcoût 120th : Cross + 2 000 €
Surcoût by Harcourt : Cross + 1 700 €
Surcoût S-Design : Cross + 2 000 €
Surcoût Club : Cross + 4 000 €

TIPO BERLINE

1.4 95 ch	5	M	1 101	13 490
1.3 MultiJet 95 ch	4		0	16 590
1.6 MultiJet 120 ch Mirror	4		0	20 590

Surcoût Mirror : "base" + 2 500 €
Surcoût Easy : "base" + 3 000 €

TIPO 5 PORTES

Surcoût Tipo Berline + 1 500 €
Surcoût S-Design : "base" + 3 500 €
Surcoût Lounge : "base" + 4 500 €

TIPO STATION WAGON

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €

124 SPIDER

1.4 MultiAir 140 ch	8	M	953	26 640

Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €

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

ABARTH 124 SPIDER

1.4 Turbo 170 ch	9	M	75	34 500
Surcoût Turismo : "base" + 3 000 €				
Surcoût GT : Turismo + 3 400 €				

QUBO

1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	M	140	17 680
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	M	140	18 180

DOBLO

1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	M	1 050	22 340
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	1 050	22 840
Surcoût Trekking : Lounge + 1 300 €				

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	M	1 050	23 640

FORD

TYPE	CV		B/M*	PRIX

NOUVELLE KA+

1.2 70 ch Essential	4	M	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	M	113	13 850
1.5 TDCi 95 ch	5		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	7		0	21 550
ST Pack	11	M	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	M	55	18 950
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	M	50	19 950
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	M	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	M	40	25 900
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10	M	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	M	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	M	85	25 250
1.0 EcoBoost 125 ch Sport	6	M	113	28 250
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	M	75	27 250
1.5 TDCi 120 ch Sport	6	M	75	30 250
2.0 TDCi 150 ch Sport PowerShift	8	M	540	33 150
Surcoût Titanium : Sport + 400 €				

GRAND C-MAX

Surcoût : C-MAX + 600 €

KUGA

1 5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	2 453	23 150
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	2 453	29 000
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	M	410	27 100
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	M	2 153	32 500
2.0 TDCi 180 ch ST-Line Bl. & S. PwrSh. 4x4	NC	M	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	M	40	34 600
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	M	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	M	210	39 250
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	M	210	41 250
2.0 EcoBlue 240 ch ST-Line Auto.	14	M	2 153	47 150
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 600 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €				

GALAXY

1.5 EcoBoost 165 ch Titanium	9	M	4 673	41 350
2.0 EcoBlue 120 ch Trend	6	M	353	39 150
2.0 EcoBlue 150 ch Trend	8	M	253	40 650
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	M	253	44 850
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14	M	2 773	49 150
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €				

NOUVEAU EDGE

2.0 EcoBlue 238 ch ST-Line Auto. AWD	15	M	7 340	53 500
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 400 €				

MUSTANG FASTBACK

GT	36	M	10 500	48 800
Bullitt	37	M	10 500	55 400
Surcoût 55 : "base" + 3 200 €				

MUSTANG CONVERTIBLE

Surcoût : Fastback + 4 000 €

TOURNEO COURIER

1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	M	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 €

HONDA

GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-montlhery.com

TYPE	CV		B/M*	PRIX

JAZZ

1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	M	35	18 190
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	M	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	M	75	29 250
Type-R GT	21	M	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	M	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	M	173	22 820
Sport	10	M	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	M	773	30 760
1.5 i-VTEC 193 ch Executive 4WD CVT	11	M	2 773	43 480
Hybrid Comfort	7	M	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	M	10 500	197 500

HYUNDAI

TYPE	CV		B/M*	PRIX

i10

1.0 66 ch Initia	4	M	35	11 150
1.2 87 ch Intuitive	5	M	75	13 100
Surcoût Intuitive : Initia + 1 350 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 000 €				

NOUVELLE i20

1.2 75 ch Initia	4	M	55	14 400
1.2 84 ch Intuitive	5	M	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	M	75	19 850
1.6 T-GDi 177 ch Creative DCT	10	M	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	B	6 000	39 100
Electric 204 ch Creative	1	B	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	M	5	22 700
1.4 T-GDi 140 ch N Line	7	M	140	28 600
N Performance Pack	17	M	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	B	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	M	2 940	28 900
1.6 T-GDi 177 ch Creative DCT	10	M	2 940	32 800
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6	M	80	29 300
1.6 CRDi Hybrid 48V 115 ch Creative	6		0	32 300
1.6 CRDi 136 ch Premium	7	M	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	M	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	B	6 000	72 000

NOUVEAU SANTA FE

2.0 CRDi HTrac 185 ch Executive Auto.	11	M	2 610	51 900

INFINITI

TYPE	CV		B/M*	PRIX

Q30

1.6t Pure	7	M	2 153	26 820
2.0t Luxe Tech AWD DCT	12	M	4 890	45 280
2.2d DCT	9	M	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 €				

QX30

2.0t Luxe Tech AWD DCT	NC	M	5 810	46 600
2.2d Luxe AWD DCT	9	M	2 300	38 540
Surcoût Luxe Tech : Premium + 7 500 €				

Q50

Hybrid Luxe	19	M	613	49 580
Surcoût Sport : Luxe + 4 000 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 8 200 €				

Q60

2.0t Premium Auto.	12	M	2 453	44 390
3.0t Sport Auto. AWD	29	M	10 500	56 950
Surcoût Premium Tech : Premium + 6 500 €				
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 500 €				
Surcoût Design : S Premium + 900 €				

JAGUAR

TYPE	CV		B/M*	PRIX

NOUVELLE XE

P250 S	NC	M	2 940	46 550
P300 S AWD	NC	M	4 253	52 340
D180	NC	M	140	43 450
Surcoût SE : S + 3 270 €				
Surcoût HSE : SE + 4 420 €				

E-PACE

P200 AWDAuto.	13	M	7 890	41 750
P250 AWD Auto.	16	M	8 753	44 550
P300 S AWD Auto.	20	M	10 500	53 400
D150	9	M	953	37 100
D180 AWD	11	M	1 490	41 750
D240 S AWD Auto.	15	M	6 053	52 100
Surcoût S : "base" + 4 900 €				
Surcoût SE : S + 3 600 €				
Surcoût HSE : SE + 7 050 €				

XF

2.0 200 ch Pure Auto.	12	M	2 153	46 540
2.0 250 ch Pure Auto.	15	M	4 050	50 070
2.0 300 ch Prestige AWD Auto.	NC	M	4 890	61 990
3.0 380 ch S Auto.	27	M	10 500	84 840
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	8	M	113	41 820
2.0 D 180 ch Pure	9	M	140	44 120
2.0 D 240 ch Pure Auto.	15	M	2 300	50 880
3.0 D 300 ch Prestige Auto.	19	M	2 610	65 000
Surcoût Prestige : Pure + 4 760 € à + 5 150 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 8 960 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 2 920 €				
Surcoût S : R-Sport + 5 950 €				

NOUVELLE XF SPORTBRAKE

Surcoût : berline + 2 500 €

F-TYPE COUPE

2.0 300 ch Auto.	19	M	7 073	62 220
3.0 340 ch	24	M	10 500	71 290
3.0 380 ch	28	M	10 500	85 610
R Auto.	46	M	10 500	121 710
SVR AWD Auto.	50	M	10 500	144 910
Surcoût R-Dynamic : "base" + 4 840 €				
Surcoût Chequered Flag : R-Dynamic + 9 240 €				

F-TYPE CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 050 € à + 7 060 €

F-PACE

2.0 250 ch Pure AWD Auto.	NC	M	7 073	52 060
2.0 300 ch Pure AWD Auto.	NC	M	10 500	55 620
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	27	M	10 500	83 508
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	NC	M	1 101	44 410
2.0 D 180 ch Pure AWD	10	M	1 873	47 010
2.0 D 240 ch Pure AWD Auto.	NC	M	5 573	53 760
3.0 D 300 ch Pure AWD Auto.	19	M	4 890	59 810
Surcoût Prestige : Pure + 5 200 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 7 748 € à + 8 298 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 4 300 € à + 4 350 €				
Surcoût S : R-Sport + 9 898 €				

I-PACE

EV400 S	10	B	6 000	79 990
Surcoût SE : S + 8 010 €				
Surcoût HSE : SE + 6 040 €				

XJ

3.0 Diesel 300 ch Luxe Auto.	19	M	8 460	87 060
Surcoût Luxe Premium : Luxe + 4 780 €				
Surcoût XJ50 : Luxe Premium + 4 910 €				
Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 7 460 €				
Surcoût Autobiography : Portfolio + 22 690 €				

JEEP

TYPE	CV		B/M*	PRIX

NOUVELLE RENEGADE

1.0 GSE T3 120 ch Sport	7	M	353	19 700
1.3 GSE T4 150 ch Longitude Auto.	8	M	860	26 050
1.6 MultiJet 120 ch Longitude	6	M	85	25 400
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8	M	1 373	28 300
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M	5 573	35 550
Surcoût Longitude : Sport + 3 200 €				
Surcoût Quiksilver Edition : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Brooklyn Edition : Longitude + 2 850 €				
Surcoût Limited : Longitude + 4 300 €				

COMPASS				
1.4 MultiAir 140 ch Sport	8	M	2 300	25 500
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	M	2 300	27 800
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	M	4 050	40 700
Surcoût Longitude : Sport + 3 550 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 700 €				
Surcoût Signature : Limited + 3 000 €				
NOUVELLE WRANGLER				
2.0 T 272 ch Sport Auto.	18	M	10 500	46 750
2.2 MultiJet Sport Auto.	12	M	10 500	46 500
Surcoût Sahara : Sport + 6 600 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 500 €				
Surcoût Overland : Rubicon + 3 450 €				
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	46 050
P250 AWD Auto.	16	M	7 340	50 300
P300 AWD Auto.	20	M	9 050	54 950
D150	9	M	953	39 750
D180 AWD Auto.	11	M	1 613	47 100
D240 AWD Auto.	15	M	3 660	50 900
Surcoût S : "base" + 5 150 €				
Surcoût SE : S + 10 500 €				
Surcoût HSE : SE + 4 100 €				
NOUVEAU DISCOVERY SPORT				
P200 AWD Auto.	12	M	6 553	44 450
P250 AWD Auto.	16	M	7 073	48 650
D150	9	M	690	38 100
D180 AWD Auto.	11	M	1 260	45 400
D240 AWD Auto.	15	M	3 660	49 100
Surcoût S : "base" + 5 700 €				
Surcoût SE : S + 3 850 €				
Surcoût HSE : SE + 10 400 €				
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 €				
RANGE ROVER VELAR				
P250 Auto.	16	M	7 073	58 700
P300 Auto.	20	M	8 753	62 200
D180 Auto.	11	M	1 873	58 700
D240 Auto.	15	M	5 113	62 900
D275 Auto.	18	M	5 573	65 430
D300 Auto.	20	M	5 573	67 200
Surcoût S : "base" + +6 600 €				
Surcoût SE : S + 3 900 €				
Surcoût HSE : SE + 8 000 €				
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 Granlusso : 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 Granlusso : Granlusso + 0 €				
QUATTROPORTE				
S Q4	30	M	10 500	119 650
Diesel	17	M	10 500	103 550
Surcoût Granlusso : "base" + 11 650 €				
Surcoût Granlusso : Granlusso + 0 €				

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MAZDA2 (5 PORTES)				
1.5 SkyActiv-G 90 ch Élégance	5		0	16 550
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection	5	M	70	20 250
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 400 €				
Surcoût Signature : Dynamique + 550 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 350 €				

CX-3				
2.0 SkyActiv-G 121 ch Élégance	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 Élégance	6		0	23 700
Surcoût Dynamique : Élégance + 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 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €				
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €				
NOUVELLE MAZDA3 BERLINE				
Surcoût : 5 portes + 0 €				
NOUVEAU CX-30				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	NC		NC	26 500
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 180 ch Sportline	NC		NC	33 200
1.8 SkyActiv-D 116 ch Style	NC		NC	31 200
Surcoût Style : "base" + 2 700 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 900 €				
Surcoût Inspiration : Sportline + 300 €				
Surcoût Exclusive : Inspiration + 1 800 €				
MX-5				
1.5 SkyActiv-G 132 ch Élégance	7	M	540	26 400
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	2 453	32 200
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 200 €				
MX-5 RF				
Surcoût : MX-5 + 2 500 €				
MAZDA6				
2.0 SkyActiv-G 165 ch Elégance	9	M	1 613	30 800
2.5 SkyActiv-G 194 ch Sélection Auto.	11	M	2 010	40 400
2.2 SkyActiv-D 150 ch Élégance	7	M	45	33 200
2.2 SkyActiv-D 184 ch Sélection Auto.	10	M	70	42 550
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 600 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 3 350 €				
MAZDA6 WAGON (BREAK)				
Idem berline				
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 ch Élégance	10	M	1 101	30 800
2.5 SkyActivG 194 ch Sélection 4x4 Auto.	11	M	3 290	40 200
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	8	M	90	33 200
2.0 Skyactiv-G 184 ch Sélection 4x4	10	M	473	42 350
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 600 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 3 150 €				
Surcoût Takumi : Sélection + 1 300 €				

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CLASSE A				
160 Style Line	6	M	75	28 000
180 Style Line	7	M	40	29 000
200 Style Line 7G-DCT	8	M	45	33 250
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	953	44 450
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	953	50 750
180 d Style Line	6		0	30 300
200 d Style Line 8G-DCT	NC		0	34 550
220 d Progressive Line 8G-DCT	NC		0	42 550
Surcoût Progressive Line : Style Line + 3 200 €				
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 650 €				
NOUVELLE CLASSE A BERLINE				
Surcoût : Classe A + 650 €				
NOUVELLE CLASSE B				
160 Style Line Edition	6	M	173	31 550
180 Style Line Edition	8	M	65	32 550
200 Style Line Edition Auto.	9	M	70	34 450
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M	2 010	44 650
180 d Style Line Edition	6		0	33 850
200 d Style Line Edition Auto.	8		0	34 650
220 d Progressive Line Edition Auto.	11		0	42 750
Surcoût Progressive Line Edition : Style Line Edition + 2 100 €				
Surcoût AMG Line Edition : Progressive Line Edition + 1 900 €				
NOUVEAU CLA COUPÉ				
180 Progressive Line	8	M	50	35 250
200 Progressive Line Auto.	9	M	55	39 500
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	1 490	47 500
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	3 756	54 500
180 d Progressive Line	6		0	36 550
200 d Progressive Line Auto.	8		0	40 800
220 d Progressive Line Auto.	11		0	45 600
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 650 €				
NOUVEAU CLA SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Coupé + 1 200 €				
GLA				
180 Intuition	7	M	540	29 750
200 Intuition	9	M	773	33 300
250 Inspiration	12	M	2 300	39 350
Surcoût Inspiration : Intuition + 2 000 €				
Surcoût Sensation : Inspiration + 2 500 €				
Surcoût Fascination : Sensation + 3 300 €				

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

NOUVELLE CLASSE C

180 Avantgarde Line	NC	M	300	38 800
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	410	44 800
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	10 500	71 700
63 AMG S Auto.	NC	M	10 500	108 200
180 d Avantgarde Line	NC		0	38 800
200 d Avantgarde Line Auto.	8		0	44 800
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	35	48 300
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	540	54 300

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 1 700 €

NOUVELLE CLASSE C BREAK

Surcoût : berline + 1 200 €

NOUVELLE CLASSE C COUPÉ

180 Avantgarde Line	NC	M	300	39 200
200 Avantgarde Line Auto.	10	M	410	45 200
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	10 500	73 200
63 AMG S Auto.	NC	M	10 500	110 200
200 d Avantgarde Line Auto.	NC		0	45 200
220 d Avantgarde Line Auto.	10	M	35	48 700
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	M	540	54 700

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 100 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 800 €

SLC

180 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	16	M	3 473	61 000
43 AMG Matic	NC	M	10 500	72 000
63 AMG S Matic+	42	M	10 500	111 000
200 d Avantgarde Line	9	M	210	53 450
220 d Avtg Line Launch Edition 4M.	11	M	353	56 200
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	M	1 490	59 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	NC	M	8 460	67 700

Surcoût Avantgarde Line : Avantgarde Line Launch Ed. + 1 100 €
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 1 700 €

NOUVEAU GLC COUPÉ

300 AMG Line 4Matic	16	M	3 290	66 300
43 AMG 4Matic	NC	M	10 500	75 600
63 AMG S Matic 9G-MCT	42	M	10 500	114 600
220 d AMG Line Launch Edition 4Matic	11	M	353	61 500
300 d AMG Line 4Matic	14	M	1 873	65 100
400 d AMG Line 4Matic	NC	M	8 173	73 000

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

NOUVEL EQC

400 AMG Line 4Matic	NC	B	6 000	78 950

Surcoût Edition 1886 : AMG Line + 13 500 €

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 COUPE

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	25	M	9 660	78 050
53 AMG 4Matic+	33	M	10 500	97 350
300 d Avantgarde Line	15	M	2 940	67 650
350 d Avantgarde Line	17	M	8 460	68 650
400 d Avantgarde Line	22	M	8 460	74 650

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

NOUVEAU GLS

400 d Executive	NC	M	10 500	98 000

Surcoût AMG Line : Executive + 4 250 €

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	132 050
GT S	41	M	10 500	151 050
GT C	47	M	10 500	162 850
GT R	52	M	10 500	179 650
GT R Pro	NC	M	10 500	223 450

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

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

TYPE	CV		B/M*	PRIX
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
Cooper SE Greenwich	NC	B	6 000	37 600

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

CLUBMAN (NOUVELLE)

One	NC		NC	25 400
Cooper	NC		NC	27 400
Cooper S	NC		NC	31 700
One D	NC		NC	28 400
Cooper D	NC		NC	30 400
Cooper SD	NC		NC	35 900

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

MITSUBISHI

SPACE STAR

TYPE	CV		B/M*	PRIX
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	23 990

Surcoût Intense : Invite + 2 000 €
Surcoût Black Collection : Intense + 0 €
Surcoût Instyle : Intense + 3 300 €

OUTLANDER

PHEV Invite	5		0	36 990

Surcoût Intense : Invite + 6 000 €
Surcoût Instyle : Intense + 6 500 €

NISSAN

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

MICRA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
1.0 IG-T 100 ch Visia Pack	5		0	16 190
1.0 DIG-T 117 ch N-Connecta	6		0	20 390

Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 600 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €
Surcoût N-Sport : N-Connecta + 520 €
Surcoût Tekna : N-Sport + 1 080 €

NOUVEAU JUKE

1.0 DIG-T 117 ch Visia	NC		NC	19 990

Surcoût Acenta : Visia + 1 700 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 800 €
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €

LEAF

150 ch First	4	B	6 000	35 400
217 ch N-Connecta	4	B	6 000	43 700

Surcoût Acenta : First + 1 000
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 800 €

QASHQAI

1.3 DIG-T 140 ch Visia	7	M	70	24 650
1.3 DIG-T 160 ch Acenta	8	M	70	28 700
1.5 dCi 115 ch Visia	6		0	26 300
1.7 dCi 150 ch Acenta	5	M	70	33 050

Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 800 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €
Surcoût Tekna+ : Tekna + 2 250 €

X-TRAIL

1.3 DIG-T 160 ch Acenta DCT	9	M	1 101	32 850
1.7 dCi 150 ch Visia	8	M	540	31 500

Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 300 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 600 €

370 Z COUPÉ

3.7 328 ch	23	M	10 500	33 500
Nismo	25	M	10 500	45 400

Surcoût Pack : "base" + 3 400 €

370 Z ROADSTER

Surcoût : coupé + 3 000 €

GT-R

3.8 570 ch Premium Edition	49	M	10 500	99 911
Nismo	53	M	10 500	184 950

Surcoût Black Edition : Premium Edition + 2 889 €
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 9 000 €

OPEL

NOUVELLE CORSA

TYPE	CV		B/M*	PRIX
1.2 75 ch	4		0	14 600
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	16 800
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	22 100
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	18 600
e Sélection	1	B	6 000	29 900

Surcoût Edition : Sélection + 750 €
Surcoût Elegance : Edition + 2 400 €
Surcoût GS Line : Elegance + 200 €
Surcoût First Edition : Edition + 2 600 €

CROSSLAND X

1.2 83 ch Edition	5		0	19 150
1.2 Turbo 110 ch Edition	6		0	20 750
1.2 Turbo 130 ch Design 120 ans	7		0	24 450
1.5 Diesel 102 ch Edition	5		0	22 050
1.5 Diesel 120 ch Elegance Auto.	6		0	25 400

Surcoût Elegance : Edition + 1 400 €
Surcoût Design 120 ans : Innovation + 1 400 €
Surcoût Ultimate : Design 120 ans + 2 550 €

NOUVELLE ASTRA

1.2 Turbo 110 ch	5		0	22 700
1.2 Turbo 130 ch Elegance	6		0	25 300
1.2 Turbo 145 ch Ultimate	7		0	30 500
1.5 Diesel 102 ch	5		0	25 300
1.5 Diesel 122 ch Elegance Auto.	6		0	29 500

Surcoût Elegance : "base" + 1 700 €
Surcoût Ultimate : Elegance + 4 500 €

NOUVELLE ASTRA SPORTS TOURER

Surcoût : berline + 800 €

GRANDLAND X

1.2 Ecotec Turbo 130 ch Edition	7	M	40	26 900
1.6 Turbo 180 ch Elite Auto.	10	M	210	36 750
Hybrid4 300 ch Elite	9		0	47 750
1.5 Ecotec Diesel 130 ch Edition	7		0	28 900
2.0 Diesel 177 ch Elite Auto.	9	M	70	38 450

Surcoût Design Line : Edition + 3 400 €
Surcoût Elite : Design Line + 2 350 €
Surcoût Ultimate : Elite + 2 350 €

INSIGNIA GRAND SPORT

1.5 Turbo 140 ch Edition	8	M	80	28 150
1.5 Ecotec Turbo 165 ch Elegance	9	M	80	32 850
1.6 Ecotec Diesel 110 ch Edition	6	M	35	30 650
1.6 Diesel 136 ch Elegance	7	M	60	33 850
2.0 Diesel 170 ch Elite	10	M	613	38 150

Surcoût Elite : Elegance + 2 400 €
Surcoût Ultimate : Elite + 3 950 €

INSIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)

Surcoût : Grand Sport + 1 300 € à + 1 500 €

COMBO LIFE

1.2 110 ch Edition	6	M	45	22 770
1.2 130 ch Edition Auto.	NC		NC	25 620
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	23 570
1.5 Diesel 130 ch Edition	7		0	25 170

Surcoût Elegance : Edition + 2 230 €

PEUGEOT

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

ION

TYPE	CV		B/M*	PRIX
Active	1	B	6 000	26 900

108 (3 PORTES)

1.0 VTi 72 ch Like	4		0	11 450

Surcoût Active : Access + 1 200 €
Surcoût Style : Active + 900 €

108 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €
Surcoût Allure : Active + 2 050 €
Surcoût Collection : Allure + 200 €
Surcoût GT Line : Allure + 950 €
Surcoût Top! Roland Garros : GT Line + 1 600 €

NOUVELLE 208

1.2 PureTech 75 ch Like	NC		0	15 500
1.2 PureTech 100 ch Active	5		0	18 700
1.2 PureTech 130 ch Allure Auto.	6		0	24 000
1.5 BlueHDi 100 ch Like	5		0	18 000
e Active	NC	B	6 000	32 100

Surcoût Active : Like + 2 000 €
Surcoût Allure : Active + 1 700 €
Surcoût GT Line : Allure + 2 300 €

2008				
1.2 PureTech 82 ch Active	4		0	19 450
1.2 PureTech 110 ch Active	5		0	20 950
1.2 PureTech 130 ch Signature Auto.	7		0	23 550
1.5 BlueHDi 100 ch Active	5		0	22 100
1.5 BlueHDi 120 ch Allure Auto.	6		0	26 750
Surcoût Signature : Active + 800 €				
Surcoût Allure : Active + 2 050 €				
Surcoût GT Line : Allure + 1 200 €				
Surcoût Crossway : GT Line + 450 €				
308				
1.2 PureTech 110 ch Access	5		0	21 350
1.2 PureTech 130 ch Allure	6		0	27 200
GTi by Peugeot Sport	16	M	1 373	38 900
1.5 BlueHDi 100 ch Access	5		0	23 200
1.5 BlueHDi 130 Active	6		0	26 800
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9		0	36 450
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 €				

PORSCHE

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 €			
NOUVELLE ZOE			
R110 Zen	1	B 6 000	34 000
R135 Zen	1	B 6 000	34 600
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €			
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	18 000
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 + 1 900 €			
Surcoûr Sunset : Zen + 500 €			
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	25 300
1.3 TCe 160 ch Intens	8	M 75	28 800
R.S.	17	M 2 300	38 300
R.S. Trophy 300	19	M 8 173	44 300
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 + 2 200 €			
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	25 700
1.3 TCe 140 ch Zen	7	M 410	28 900
1.3 TCe 160 ch Intens	9	M 410	32 500
1.7 Blue dCi 120 ch Life	6	M 85	28 200
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M 85	34 600
Surcoût Trend : Life + 600 €			
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Limited : Zen + 600 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €			
Surcoût Black Edition : Intens + 1 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €			
GRAND SCÉNIC			
Surcoût : Scénic + 600 €			
NOUVEAU KADJAR			
1.3 TCe 140 ch Life	8	M 353	26 400
1.3 TCe 160 ch Intens	9	M 353	32 800
1.5 Blue dCi 115 ch Life	6	0	28 600
1.7 Blue dCi 150 ch Intens	8	M 80	35 900
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	34 200
1.8 TCe 225 ch Intens EDC	13	M 3 660	38 300
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 + 2 800 €			
Surcoût S-Edition : Intens + 4 000 €			
Surcoût Initiale Paris : S-Edition + 1 300 €			
TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			
NOUVEAU KOLEOS			
2.0 Blue dCi 150 ch Life X-Tronic	8	M 953	34 050
2.0 Blue dCi 190 ch Zen X-Tr. All-Mode 4x4-i	11	M 1 613	40 450
Surcoût Zen : Life + 2 400 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 250 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 800 €			
ESPACE			
1.8 TCe 225 ch Zen EDC	13	M 4 460	42 200
2.0 Blue dCi 160 ch Life EDC	9	M 353	39 600
2.0 Blue dCi 200 ch Intens EDC	11	M 613	49 000
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

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (5 PORTES)			
1.0 60 ch Style	3	0	12 425
Surcoût Chic : Style + 600 €			
IBIZA			
1.0 80 ch Référence	4	0	14 480
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	17 410
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	18 160
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	18 045
Surcoût Style : Référence + 2 010 €			
Surcoût Urban : Style + 695 €			
Surcoût Xcellence : Style + 1 350 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 590 €			
ARONA			
1.0 EcoTSI 95 ch Référence	5	0	16 900
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	20 400
1.5 TSI ACT 150 ch FR	7	0	25 300
1.6 TDI 95 ch Référence	5	0	19 500
Surcoût Style : Référence + 2 800 €			
Surcoût Urban : Style + 1 250 €			
Surcoût Xcellence : Style + 2 700 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 000 €			
LEON			
1.0 TSI 115 ch Style	6	0	23 640
1.5 TSI ACT 150 ch Xcellence	7	0	28 740
Cupra 290 DSG	19	M 1 153	37 780
1.6 TDI 115 ch Style	6	0	26 640
2.0 TDI 150 ch Xcellence	8	0	31 740
Surcoût Urban : Style + 360 €			
Surcoût Xcellence : Style + 3 100 €			
Surcoût FR : Xcellence + 0 €			
LEON ST (BREAK)			
Cupra 300 DSG 4Drive	18	M 2 010	40 990
Surcoût : 5 portes + 1 150 €			
ATECA			
1.0 TSI 115 ch Référence	6	M 50	22 400
1.5 TSI ACT 150 ch Style	8	0	27 900
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M 2 940	36 600
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	26 700
2.0 TDI 150 ch Style	8	M 40	31 500
2.0 TDI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	10	M 113	40 200
Surcoût Style : Référence + 3 700 €			
Surcoût Urban : Style + 1 300 €			
Surcoût Xcellence : Style + 3 300 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 300 €			
NOUVEAU CUPRA ATECA			
2.0 TSI 300 DSG 4Drive	NC	NC	43 150
NOUVEAU TARRACO			
1.5 TSI 150 ch Style	8	M 613	33 370
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M 3 113	42 440
2.0 TDI 150 ch Style	8	M 70	36 220
2.0 TDI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	10	M 210	45 290
Surcoût Urban : Style + 1 500 €			
Surcoût Xcellence : Style + 3 870 €			
ALHAMBRA			
1.4 TSI 150 ch Style	9	M 2 300	38 590
2.0 TDI 150 ch Référence	8	M 210	36 990
2.0 TDI 177 ch Premium7 DSG	10	M 690	46 310
Surcoût Style : Reference + 3 340 €			
Surcoût Premium7 : Style + 2 840 €			

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CITIGO (3 PORTES)			
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	9 500
1.0 MPI 75 ch Active	3	0	10 000
Surcoût Edition : Active + 1 690 €			
Surcoût Monte-Carlo : Edition + 690 €			
Surcoût Style : Monte-Carlo + 10 €			
CITIGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
NOUVELLE FABIA			
1.0 MPI 60 ch Edition	4	0	14 800
1.0 TSI 95 ch Edition	5	0	17 300
Surcoût Monte-Carlo : Edition + 900 €			
Surcoût Style : Monte-Carlo + 500 €			
NOUVELLE FABIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
NOUVEAU KAMIQ			
1.0 TSI 95 ch Active	NC	NC	19 870
1.0 TSI 116 ch Active	NC	NC	20 870
1.5 TSI ACT 150 ch Business	NC	NC	25 960
1.6 TDI 116 ch Active	NC	NC	23 630
Surcoût Ambition : Active + 2 400 €			
Surcoût Style : Ambition + 3 110 €			
NOUVELLE SCALA			
1.0 TSI 95 ch Active	NC	NC	19 460
1.0 TSI 116 ch Active	6	0	20 540
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	NC	NC	24 260
1.6 TDI 116 ch Active	6	0	23 220
Surcoût Ambition : Active + 2 400 €			
Surcoût Style : Ambition + 3 110 €			
KAROQ			
1.0 TSI 116 ch Ambition	6	0	26 980
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	0	28 990
2.0 TSI 190 ch Sportline DSG 4x4	11	M 860	38 440
1.6 TDI 116 ch Ambition	6	0	30 330
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	M 35	31 930
2.0 TDI 190 ch Scout DSG 4x4	10	M 90	39 790
Surcoût Sportline : Scout + 920 €			
Surcoût Style : Ambition + 3 360 €			
OCTAVIA			
1.0 TSI 116 ch Active	6	0	21 990
1.5 TSI ACT 150 ch Edition	7	0	27 090
RS	14	M 1 260	36 390
1.6 TDI 116 ch Active	5	0	24 690
2.0 TDI 150 ch Edition	7	0	29 090
2.0 TDI 184 ch RS 4x4	10	NC	37 990
Surcoût Edition : Active + 3 320 €			
OCTAVIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 830 €			
OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
2.0 TSI 190 ch DSG	11	M 2 300	34 100
2.0 TDI 184 ch DSG	10	M 690	35 740
KODIAQ			
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M 613	28 090
2.0 TSI 190 ch Scout DSG 4x4	11	M 2 010	41 010
2.0 TDI 150 Ambition DSG	8	NC	36 970
2.0 TDI 190 Scout DSG 4x4	11	M 210	44 060
RS	14	M 1 873	52 210
Surcoût Ambition : Active + 2 450 €			
Surcoût Style : Scout + 790 €			
Surcoût Sportline : Style + 1 300 €			
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 220 €			
NOUVELLE SUPERB			
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	0	36 250
2.0 TSI 190 ch Style DSG	10	M 353	38 450
2.0 TSI 272 ch Sportline DSG 4x4	16	M 1 490	47 450
1.6 TDI 120 ch Style DSG	6	0	38 350
2.0 TDI 150 ch Style DSG	NC	NC	39 950
2.0 TDI 190 ch Style DSG	10	0	41 550
Surcoût Sportline : Style + 3 100 €			
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 900 €			
NOUVELLE SUPERB COMBI			
Surcoût : berline + 1 100 €			
NOUVELLE SUPERB SCOUT			
2.0 TSI 272 ch DSG 4x4	NC	NC	46 250
2.0 TDI 190 ch DSG 4x4	NC	NC	45 950

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO			
1.0 71 ch Pure	4	0	11 290
0.9 90 ch Passion	4	M 40	14 550
EQ Pure	NC	B 6 000	23 250
Surcoût Passion : Pure + 1 650 € à + 2 175 €			
Surcoût Urbanshadow Edition : Passion + 0 €			
Surcoût Perfect : Passion + 125 €			

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

Surcoût Prime : Passion + 2 025 €
Surcoût Brabus Style : Prime + 1 745 € à + 1 750 €

FORTWO CABRIO

Surcoût : Coupé + 3 300 €

FORFOUR

1.0 71 ch Pure	4	M	35	12 190
0.9 90 ch Passion	4	M	60	15 450
EQ Pure	1	B	6 000	24 150

Surcoût Passion : Pure + 1 650 € à + 2 175 €
Surcoût Urbanshadow Edition : Passion + 0 €
Surcoût Perfect : Passion + 125 €
Surcoût Prime : Perfect + 1 125 € à + 2 025 €
Surcoût Brabus Style : Prime + 1 750 € à + 1 950 €

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*		PRIX
TIVOLI				
160 e-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
CELERIO				
1.0 VVT 68 ch Avantage	3		0	9 790

Surcoût Privilège : Avantage +1 600 €
Surcoût Pack : Privilège + 800 €

IGNIS

1.2 Dualjet Avantage	5		0	12 990
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4		0	16 540

Surcoût Privilège : Avantage + 1 150 €
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €

SWIFT

1.2 Dualjet Avantage	4		0	13 440
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4		0	16 890
1.0 Boosterjet Privilège	5		0	15 890
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5		0	18 090
Sport	7	M	75	20 700

Surcoût Privilège : Avantage + 1 250 €

BALENO

1.2 Dualjet Privilège	4		0	14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4		0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5		0	17 490

Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €

NOUVEAU JIMNY

1.5 VVT Avantage	6	M	2 153	17 225

Surcoût Privilège : Avantage + 700 €
Surcoût Pack : Privilège + 2 070 €

NOUVEAU VITARA

1.0 Boosterjet Avantage	6	M	55	18 390
1.4 Boosterjet Pack	7	M	173	23 790

Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €
Surcoût Style : Pack + 2 500 €

S-CROSS

1.0 Boosterjet Avantage	6	M	50	19 740
1.4 Boosterjet Style	7	M	353	25 390

Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €

TESLA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE MODEL 3				
Autonomie Standard Plus	4	B	6 000	48 600
Performance	9	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	9	B	6 000	82 500
Performance	10	B	6 000	100 400

MODEL X

Autonomie Standard	9	B	6 000	88 200
Performance	10	B	6 000	106 000

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO (3 PORTES)				
1.0 VVT-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 VVT-i 70 ch Active	4		0	14 550
1.5 VVT-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 + 2 550 €

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	25 400
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8		0	27 350
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	860	35 240
1.6 TDI 115 ch Lounge	6		0	28 760
2.0 TDI 150 ch Lounge	8	M	40	30 710

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	24 590
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0	28 280
1.5 TSI EVO 150 ch Confortline	7		0	29 750
GTI Performance DSG	14	M	353	40 590
R	19	M	2 010	48 110
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0	27 840
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0	32 510
e-Golf	4	B	6 000	33 950

Surcoût Confortline : Trendline + 2 000 €
Surcoût IQ Drive : Confortline + 1 000 €
Surcoût Carat : Confortline +2 490 €

GOLF VII SW (BREAK)

1.0 TSI 115 ch Confortline	6		0	27 590
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0	29 280
1.5 TSI EVO 150 ch IQ Drive	7		0	32 050
1.6 TDI 115 ch Confortline	6		0	30 840
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0	33 510

Surcoût IQ Drive : Confortline + 1 300 €
Surcoût Carat : Confortline + 2 490 €

GOLF SPORTSVAN

1.0 TSI 115 ch Confortline	6		0	28 070
1.5 TSI EVO 130 ch Confortline	7		0	29 640
1.5 TSI EVO 150 ch IQ Drive DSG	8		0	33 720
1.6 TDI 115 ch Confortline	6		0	31 370
2.0 TDI 150 ch Confortline DSG	7		0	35 880

Surcoût IQ Drive : Confortline + 450 €
Surcoût Carat : Confortline + 2 880 €

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 IQ Drive : Confortline + 1 200 €
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 €

NOUVELLE PASSAT

1.5 TSI EVO 150 ch	NC		NC	33 865
2.0 TSI 190 ch Lounge DSG	10	M	353	43 650
GTE	NC		NC	50 200
1.6 TDI 120 ch DSG	6		0	37 155
2.0 TDI EVO 150 ch	NC		NC	37 670
2.0 TDI 190 ch Lounge DSG 4Motion	10	M	55	48 865

Surcoût Lounge : "base" + 5 360 €
Surcoût Elegance : Lounge + 3 205 €
Surcoût R-Line : Lounge + 3 065 €

NOUVELLE PASSAT SW

Surcoût berline : + 1 045 € à + 1 150 €

NOUVELLE PASSAT ALLTRACK

2.0 TDI 190 ch DSG	10	M	55	48 250

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
2.0 TDI 177 ch Lounge DSG	10	M	690	47 760

Surcoût IQ Drive : Lounge + 600 €
Surcoût Carat : Lounge + 4 090 €

TOUAREG

3.0 TDI 231 ch Carat	14	M	4 253	65 280
3.0 TDI 286 ch Carat	18	M	4 253	70 710

Surcoût Carat Exclusive : Carat + 8 450 €
Surcoût R-Line Exclusive : Carat Exclusive + 1 900 €

CADDY

1.0 TSI 102 ch Trendline	6	M	85	22 170
1.4 TSI 130 ch Trendline	7	M	1 740	23 290
2.0 TDI 102 ch Trendline	5	M	540	24 650
2.0 TDI 122 ch Trendline 4Motion	7	M	1 613	28 110
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M	1 050	27 950

Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 € à + 3 150 €
Surcoût Alltrack : Confortline + 3 000 €

CADDY MAXI

Surcoût : Caddy + 2 260 € à 2 360 €

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XC40				
T3	9	M	1 050	31 650
T4 Momentum Geartronic	11	M	2 153	39 720
T5 Momentum AWD Geartronic	15	M	3 756	44 820
T5 Twin Engine Momentum	8		0	45 600
D3	8	M	85	34 250
D4 Momentum AWD Geartronic	10	M	173	43 770

Surcoût Momentum : "base" + 2 120 €
Surcoût R-Design : Momentum + 4 400 €
Surcoût Inscription : Momentum + 4 000 €
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 370 €

NOUVELLE S60

T8 R-Design First Edition	NC		NC	60 900
T8 Polestar Engineered	NC		NC	67 600

Surcoût Inscription First Edition : R-Design First Edition + 0 €

NOUVELLE V60

T4 Geartronic	11	M	2 153	39 900
T8 R-Design	NC		NC	63 490
D3 150 ch	8	M	35	37 500
D4 190 ch Momentum Geartronic	10	M	45	45 300

Surcoût Momentum : "base" + 2 300 €
Surcoût R-Design : Momentum + 6 740 €
Surcoût Inscription : R-Design + 60 €
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 6 200 €

XC60

T4 Momentum Geartronic	11	M	3 853	45 680
T5 Momentum AWD Geartronic	15	M	4 673	51 330
T8 Momentum AWD	18		0	67 380
D3 Momentum	8	M	173	42 730
D4 Momentum	10	M	113	45 630
B4 Momentum AWD	NC		NC	50 930
B5 Momentum AWD	NC		NC	55 430

Surcoût R-Design : Momentum + 6 300 €
Surcoût Inscription : R-Design + 500 €
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 450 €

S90

T4 Momentum Geartronic	11	M	2 300	48 300
T5 Momentum Geartronic	15	M	2 153	53 700
T8 Momentum	18		0	70 750
D3 Momentum Geartronic	8	M	60	47 900
D4 Momentum Geartronic	10	M	55	50 300
D5 Momentum AWD Geartronic	14	M	860	57 000

Surcoût R-Design : Momentum + 7 050 €
Surcoût Inscription : R-Design + 550 €
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 3 900 €

V90

Surcoût S90 + 2 450 € à + 2 900 €

V90 CROSS COUNTRY

T5 AWD Geartronic	16	M	5 340	62 200
T6 AWD Geartronic	21	M	6 300	68 500
D4 AWD Geartronic	11	M	613	58 800
D5 AWD Geartronic	14	M	1 373	62 900

Surcoût Pro : "base" + 6 100 €
Surcoût Luxe : Pro + 5 520 €

NOUVEAU XC90

T8 Momentum	NC		NC	80 900
B5 Momentum Geartronic AWD	NC		NC	65 500

Surcoût R-Design : Momentum + 7 300 €
Surcoût Inscription : R-Design + 300 €
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 300 €

Auto Plus lance de nouveaux contenus Premium sur son site





Profitez du journal avant les autres

- Votre journal Auto Plus en numérique la veille de sa parution sur tous les supports (ordinateur, tablette et mobile).
- L'accès illimité à 10 ans d'archives 24H/24.
- Si option Papier + Numérique : Votre journal papier livré chez vous en avant-première.



Consultez des contenus exclusifs

- L'accès à la seule base de référencement des pannes les plus fréquentes (exclusivité Auto Plus).
- Tous les essais des véhicules effectués par la rédaction sur 10 ans.
- Toutes les mesures du labo Auto Plus.
- Les remises constructeurs sur les voitures neuves.



Disposez d'outils pratiques pour votre quotidien d'automobiliste

- Calculatrice LOA/LLD.
- L'accès gratuit aux webinaires thématiques.



Le site autoplus.fr en illimité

- Tous les contenus du site et de l'appli en illimité et gratuit.
- Un confort de lecture avec une pub limitée sur le site et l'appli.

Rendez-vous sur autoplus.fr

Pas encore abonné ?



- Connectez-vous à **autoplus.fr** et profitez de nos offres d'abonnement à partir de **1€/mois sans engagement** pour découvrir tous les contenus **Premium.**
- Ou **flashez le code** ci-contre :

aj MARCHÉS DIRECTS

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1

4.5/5
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY
eKomi

Ancien Moderne

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

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Quattro ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie - Espace Elysée - 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 854 846 - N° ORIAS : 07001 752 - www.orias.fr

VOLVO V40 T2 122 CH SIGNATURE ÉDITION

CETTE ÉDITION SUREQUIPÉE CONJUGUE ÉQUIPEMENTS LUXUEUX, INNOVATIONS ET DESIGN DISTINCTIF.
ELLE BÉNÉFICIE D'UN AVANTAGE CLIENT DE 4 340 €(2)

VÉHICULES EN STOCK – DISPONIBLES SANS DÉLAI

250€ /MOIS (1) AVEC APPORT DE 2 400€
LLD* 48 MOIS / 40 000 KM

ENTRETIEN, GARANTIE ET ASSISTANCE 24/24 INCLUS DANS LA LIMITE DU STOCK



RENDEZ-VOUS D'ESSAI SUR ACTENA.FR

(1) Offre de location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule VOLVO V40 T2 SIGNATURE EDITION BM6 peinture noire 019, jantes alliage 17" Rodinia Noir Brillant. Offre réalisée sur la base du tarif au 15/10/2018. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée de 48 mois et un kilométrage de 40 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des pertes totales. Carte grise non incluse. Malus 473€ non inclus. Offre valable dans la limite des stocks disponibles, sauf modifications du tarif constructeur, des taux financiers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc...). Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés réservée aux professionnels, régie par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 66 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L 512-6 et L 512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677.
VOLVO V40 T2 SIGNATURE EDITION BM6 : Consommation Euromix (L/100 km) : 5,9 – CO2 rejeté (g/km) : 137.
(2) Avantage client de 4 340€ d'équipement optionel par rapport au prix recommandé au 15/10/2018 d'une Volvo V40 Momentum et des options individuelles

ACTENA AUTOMOBILES

75 PARIS 16	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHILLY	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

PRIOD

©VICTORIA-PRESS

HONDA



Honda BOX [3]

Louez votre Honda,
ON VOUS OFFRE L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE [2]
—
AVANTAGE CLIENT DE 7 000€ [1]
Location avec Option d'Achat 60 mois - 25000 km/an

CIVIC

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ.
VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER
Consommation et émissions du modèle présenté en cycle mixte : 5,8 l/100 km et 133 g de CO2/km.

(1) AVANTAGE CLIENT DE 7000 € composé **d'une remise de 3700 €** (déduite du prix tarif du véhicule neuf) chez les concessionnaires participants et **d'un avantage client de 3347 €** (1) provenant de la Honda Box, incluant entretien et garantie offerts (2) pendant toute la durée d'une location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail) d'un véhicule Honda Civic Essence (hors Type R) neuf de 36 à 60 mois et moins de 25000 km/an. EXEMPLE POUR UNE CIVIC Essence (hors Type R), 60 MOIS ET KILOMETRAGE ANNUEL INFERIEUR A 25000 KM. **(2)** Entretien et extension de garantie (au-delà de la garantie constructeur 3 ans ou limitée à 100000 km) offerts pendant toute la durée de la location, pour toute LOA ou crédit-bail de 36 à 60 mois et 25000 km max / an sur une Honda Civic Essence (hors Type R) neuve. Contrat H Box N°21701106 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail, RCS Paris 399 181 924. 1 bd Haussmann 75009 Paris.
N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 PARIS CEDEX 09. Vous disposez d'un droit de rétractation. **(3)** Soit un avantage client Honda Box dans le cadre d'une souscription d'une LOA (ballon ou linéaire) ou crédit-bail pour une Civic Essence (hors Type R) neuve sur 60 mois et 25000 km d'une valeur de 3347 € (composé d'un Contrat d'entretien d'une valeur de 2738 € et d'une extension de garantie 2 ans d'une valeur de 609 €) sur la base du tarif en vigueur au 01/07/2019.
Offre accessible aux particuliers et professionnels **jusqu'au 31 décembre 2019.** Offre valable chez les concessionnaires participants. Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr.

Modèle présenté : Honda Civic Essence 5 portes 1.5 i-VTEC Sport Plus en Rouge Rallye.
*Ouverture selon autorisation préfectorale.

PORTES OUVERTES SAMEDI 12 & DIMANCHE 13 OCTOBRE DANS VOTRE RÉSEAU HONDA ÎLE-DE-FRANCE*

JAPAUTO
75 • PARIS 16
Murat
01 53 84 20 30

JAPAUTO
75 • PARIS 16
Grande Armée
01 45 00 14 51

JAPAUTO
75 • PARIS 11
01 43 14 38 38

DPL MELUN AUTO
77 • VERT-SAINT-DENIS
01 64 14 49 90

DPL MAREUIL AUTO
77 • MAREUIL-LÈS-MEAUX
01 60 24 76 35

INTERNATIONAL AUTOMOBILES
78 • VERSAILLES
01 39 07 24 00

COURTOIS AUTOMOBILES
78 • CHAMBOURCY
01 71 52 11 00

GARAGE DU CLOS
91 • LINAS / MONTLHÉRY
01 69 80 72 80

GARAGE DU CLOS
91 • VILLEBON-SUR-YVETTE
01 69 31 55 00

JAPAUTO
92 • COURBEVOIE
01 41 88 30 30

SAINT MAUR AUTO NATION
94 • SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS
01 48 83 08 68

MACH S.A.S.
94 • LE KREMLIN-BICÊTRE
01 43 90 38 80

COURTOIS AUTOMOBILES
95 • SAINT-OUEN-L'AUMÔNE
01 34 32 33 00

www.honda.fr

Nouvelle Audi A1 Advanced
Mode Intense Activé

270€/mois(1)
LLD sur 36 mois
1er loyer de 2 300€.

En mode
all inclusive*.

Montez à bord de votre Audi A1 Advanced et laissez-vous porter. Avec l'Audi smartphone interface, son toit et ses jantes contrastées, sa peinture métallisée... Ainsi équipée, le voyage peut commencer.

*En mode suréquipé.
Location longue durée sur 36 mois et 30 000 km avec Garantie(2), Entretien plus(3) et Assistance inclus. 1er loyer de 2 300 € et 35 loyers de 270 €. Offre valable du 2 septembre au 31 décembre 2019. (1) Exemple pour une Audi A1 25 TFSi BVM 5 Advanced avec option incluse dans les loyers : 1 an de garantie additionnelle, 1er loyer de **2 300€** et 35 loyers de **270€** en location longue durée sur 36 mois et pour 30 000 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 02/09 au 31/12/2019, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15 av de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. **Gamme Audi A1 : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrélé : 4,6 – 6,0. WLTP : 5,5 – 7,1. Rejets de CO2 (g/km) min - max : NEDC corrélé : 104 – 137. WLTP : 125 – 160 «Tarif»** Audi A1 Advanced au 14/06/2019. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. À partir du 1er 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 1er 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 Près
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi Marne-la-Vallée
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Marne-la-Vallée
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.fr

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

Orias n° 11 064 247

SUBARU
Confidence in Motion

LE JAPON CULTIVE LA SÉRÉNITÉ

LE FORESTER HYBRIDE VOUS L'APPORTE



SUBARU Garantie 5 ans kilométrage illimité**

L'HYBRIDE AUTONOME PAR SUBARU
FORESTER e-BOXER

GAMME À PARTIR DE
36 990 €(1)

SUBARU PARTENAIRE DE FFA FFHG

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 rayés de la carte verte. La présente garantie vous est proposée par la société OPTEVEN 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 PMU (directive CE 2007/46) inclus. Frais d'immatriculation en sus. Prix susceptibles de variations à tout moment, sans préavis. Tarifs TTC publics maximum conseillés au 15 mars 2019. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 1 215 000 €. RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Ouen-l'Aumône 95005 Cergy-Pontoise Cedex. **Consommation et émission de CO_2 (sur parcours mixte) NEDC corrélé : 7,3 l/100 km - 154 g/km.**

GIROST AUTOMOBILES	ALARY PATRICE AUTO SAS FRANCIS DAVID	GARAGE LANGLOIS	NAVARRE AUTO	72 AUTO PARC	MECA SPORT	MB CAR
2 rue du Moutot 10150 LAVAU Tél : 03.25.80.57.90	ZA Vallade Nord 24100 BERGERAC Tél : 05.53.57.43.95	10 avenue des Peupliers 35510 CESSON SEVIGNE Tél : 02.99.83.51.00	Rue Jean Jaurès - BP 50316 64230 LESCAR Tél : 05.59.81.06.28	10 bis rue des Frères Renault 72100 LE MANS Tél : 02.43.39.22.55	369 rue Georges Charpak 76150 ST JEAN DU CARDONNAY Tél : 02.32.10.63.67	CD 60 - Route de Vauhallan 91400 SACLAY Tél : 01.69.41.83.13

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1044

du 24 octobre 2019



CHRISTIAN MARTIN

Dossier hybrides et électriques : les nouveautés à l'essai

Les nouveaux modèles se bousculent dans la catégorie des voitures hybrides et électriques. Pour faire le point, nous vous avons concocté un "petit" dossier regroupant une dizaine de modèles.



RENAULT

Renault Captur

C'est peu dire qu'il est attendu, le nouveau Captur ! Le leader de la catégorie des SUV citadins a totalement revu sa copie. Au terme de cette prise en mains, nous vous donnerons nos premières impressions.

BMW X1

Mine de rien, le X1 est, en France, le modèle de BMW le plus diffusé. Aussi lorsqu'il se refait une beauté, on n'hésite pas une seconde, on file chez lui, à Munich, pour faire le point sur les changements qui ont été apportés et surtout pour juger de leur intérêt.



BMW

Et aussi… En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous soyez, sur **SMARTPHONE et TABLETTE**

NE MANQUEZ PAS L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4X4 N° 90

164 pages, 5,95 €

Les dix stars de la rentrée (Renault Captur, Peugeot 2008, Audi Q3 Sportback et Q7, BMW X6, Ford Puma, Land Rover Defender, Mercedes GLS, Nissan Juke, Volkswagen T-Roc cabriolet) sont présentées dans ce numéro. À ne pas rater également, notre super essai du DS 3 Crossback !

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer SNC (EMAS)

MONDADORI FRANCE **Président:** Reworld Media SA

axel springer **Président Axel Springer France:** Frank Mahlberg

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01 41 33 55 94
E-mail: autojournal@mondadori.fr
(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33… suivi du numéro de poste)
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)
Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)
Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)
Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas
Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction: Denis Riflade
Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich (1re 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)

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 SNC (EMAS)
Siège social: 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Cogérants: Gautier Normand et Frank Mahlberg
Codirecteur de la publication: Gautier Normand
Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan
Éditeur du pôle Auto: Tommaso Albinati
Associés: 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: octobre 2019

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier	Allemagne
Taux de fibres recyclées	0%
Certification	PEFC
Impact sur l'eau	Ptot 0,016 kg/tonne

ACPM OJD DIFFUSION

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).

DACIA

LES JOURS + SIMPLES
DU 10 AU 14 OCTOBRE*



© Y. Brossard.

Dacia **Duster**
à partir de **5 €/j**(1)
sans apport

+ 5 ans d'entretien OFFERTS(2)

(1) Soit 150 € par mois. LLD 61 mois

Tout. Simplement.

MODÈLE PRÉSENTÉ : DACIA DUSTER PRESTIGE BLUE dCi 115 4x2 AVEC OPTION À **6,99 €/JOUR**, SOIT 210 €/MOIS, SANS APPORT(3), AVEC 5 ANS D'ENTRETIEN OFFERTS(2).

(1) Exemple pour Dacia Duster Access TCe 100 4x2. 61 loyers de 150 € TTC quel que soit le nombre de jours par mois (soit 5 € TTC par jour pour un mois de 30 jours), hors malus écologique. (1)(3) Location Longue Durée sur 61 mois pour un kilométrage maximum de 60 000 km. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Diac, SA au capital de 409 355 560 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93160 Noisy-le-Grand - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. Offres non cumulables, réservées aux particuliers dans le réseau Dacia participant et valables du 1er au 31 octobre 2019 pour toute commande d'un Dacia Duster neuf. (2) Pack Entretien Dacia offert dans le loyer sur 61 mois - 60 000 km (au 1er des deux termes atteint). Voir détail de l'offre Pack Entretien en points de vente et sur dacia.fr. Le Pack Entretien peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau Dacia participant. (4) Au 1er des deux termes atteint. **Gamme Dacia Duster : consommations mixtes min/max (NEDC corrélé) : 4,2/8,7 l/100 km - émissions CO_2 min/max (NEDC corrélé) : 110/145 g/km.** À partir du 01/09/2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2. À partir du 01/09/2018, la procédure WLTP remplace le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), utilisé précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 mesurées selon WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées NEDC. Actuellement, la communication des valeurs NEDC est encore autorisée. En effet, pour les nouveaux véhicules déjà homologués selon WLTP, les valeurs sont converties en NEDC corrélé pour permettre une meilleure comparaison. *Suivant autorisation.

Garantie **3 ans** ou **100 000 km**(4)
Au premier des deux termes atteint

www.dacia.fr

Booster l’internet
en se souciant de la planète.



Livebox 5
Nouvelle génération

- **Jusqu’à 2 Gbits/s partagés descendants**
  avec un débit maximum par appareil jusqu’à 1 Gbit/s
  et un débit montant de 600 Mbits/s
- **Wifi Intelligent**
  plus stable et plus performant(1)
- **Empreinte carbone réduite**
  coque 100 % en plastique recyclé, moins de composants

Disponible avec les offres Up Fibre : Internet - TV - Téléphone

Plus d’information sur l’engagement environnemental sur bienvivreledigital.fr

Offre soumise à conditions en France métropolitaine avec équipement compatible et sous réserve de raccordement du domicile. Débits théoriques disponibles au niveau de la Livebox et pour une utilisation avec équipement compatible (câble Ethernet, ordinateur et carte réseau). En cas d’usage de votre accès internet sur plusieurs équipements, le débit est partagé. Détail sur orange.fr rubrique Réseau Fibre.

(1) Débit descendant amélioré en comparaison avec le Wifi des Livebox non équipées.

orange™