

Du 24 octobre au 6 novembre 2019



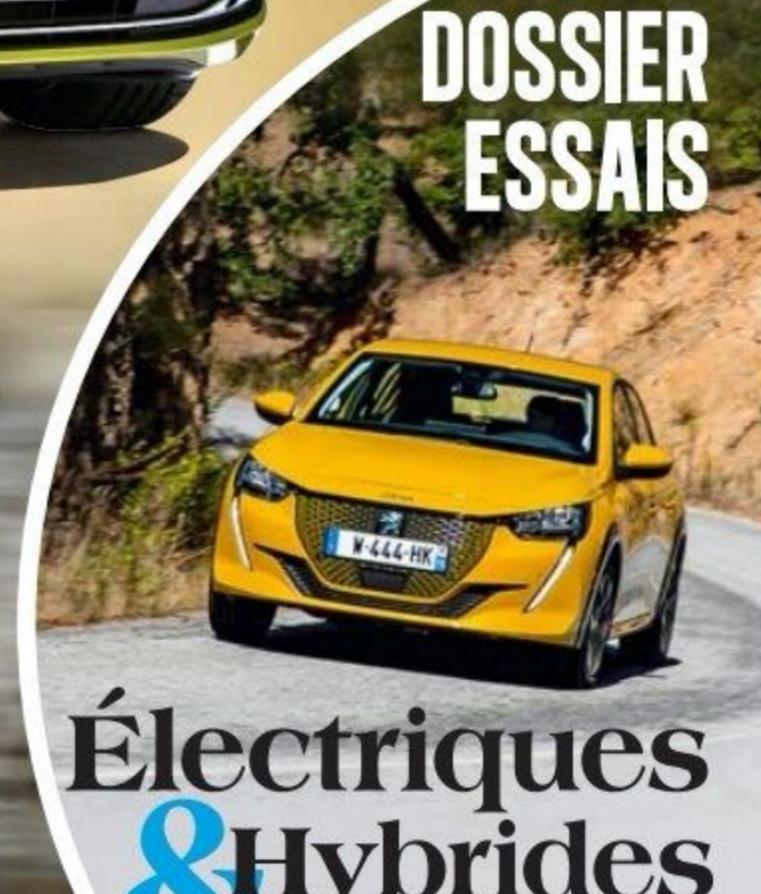
10 NOUVEAUTÉS POUR 2020!

GOLF VIII

Tous les détails sur la nouvelle reine allemande. Elle change en profondeur !



DOSSIER
ESSAIS



Électriques & Hybrides

Les modèles "électrifiés" se multiplient. Faut-il craquer ?

LE POINT EN 8 ESSAIS

1^{ER} ESSAI

RENAULT CAPTUR II

Il place la barre très haut !

M 01117 - 1044 - 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



THE 218



Le plaisir
de conduire



BMW.fr/THE1

N°1 DE LA RELATION CLIENT DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE*

Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW Série 1 selon motorisations : 3,8 à 6,9 l/100 km. Émissions de CO₂ : 98 à 157 g/km selon la norme européenne NEDC corrélée.
* Enquête réalisée par BearingPoint et Kantar en décembre 2018 auprès de clients/usagers d'entreprises/administrations, issus d'un échantillon de 4 000 personnes.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

Jusqu'au 31 décembre 2019,
bénéficiez de 2 offres exclusives :

-20%⁽¹⁾
sur les **Accessoires d'origine**
et les articles de la **Boutique**

Barres de toit
OFFERTES⁽²⁾

pour l'achat d'un coffre de toit



Il n'y a pas de saison pour vous faire plaisir.

L'hiver approche, et une fois encore vous allez pouvoir compter sur votre Mercedes pour atteindre les sommets avec élégance, style et performance.

Rendez-vous chez votre Réparateur Agréé Mercedes-Benz avant le 31 décembre 2019 pour profiter d'offres privilégiées.

Offres valables jusqu'au 31 décembre 2019 sur le tarif constructeur conseillé en vigueur au 1^{er} juin 2019, dans le réseau Mercedes-Benz participant (liste sur www.mercedes-benz.fr). Dans la limite des stocks disponibles. Offres non cumulables avec d'autres offres en cours du Réseau Agréé Mercedes-Benz. (1) Offre valable sur tous les accessoires voitures d'origine Mercedes-Benz et les articles de la Boutique, à l'exception des roues complètes, des sièges enfants, de la collection promotionnelle, des produits Boutique AMG et Mercedes-Grand-Prix. Remise valable uniquement sur le prix de l'accessoire hors pose. Cette offre est réservée aux possesseurs de véhicules particuliers (hors Professionnels) mis en circulation entre le 1^{er} janvier 2017 et le 20 juillet 2019. (2) Cette offre est valable pour tous les véhicules Mercedes-Benz (sauf Classe G) et s'applique uniquement sur les coffres de toit 400 l en coloris argent mat (A000 840 0100) et noir métallisé (A000 840 0000) et 450 l en coloris noir, finition métallisée (A000 840 0300) et coloris argent, finition mate (A000 840 0200). Le coffre de toit de 330 l (A000 840 0400) est exclu de cette opération commerciale. L'offre "Barres de toit offertes" n'est pas cumulable avec l'obtention d'une remise de 20% sur l'achat du coffre de toit. Mercedes-Benz - Siren 622 044 287 RCS Versailles.

Mercedes-Benz



N°1044



Qashqai III/P. 22

VW Golf VIII/P. 12



Mercedes EQC 408 ch/Audi e-tron 408 ch/P. 52



BMW X1 xDrive25i 231 ch/P. 68



Hyundai Ioniq electric 136 ch/P. 67



Lexus RX 450h 313 ch/P. 63

SOMMAIRE

Découvrir

12 10 nouveautés qui vont briller en 2020

Volkswagen Golf VIII, DS 9, Peugeot 3008, Série 2 Gran Coupé, Nissan Qashqai III, Renault Mégane IV, Toyota Yaris IV...

Comprendre

32 **Nouvelles normes**: comment font les constructeurs?

Conduire

42 **Renault Captur 1.3 TCe 155 ch**

51 Dossier hybrides et électriques : les dernières nouveautés à l'essai

52 **Mercedes EQC 408 ch/Audi e-tron 408 ch**

60 **Peugeot e-208 136 ch**

62 **MG ZS EV 143 ch**

63 **Lexus RX 450h 313 ch**

64 **BMW 330e 292 ch**

66 **Volvo XC60 B5 235 ch**

67 **Hyundai Ioniq electric 136 ch**

68 **BMW X1 xDrive25i 231 ch**

72 Les Experts: **Skoda Scala 1.0 TSI 116 ch**

75 Dernier essai: **Citroën Grand C4 SpaceTourer**

Vibrer

76 **2CV E-Classic**: le vintage se met à l'électrique

82 **Formule 1**: Horizon 2020

84 Rétro: **Peugeot 405 Mi16**

Partager

92 La vie de vos autos

93 Le chef des essais vous répond

S'offrir

88 Dossier horlogerie

94 Configurateur: **Mercedes Classe B**

98 Occasion: **Renault Twingo**

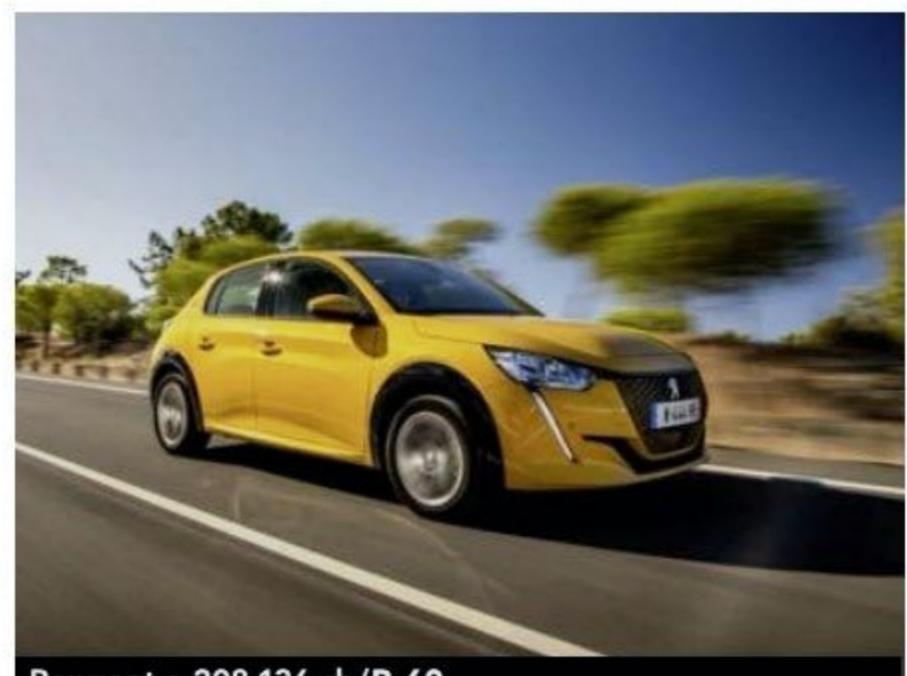
101 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves

109 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces

Du 24 octobre
au 6 novembre 2019



Peugeot e-208 136 ch/P. 60



Renault Twingo/P. 98



Volvo XC60 B5 235 ch/P. 66



2CV électrique/P. 76



MESURES

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 *L'Auto-Journal Evasion & 4x4 n° 90*.



Renault Captur 1.3 TCe 155 ch/P. 42

ŠKODA — FABIA

HÉSITER N'EST PLUS
UNE OPTION



ŠKODA



À PARTIR DE

119€/MOIS⁽¹⁾

1^{ER} LOYER DE 1650€ ILLD 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, 1^{er} 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, 1^{er} 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 corrélaté : 4,5 – 4,7. WLTP : 5,1 – 6,4. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : NEDC corrélaté : 102 – 108. WLTP : 115,5 – 143,4. CO₂ carte grise : 100 – 105. A partir du 1^{er} septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. A partir du 1^{er} septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 74 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

ILS SONT LOURDS!

C'est une tentative avortée, mais elle a malgré tout enflammé les réseaux sociaux. Dans un grand moment de créativité fiscale, sept députés LREM ont proposé un malus sur le poids des véhicules... qui serait venu s'ajouter à celui déjà existant sur les rejets de CO₂. Pour ces parlementaires, on est en excès pondéral à partir de 1 300 kg pour les voitures thermiques et 1 700 kg pour les voitures électriques. L'idée, c'est de punir ceux qui auraient l'envie saugrenue de rouler dans une auto plus grande que nécessaire. Au hasard, un SUV. Tout en pénalisant les riches qui, pensant bêtement faire un geste

éco-responsable en achetant une voiture électrique, auraient l'idée curieuse de préférer rouler en Tesla ou en Porsche Taycan plutôt qu'en Renault Zoe. Sont-ils arrogants... Le côté distrayant de l'affaire, c'est que nous en serions alors arrivés à une triple peine. Les voitures plus lourdes consommant normalement plus de carburant (électriques exceptées), leurs utilisateurs sont déjà fiscalement pénalisés à la pompe. Et qui dit consommations plus importantes dit deuxième couche avec le malus sur le CO₂. Foncièrement, l'idée n'était pourtant pas totalement idiote, à condition qu'elle vienne se substituer au malus existant. Réduire la masse des voitures est la base d'un cercle vertueux. D'ailleurs, amis législateurs, vous allez rire : les constructeurs s'y emploient d'arrache-pied depuis des décennies. Sauf que cela ne se voit pas. Car les gains qu'ils obtiennent par l'usage de matériaux plus légers sont presque immédiatement compensés par la sévérisation des normes en tous genres. Celles qui luttent contre les conséquences de chocs, mais aussi l'obligation de monter ABS, ESP, freinage autonome et autres. Ne parlons même pas de l'hybridation, favorable à la baisse des émissions. Bien sûr, nous avons notre part de responsabilité. Nous ne voulons plus rouler à bord d'autos sans climatisation, avec des vitres manuelles ou un petit autoradio de base. Mais sauf à en venir aux méthodes de l'ancien bloc de l'Est, en imposant la Trabant pour tous (615 kg pour quatre places... mais quelques soucis de polluants!), stigmatiser telle ou telle catégorie de voitures serait juste contre-productif. Cela ne ferait qu'alimenter le rejet en bloc des mesures favorables à l'environnement.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans le dernier numéro, à propos des futures Peugeot, vous présentez la 3008 phase 2 et celle que vous appelez la 6008 (censée "tutoyer les sommets"). Les têtes pensantes de la marque ont-elles conscience de la laideur de ces proues privées de calandre ? Vouloir se distinguer à tout prix, même au risque de rebouter la clientèle, me semble une grave erreur susceptible d'anéantir les efforts déployés ces derniers temps pour devenir premium.

Gilbert Gourdel

Les goûts et les couleurs... Attendons de voir en vrai ce nouveau 3008 pour juger de manière définitive. Un aperçu de ce nouveau traitement de la face avant était présenté avec le concept car Instinct, en 2017. Sur cette silhouette de break de chasse assez sportive, cette "calandre" fonctionnait plutôt bien.

Votre revue, et elle n'est pas la seule, met en exergue les véhicules électriques, hybrides ou non. Où prendra-t-on l'électricité pour recharger ? On nous menace de coupures été comme hiver. Combien de millions de bornes faudra-t-il installer ? Quid des départs et retours de vacances et chassés-croisés ? Tout le monde aura les mêmes besoins en même temps.

François David

La croissance du parc de voitures électriques pose certaines questions qui ne sont pas toutes résolues. Pour la production, le discours officiel est que cela ne nécessitera pas de capacités supplémentaires avant longtemps. Il suffirait de recharger les voitures au moment où la production est en surcapacité, la nuit notamment. Ce qui est encore plus pertinent avec l'électricité renouvelable. Car autant il est possible d'adapter la production d'une centrale classique, autant l'électricité du parc éolien, hydroélectrique ou solaire dépend des conditions climatiques. Les voitures électriques seraient donc en mesure de stocker cette électricité produite sinon en pure perte.

Nouvelle Renault ZOE

La voiture électrique qui
ne change rien à votre quotidien
et ça change tout !



À partir de
169 €/mois⁽¹⁾

Sans condition de reprise.
Location de batterie incluse⁽²⁾.
LLD sur 37 mois, 1^{er} loyer de 2 000 €,
6 000 € de bonus écologique déduits.

MODÈLE PRÉSENTÉ : NOUVELLE RENAULT ZOE INTENS AVEC OPTIONS PEINTURE MÉTALLISÉE ET JANTES ALLIAGE À 276 €/MOIS⁽³⁾, LOCATION DE BATTERIE INCLUSE⁽²⁾, 1^{ER} LOYER DE 2 000 € ET BONUS ÉCOLOGIQUE DE 6 000 € DÉDUITS.

(1) Exemple pour Nouvelle Renault ZOE Life, sous réserve de disponibilité des versions Nouvelle ZOE Life. Location Longue Durée pour 37 mois et 22 500 km avec un 1^{er} loyer de 8 000 €, ramené à 2 000 € après déduction du bonus écologique de 6 000 €, puis 36 loyers de 125 €/mois. (3) Location Longue Durée pour 37 mois et 22 500 km avec un 1^{er} loyer de 8 000 €, ramené à 2 000 € après déduction du bonus écologique de 6 000 €, puis 36 loyers de 232 €/mois. (1)(3) Restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC, SA au capital de 409 355 560 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - Siren 702 002 221 RCS Bobigny. (2) Location de batterie



RENAULT
La vie, avec passion

© J. Steinbiller.



ZE

à 44 € par mois (hors mois de livraison à 74 € calculé au prorata temporis) pour tout contrat souscrit sur la base de 7 500 km/an. Pour tout kilométrage annuel supérieur, voir barème en points de vente. La location de batterie est proposée par DIAC LOCATION - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - Siren 329 892 368 RCS Bobigny. Offres non cumulables réservées aux particuliers, valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'une Nouvelle Renault ZOE neuve du 01/10/2019 au 31/10/2019. Nouvelle Renault ZOE est disponible également en achat intégral (châssis + batterie), voir conditions en points de vente. **Gamme Nouvelle Renault ZOE : consommations min/max (Wh/km) : 172/177. Émissions de CO₂ : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.** Jusqu'à 395 kilomètres d'autonomie WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures), selon version et équipements.

renault.fr

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





DEUX SALLES, DEUX AMBIANCES

On peut être à la pointe du pilotage et de la technologie et se laisser étreindre quelques instants par la nostalgie. C'est ce qui est arrivé avant le Grand Prix de Suzuka à deux pointures du domaine : à gauche de l'image, Max Verstappen (pilote Red Bull Racing/Honda), au volant d'une "youngtimer", la Red Bull RB7 de 2011. À droite, Takuma Sato, rangé de la F1 depuis plus d'une décennie, mais parfaitement à l'aise au volant d'une ancêtre, la Honda

RA272 qui courut la saison de Formule 1 en 1965, et remporta le Grand Prix du Mexique. Deux merveilles d'ingénierie séparées par près d'un demi-siècle. Pour Max Verstappen, "la principale différence, c'est que dans la RB7, j'avais une ceinture de sécurité ! Dans la Honda, il n'y en a pas et je me suis senti un peu bizarre. Avec la RA272, j'ai dû changer de vitesse avec une pédale d'embrayage, ce que je n'avais pas fait depuis longtemps."



10 NOUVEAUTÉS QUI VONT BRILLER EN 2020

EN 2020, NOUS VERRONS REVENIR SUR LE DEVANT DE LA SCÈNE DEUX MONSTRES AUTOMOBILES : NISSAN QASHQAI ET VOLKSWAGEN GOLF. COMME L'ARBRE NE DOIT PAS CACHER LA FORÊT, CES DEUX-LÀ NE DOIVENT PAS MASQUER BIEN D'AUTRES FUTURES STARS.

Par **Florian Chopin** et **Daniel Carroux**

Golf VIII

LA PATRONNE, C'EST ELLE !

Trop occupé à renouveler son image et à mettre en avant ses nouvelles ambitions électriques, Volkswagen n'a pas souhaité présenter sa nouvelle Golf au récent Salon de Francfort. Dommage, l'auto, malgré une silhouette déjà connue, aurait clairement attiré plus de visiteurs que l'ID.3.

VOLKSWAGEN GOLF VIII

LES INFOS CLÉS
À partir de 22 000 €*
Commercialisation : début 2020
Sa cible : Peugeot 308

*Estimation



Les feux s'affinent sur cette dernière génération, donnant une impression de plus grande largeur à la voiture.

Celle qu'elle remplace

Présentée en 2012, la Golf VII était la deuxième compacte du groupe Volkswagen à adopter la plate-forme MQB (la première étant l'Audi A3, dont le renouvellement intervientra dans quelques mois). C'est la dernière génération à disposer d'une carrosserie 3 portes, qui disparaîtra à l'occasion du restylage. Le catalogue s'étend jusqu'à la sportive R, en passant par une offre hybride rechargeable (GTE) et une version 100% électrique qui n'est pas reconduite sur la nouvelle mouture.



Volkswagen Golf VII

La reine est morte ! Vive la reine ! Cet adage n'est toutefois qu'en partie vrai. En effet, si la Golf VII est bel et bien la reine du marché automobile européen, elle est bien loin d'être morte. Sa vie sur le marché de l'occasion ne fait que commencer, d'autant que la nouvelle venue arbore un look très similaire, une habitude allemande dans le domaine. En croisant cette huitième génération de Golf dans la rue, vous reconnaîtrez à coup sûr le modèle : la silhouette est la même (le montant arrière est significatif, la découpe du vitrage...), les dimensions sont quasiment inchangées (largeur et hauteur identiques, 3 cm de mieux en longueur). Vous aurez un sentiment de déjà-vu mêlé à une impression de nouveauté. *“La Golf est une icône et nous avons respecté son ADN, tout en lui donnant plus de modernité et de dynamisme”*, nous explique Vagarsh Saakyan, un des designers ayant officié sur l'intérieur de l'auto. En regardant de plus près, cette Golf VIII apparaît plus longue qu'elle ne l'est grâce à une ligne de caisse qui va de l'optique avant débordant allègrement sur les ailes jusqu'au feu sur la poupe. Elle semble également plus large : à l'avant, les phares sont plus fins, positionnés plus bas et étirés ; à l'arrière, les feux sont également affinés. Le capot moteur arbore de nouveaux modèles concaves et plonge vers la route de façon plus volontaire qu'auparavant. *“L'ensemble a été restructuré et raffiné”*, affirme le designer arménien, dans un français →

parfait. Les fans y reconnaîtront une Golf. Les plus critiques y reconnaîtront une Golf. Volkswagen a réussi son pari : renouveler la Golf tout en conservant sa compacte intacte.

À l'intérieur, les changements sont clairement plus visibles, sans pour autant que l'on puisse parler de révolution.

En effet, de prime abord, tout change : sur la version proposée en studio par Volkswagen, l'ensemble des boutons physiques a disparu au profit de commandes sensitives servant de raccourcis à un écran tactile de

10 pouces. Les versions d'entrée de gamme disposeront d'une dalle de 8,25 pouces avec des molettes pour régler le volume ou encore zoomer dans la carte de la navigation. Mais ici, tout se gère par effleurement : la climatisation, le volume de la radio, et même l'ouverture du (petit) toit ouvrant. À noter que la nuit, certaines zones ne sont pas rétroéclairées. Entouré d'un cadre noir laqué regroupant les compteurs 100 % numériques (10,25 pouces), ainsi que les commandes (également sensitives) de l'éclairage, l'ensemble donne une certaine unité pouvant faire croire à un seul et même écran. Comparé à ce que Volkswagen propose dans sa récente ID.3, l'effet est plus saisissant et fait, paradoxalement, bien plus moderne. *“Ici, nous sommes encore dans le monde de l'automobile, alors que dans l'ID.3 nous sommes dans un monde nouveau qui se rapproche de celui de votre bureau avec un écran posé”*, nous explique Vagarsh



Plusieurs modes de conduite sont proposés, dont un qui permet de personnaliser différentes fonctions (accélérateur, direction...)

L'arête qui court des projecteurs jusqu'aux feux arrière donne beaucoup de personnalité au profil.





La petite vitre à côté du rétroviseur a été allongée pour améliorer la visibilité de trois quarts avant.



Le combiné d'instruments 100% numérique mesure plus de 10 pouces. Il est entièrement personnalisable.



ID.3

À partir de 29 990 € - Mi-2020

Une rivale pour les flottes

L'ID.3 arrivera quelques mois après la Golf. Elle a pourtant été dévoilée quelques semaines avant elle, au Salon de Francfort. Le constructeur ne veut visiblement pas brouiller le message. Comprenez: avec son moteur électrique de 150 ch et sa batterie de 45 kWh (minimum), l'ID.3 représente le futur de Volkswagen et devra séduire les plus enclins à changer de technologie et les flottes d'entreprise. La Golf devra, elle, gérer le présent. Sans stress...



Pour les designers, la Golf est un cas d'école. À chaque nouvelle génération, il faut moderniser... sans casser le moule.



La Golf peut être équipée de projecteurs matriciels qui adaptent largeur et puissance du faisceau à la situation.

Saakyan. Il est vrai que les deux autos n'ont ni les mêmes philosophies, ni les mêmes cibles (*voir ci-dessus*). Dans cette nouvelle organisation, l'écran du système d'info-divertissement est positionné au-dessus des aérateurs: "Le regard est ainsi plus proche de la route qu'auparavant, et les aérateurs disposent d'un angle assez important pour projeter le flux d'air à bonne hauteur", affirme cet ancien étudiant du Strate College, en France. Pourtant, vous savez que vous êtes en terrain connu: les dessins de la console centrale, de la casquette ou des contre-portes vous rappellent qu'il s'agit d'une Volkswagen. De nouveaux éléments apparaissent néanmoins, comme la manette faisant office de levier de vitesses pour la boîte DSG dont la liaison est désormais électrique. Côté qualité, la Golf VIII souffle le chaud et le froid. Le sommet de la planche de bord dispose de matériaux moussés, les bacs de portes reçoivent de la feutrine (à l'avant comme à l'arrière), et pourtant toutes les zones de contact sont en matériaux durs, et cela va jusqu'à l'ensemble de la contre-porte arrière. Volkswagen a clairement besoin de faire des économies, et cela se voit.

La marque n'a pas lésiné sur l'espace proposé aux passagers.

Si l'encombrement total de l'auto ne dépasse pas les 4,30 m de long, l'impression d'habitabilité est nette. L'empattement n'a pas bougé d'un iota (2,63 m), et permet d'offrir de l'aisance au niveau des jambes, sans pour autant que les dossier des sièges avant soient creusés. Les caves à



pieds sont parfaitement logeables, et la garde au toit est excellente. Les assises sont longues et soutiennent bien les jambes. Mais il faudra éviter la place centrale, trop ferme et toujours limitée par le tunnel de transmission destiné aux modèles 4Motion. Quant au coffre, avec 380 dm³, il affiche un volume parfaitement similaire à celui de la Golf VII. Pour la partie mécanique, cette Golf VIII conserve la plate-forme modulaire MQB, mais innove dans sa gamme de motorisations. Ainsi, au sein de l'offre essence comprenant les deux blocs 3 cylindres 1.0 TSI (90 et 110 ch), Volkswagen propose des versions hybrides légères (avec batterie 48 V), baptisées eTSI affichant des puissances de 110, 130 et 150 ch, associées à une boîte DSG7. Deux systèmes hybrides rechargeables développés sur la base du 1.4 TSI couplé à une boîte DSG6 délivreront 204 ch (eHybrid) et 245 ch (GTE). Si la batterie offre une capacité de 13 kWh, l'autonomie en tout électrique n'a pas été annoncée. Le catalogue est complété par une offre diesel plus chiche : deux moteurs 2.0 TDI de 115 et 150 ch. Des versions GTI, GTD, R (300 ch) et GNV (130 ch) arriveront par la suite.

Au rayon équipements, la Golf veut être l'un des modèles les plus connectés du marché.

De nombreuses fonctions (régulateur adaptatif, navigation...) pourront être mises à jour automatiquement, sans repasser par la case concession. Mieux, elles pourront, comme c'est déjà le cas chez Tesla, être téléchargées même après l'achat du véhicule. Dès l'entrée de gamme, le freinage d'urgence avec détection des piétons et des cyclistes, comme le maintien dans la voie, sont opérationnels. Volkswagen met également à disposition le Car2X, un système de communication des données entre véhicules ou avec les infrastructures permettant d'être averti (ou d'avertir les autres usagers) de dangers potentiels sur la route. La Golf pourra également disposer de la conduite semi-autonome de niveau 2 jusqu'à 210 km/h avec le volant dit capacitif aperçu sur la récente Passat restylée. Dans ce cas, le régulateur de vitesse devient prédictif en reprenant les données reçues de la navigation. À bord, la Golf VIII peut proposer la connexion Apple CarPlay sans fil (n'oubliez pas de placer votre téléphone sur la zone de recharge par induction), ainsi qu'un assistant vocal qu'il faudra réveiller via un "Salut Volkswagen!" très amical.

Deux offres hybrides rechargeables seront proposées, toutes deux à partir du 4 cylindres 1.4 TSI. Dans les deux cas, la batterie offrira 13 kWh de capacité.



Pour actionner le toit ouvrant, il suffit de faire glisser son doigt de l'avant vers l'arrière sur la console de toit.



La Golf s'allonge de trois petits centimètres. L'espace à bord, très correct sur l'ancien modèle, progresse peu. Plus embêtant, les plastiques durs restent nombreux.



La découpe très géométrique du coffre le rend pratique pour charger les objets les plus encombrants. Dommage que le seuil soit plus haut que le plancher.



L'avis de Florian Chopin La Golf VIII n'est clairement pas une surprise : elle reprend tous les codes inhérents au modèle, ce qui plaira à ses fans. Mais en entrant dans une ère 100% numérique, l'objet semble se déshumaniser encore un peu plus.



DU 22 OCTOBRE AU 9 NOVEMBRE 2019

L'AUTO E.LECLERC SORT LE GRAND JEU



SUR L'ACHAT
ET LA POSE
DE 2 PNEUS⁽¹⁾



SUR L'ACHAT
ET LA POSE
DE 4 PNEUS⁽¹⁾



TENTEZ de
GAGNER !
DE NOMBREUX
CADEAUX !

et 10€, 20€, 30€, 50€
en e-cartes cadeaux
E.Leclerc⁽²⁾

* Les offres bénéficiant d'un «Ticket E.Leclerc» sont limitées à 15 produits par foyer par opération. Voir modalités en magasin. ⁽¹⁾Offre en Ticket E.Leclerc valable pour tout achat et pose complète (montage, équilibrage et valve) simultanée de 2 ou 4 pneus été/hiver/4 saisons des marques Goodyear ou Dunlop réalisés dans le centre l'auto E.Leclerc vendeur le même jour. Les pneus doivent être par paire de mêmes gammes, dimensions, profils, indices de charge et de vitesse et montés sur le même véhicule. Offre non cumulable avec les exclusivités web et d'autres promotions en cours. ⁽²⁾Retrouvez les modalités du règlement sur www.legrandjeudelauto.leclerc ou à l'accueil de votre centre l'auto E.Leclerc. Pour connaître la liste des magasins participants, les dates et les modalités appelez :

ALLO E.Leclerc

N°Cristal 09 69 32 42 52

APPEL NON SURTAXÉ

Du lundi au samedi, de 8h30 à 19h sauf jours fériés et de 8h30 à 18h les veilles de jour férié.

l'auto
E.Leclerc

DS 9



LES INFOS CLÉS

À partir de 40 000 €*

Commercialisation :
printemps 2020

Sa cible :
Audi A5 Sportback

*Estimation



ILLUSTRATIONS : J.-F. HUBERT

ÇA SE PRÉCISE

Nous l'avions baptisée DS 8. À tort. La berline badgée DS porte le chiffre 9, le fait est. En Chine, du moins, où elle a été vue à l'air libre sans tenue de camouflage. À cet égard, nos esquisses ne se tenaient pas loin de la réalité. Le modèle définitif

garde sa forme de "coupé 4 portes" et, à titre indicatif, atteint 4,93 m en longueur. Comme prévu. Encore faut-il mesurer garder. La DS 9 envoyée en mission en Europe sera très probablement plus courte, en faisant siens l'empattement de la 508 à nous autres destinée. Le mobilier intérieur res-

semblera comme deux gouttes d'eau à celui du DS 7 Crossback et les moteurs seront puisés dans le stock existant. Modules hybrides inclus. Assurément profilée "premium", la DS 9 attire un fort capital de sympathie au premier coup d'œil. Elle a toute sa place en Europe.

Peugeot 3008



LES INFOS CLÉS

À partir de 28 000 €*

Commercialisation :
rentrée 2020

Sa cible :
Renault Kadjar

*Estimation

PORTRAIT REFAIT

Pourquoi changer une signature stylistique, au demeurant récente, qui gagne ? Apparemment, on ne se pose pas ce genre de questions métaphysiques chez Peugeot... Pour preuve, et à l'heure du restylage de mi-carrière, le 3008 se fait refaire le portrait à grands coups de "bourre-pif". C'est simple, la calandre proéminente si caractéristique de la marque disparaît. Place à un bloc d'une seule pièce, légèrement concave pour adoucir le propos, ce qui laisse à penser qu'il y a de l'électricité dans l'air. Raté. En l'état, le 3008 ne se convertit pas à la locomotion 100 % électrique. Les motorisations en activité à ce jour sont reconduites, le lot retenant deux modules hybrides tout neufs.

Le futur SUV 6008 montré à plusieurs reprises dans ces colonnes arbore peu ou prou le même faciès. Il s'agit donc bel et bien d'une nouvelle identité visuelle.



Nouveau

CR-V HYBRID

L'hybride,
les sensations
en plus



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. 1^{ER} LOYER DE **4 930 €** puis 48 LOYERS de 378,95 €.
Montant total dû avec option d'achat finale **39 697,60 €**.

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 **32 900 €** (prix au 01/10/2019), **1^{er} loyer 4 930 €** 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 €**, **1^{er} LOYER 6 800 €** puis 36 loyers de Montant total dû hors option d'achat 33 618,08 €. Montant total dû option d'achat incluse **55 248,08 €**. Option d'achat finale : 21 630 €.

558,71 € (assurance perte financière incluse)

Série 2 Gran Coupé



À TROP VOULOIR FAIRE DIFFÉRENT...

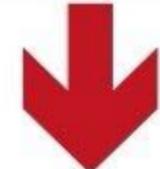
Pour la première fois, la Série 1 se décline en version Gran Coupé. BMW a souhaité lui donner une allure spécifique, au point, peut-être, d'en faire un peu trop...

Généralement, lorsqu'un constructeur décline un modèle en plusieurs carrosseries (berline, break, coupé...), les autos sont similaires depuis la calandre jusqu'au pied milieu. Ceci, bien sûr, dans un souci d'économie. Pour le cas qui nous intéresse ici, la Série 2 Gran Coupé, BMW a fait l'effort de bien différencier cette offre de la Série 1 fraîchement débarquée sur le marché. Nous sommes loin de l'effet monospace de la Série 1. De trois quarts avant, il offre de belles proportions : l'engin est plus bas de 1 cm et plus long de 21 cm (essentiellement sur le porte-à-faux arrière). Surtout, de nombreux éléments de carrosserie ont été retravaillés : le bouclier avant arbore de nouveaux naseaux plus évasés à la base, dans l'esprit de ceux d'un X2 ou d'un Z4, le montant du pare-brise est également plus incliné. À cela, il faut ajouter des portières sans encadrement, ce qui permet encore d'affiner visuellement la silhouette de l'auto. *“Nous souhaitions une orientation très sportive dans notre design pour attirer une clientèle plus jeune”*, nous a expliqué Gernot Stuhl, responsable du projet Série 2 Gran Coupé. Effectivement, elle donne envie. Du moins tant que vous n'allez pas vers l'arrière... Parce qu'à partir de ce moment, cela se complique : l'ensemble est massif, fait de couches superposées et manque cruellement d'élégance.

À l'intérieur, du moins aux places arrière, l'auto rappelle rapidement son statut de coupé, avec des portes arrière, certes, facilitant l'accès, mais avec une garde au toit limitée. Le chef du produit en convient : *“Nous*

Vue de trois quarts arrière, la Série 2 Gran Coupé ne fait pas l'unanimité, avec plusieurs appendices qui surchargent inutilement.

**BMW SÉRIE 2
GRAN COUPÉ**



LES INFOS CLÉS

À partir de 31 150 €

**Commercialisation:
mars 2020**

**Sa cible:
Mercedes CLA**



À l'intérieur, du moins aux places arrière, l'auto rappelle rapidement son statut de coupé, avec des portes arrière, certes, facilitant l'accès, mais avec une garde au toit limitée. Le chef du produit en convient : *“Nous*



La planche de bord est pratiquement la même que celle de la Série 1. Notez que la molette i-Drive est conservée.



L'espace aux jambes est identique à ce que propose la Série 1, mais les gabarits de plus de 1,75 m tutoieront le pavillon.

avons travaillé au maximum pour offrir une garde au toit correcte, c'est aussi pour cela que nous n'avons pas opté pour un hayon : les charnières auraient encore abaissé l'ensemble de 10 mm." En revanche, concernant l'espace aux jambes, c'est identique à ce que propose la Série 1 III. Le coffre profite des centimètres supplémentaires, avec un volume qui atteint 430 dm³ (380 dm³ sur la Série 1). Concernant la présentation de la planche de bord, le mobilier est similaire à celui de la compacte. Seuls des yeux avertis apercevront des lignes inédites ici ou là.

Ce Gran Coupé repose sur la plate-forme UKL de la Série 1

Il s'agit ainsi d'une traction qui ne pourra pas recevoir de moteur 6 cylindres. Mais que les puristes se rassurent, les blocs offrent une puissance suffisante (3 cylindres 1.5 de 140 ch, 4 cylindres 2.0 de 306 ch pour les essence; 4 cylindres 2.0 de 190 ch pour le seul diesel). La boîte à double embrayage à 7 rapports est en option sur le petit essence, quand les autres sont forcément couplés à la boîte automatique à 8 rapports. Et si la propulsion vous manque, BMW équipe d'office son modèle d'un différentiel mécanique à glissement limité censé dynamiser la conduite.



L'avis de **Florian Chopin** Affichant des proportions plus équilibrées et une silhouette plus dynamique que celle de la Série 1, ce Gran Coupé a tout pour séduire ceux que la berline compacte aura déçus. Il faudra toutefois faire avec cette poupe si particulière...



L'accès à bord est simplifié par rapport à un véritable coupé. Les petites vitres de custode améliorent aussi la visibilité.

Qashqai III

HYBRIDE DÉBRIDÉ

À fond sur l'hybride : ainsi se présente le prochain Qashqai qui, par là même, ne devrait plus se nourrir au gazole. Et puis, il y a le style...

Le style, parlons-en. Le Qashqai ne s'allonge pas, et sa silhouette demeure familière, mais l'opération de chirurgie esthétique subie, elle, est spectaculaire. En gros, les projecteurs s'affinent et grimpent à l'étage supérieur. Cette disposition laisse apparaître un bouclier massif, lui-même troué par une calandre appelant le même adjectif, et au final, l'ensemble ainsi constitué capte le regard. En toute franchise, le Qashqai gagne le gros zeste de personnalité qui lui faisait jusqu'ici défaut. Sur le fond, le Qashqai des temps modernes repose sur une nouvelle plate-forme, expressément conçue pour accueillir des motorisations hybrides. Et là, Nissan s'en donne à cœur joie. Deux dispositifs sont à l'étude. Acte 1, Mitsubishi, membre de l'Alliance pour rappel, fournira un module hybride rechargeable proche, dans sa formule, de ce qui équipe aujourd'hui le SUV Outlander PHEV. Acte 2, et en prime, le Qashqai bénéficierait (au conditionnel car rien n'est acté à cette heure) d'un système hybride "inversé". En d'autres termes, c'est le moteur thermique qui vient en soutien à l'électromoteur, lequel entraîne en conséquence les roues à

lui seul – les quatre si nécessaire ? La chose, c'est à savoir, n'est pas nouvelle chez Nissan. Le monospace Note est d'ores et déjà appareillé de la sorte au Japon, sous l'appellation ePower. Un 3 cylindres essence 1.2 sert de prolongateur d'autonomie à l'électromoteur de 109 ch, en la circonstance.

En ce qui concerne la vie à bord, le Qashqai devrait capitaliser en soignant la qualité des matériaux, l'habitabilité aux places arrière et sur les équipements de dernière technologie. Il devrait revoir la taille de ses écrans tactiles, un peu justes chez Nissan, y compris sur le Juke (*à l'essai dans notre prochain numéro*) pourtant fraîchement arrivé. Le constructeur japonais proposera aussi de nombreuses aides à la conduite disponibles dès l'entrée de gamme (freinage d'urgence avec détection des piétons, reconnaissance des panneaux de signalisation, alerte de trafic arrière ou de franchissement de ligne...). Le Qashqai devrait aussi reprendre à son actif le système de conduite autonome de niveau 2, dit Pro Pilot.

L'avis de Daniel Carroux Si la seconde solution hybride est retenue, ce que tout porte à croire, le Qashqai ne s'arrêtera plus aux pompes à gazole.



RENAULT MÉGANE IV



LES INFOS CLÉS

À partir de 22 000 €*

Commercialisation :
début 2020

Sa cible :
Peugeot 308

*Estimation





ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

*Estimation

Des écrans de toutes sortes, immenses dit-on pour certains, peupleront l'habitacle du Qashqai. Assurances en surnombre.



Deux larges prises d'air surmontées par des projecteurs effilés placés haut: le Qashqai marque la rétine. C'est l'effet recherché.

Mégane IV

AU GOÛT DU JOUR

La Mégane se remaquine, sans trop forcer sur le fard. Certes visibles au premier coup d'œil, à l'image du bas du bouclier avant refait dans sa totalité, les retouches apportées ne changent pas la donne. Citons l'apparition de projecteurs full LED et deux larges entrées d'air qui apportent un peu plus d'agressivité à la face avant.

L'essentiel n'est pas là. La Mégane rattrape son retard dans divers domaines, connectivité en tête. Où l'on retrouve, donc, l'installation multimédia Easy Link découverte à bord de la Clio V, pilotée au choix par un écran de 7 ou 9,2 pouces. Combiné d'instrumentation numérique personnalisable ou encore assistances à la conduite (détection de piétons, assistance au maintien dans la voie, voire un système de conduite semi-autonome) en

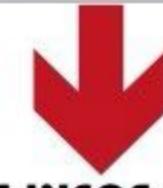
voie de prolifération : il y a tout ça aussi. Sans oublier l'hybridation légère à base de batterie 48 V accordée au bloc essence 1.3 TCe proposé dans différents niveaux de puissances : 115, 140 et 160 ch.

Il est aussi probable que la compacte Renault reçoive l'offre hybride rechargeable E Tech Plug-in du Captur, à savoir un 4 cylindres d'origine Nissan, associé à deux moteurs électriques pour une puissance d'environ 130 ch.

L'avis de Daniel Carroux Il ne s'agit que d'une simple remise à niveau, mais elle est salutaire. La très bien née Mégane se replace aux avant-postes de la course, notamment grâce son offre hybride et ses multiples aides à la conduite.

Exit la Yaris 3 portes. Seule la 5 portes sera proposée, à un tarif encore non communiqué mais "raisonnable", nous a-t-on promis.

TOYOTA
YARIS IV



LES INFOS CLÉS

À partir de 15 500 €

Commercialisation :
été 2020

Sa cible :
Renault Clio



Toyota Yaris IV

UNE PETITE AUX AMBITIONS DE GÉANTE

Après les Clio et 208 au printemps, c'est une autre petite, quasi "française", qui se dévoile. Cette quatrième génération de la japonaise, fabriquée à Valenciennes, mise à nouveau sur sa version hybride pour asseoir son succès. Revue de détail.

Par Alexandra Legendre Photos Arnaud Saunier

Pour ses vingt ans – 4 millions d'exemplaires écoulés depuis 1999 en Europe –, la Yaris s'offre de nouveaux atours, une plate-forme inédite et une version hybride (non rechargeable) capable, selon Toyota, de rouler 80 % du temps en mode électrique dans les zones urbaines. Comme la Renault Clio E-Tech... Car la nouveauté, c'est aussi que le japonais ne sera plus le seul, sur notre continent, à proposer un modèle hybride dans la catégorie (la future Honda Jazz fera elle aussi son retour dans ce domaine). Cette concurrence ne fait pas peur à Frank Marotte, qui dirige Toyota France :

"Nous tablons sur 40 000 ventes par an dans notre pays, soit 6,5 % du segment, ce que nous faisons déjà aujourd'hui." Pour se démarquer, la Yaris compte d'abord sur sa compacité, puisqu'elle ne mesure que 3,94 m de long, soit 5 mm de moins qu'avant (contre 3,97 m pour la 208 et 4,05 m pour la Clio). En revanche, l'empattement atteint 2,56 m (+ 5 cm) et la largeur 1,75 m (+ 5 cm). Les passagers profitent de cet espace supplémentaire, encore qu'à l'arrière, mieux vaut toujours ne pas être très grand. La plate-forme GA-B permet aussi d'abaisser légèrement le centre de gravité. Une proximité avec la route pour le conducteur renforcée par une hauteur contenue (1,47 m, - 4 cm). Visuellement, on obtient une

La couleur biton en option, ici noir et rouge, devrait représenter la moitié des ventes chez nous, selon Frank Marotte, patron de Toyota en France.





Selon la finition, l'instrumentation est analogique ou numérique et l'écran tactile, en haut de la console, mesure 7 ou 8 pouces.

petite voiture râblée, dont la large bouche, les optiques étirées à l'avant et les feux proéminents à l'arrière s'intègrent parfaitement dans la famille Toyota. À l'intérieur, l'ambiance est moins festive, même si les matériaux apparaissent de bonne qualité. L'écran central tactile (7 ou 8 pouces selon les versions, avec simple radio pour l'entrée de gamme) est placé haut, directement sous les yeux. Forcément, ici, la 208 et son i-cockpit branché reprennent l'avantage. Mais question sécurité active, Toyota n'a pas lésiné avec, de série, des airbags centraux en première mondiale et le nouveau pack d'aides à la conduite Safety Sense (régulateur de vitesse adaptatif allant jusqu'à l'arrêt, assistant de trajectoire...).

Mais la Yaris cache son principal atout sous son capot. Passons sur les 3 cylindres 1.0 et 1.5 thermiques car, parle Frank Marotte, "le 1.5 hybride devrait représenter plus de 80 % des livraisons". Contre 60 % pour l'actuelle génération... La puissance cumulée du nouveau 3 cylindres et du moteur électrique avoisinera les 115 ch, soit 15 % de plus qu'aujourd'hui. Une batterie lithium-ion, 27 % plus légère, remplace la batterie nickel-hydrure métallique actuelle. Toyota, qui annonce un gain de consommation de 20 %, promet avoir travaillé sur la symbiose moteur-boîte pour atténuer l'effet "mobylette" dû au variateur CVT, fatigant sur route ! Un point à vérifier lors de l'essai de cette nouvelle Yaris, commercialisée mi-2020.



L'avis d'**Alexandra Legendre Sexy**, cette Yaris !
Même si un peu plus de fantaisie à bord n'aurait pas nui... Mais on a surtout envie d'essayer la variante hybride, dont la vie sera moins facile, puisqu'elle ne sera plus seule dans la catégorie.



La nouvelle Yaris fait la part belle aux rondeurs, notamment avec ses hanches galbées et ses contours de vitre arrière tout en courbes.

La génération actuelle de la Yaris était disponible avec un 4 cylindres 1.4 diesel jusqu'en 2018. Sa remplaçante, elle, fait l'impasse sur le gazole et ne propose plus que des moteurs 3 cylindres.



3 questions à...



YANN LEFEBVRE

Didier Leroy,
vice-président de Toyota

L'Auto-Journal : Les nouvelles Renault Clio et Honda Jazz arrivent en hybride. Fini le temps où la Yaris était seule dans la catégorie ?

Didier Leroy : Lorsque nous étions seuls, notre technologie hybride était très dénigrée...

Aujourd'hui, ceux qui nous ont critiqués reconnaissent qu'ils se sont trompés. Ces nouvelles concurrentes vont davantage populariser l'hybride et rendre encore plus complète la compréhension du client. Et puis, ça nous oblige à bouger. Cette quatrième génération fait ainsi un saut significatif en termes de performances, de conduite et de plaisir. Enfin, notre légitimité dans le domaine offre une sacrée garantie par rapport aux autres !

L'AJ : L'hybride reste donc une meilleure solution que le 100 % électrique ?

D. Leroy : Toyota vend des voitures partout, avec des politiques gouvernementales très différentes d'un pays à l'autre. Nous avons donc pour obligation de développer toutes les technologies, quand les constructeurs plus petits doivent faire des choix. Avoir investi dans l'hybride il y a plus de vingt ans nous permet de ne pas être en situation d'urgence en Europe, où il faut faire baisser massivement les émissions de CO₂. En outre, lancer une électrique dans cette catégorie, 50 à 60 % plus chère qu'un modèle thermique et dont on ignore la valeur résiduelle, représente encore beaucoup d'incertitudes. En tout cas, même si nous introduisons de l'électrique et de la pile à combustible dans nos gammes, nous croyons toujours que faire de l'hybride engendre une meilleure participation à la baisse des émissions de CO₂.

L'AJ : Que représente pour vous la Yaris, dont les quatre générations ont jalonné votre carrière chez Toyota ?

D. Leroy : J'ai participé au lancement de la première Yaris en 1999 [il était chargé de la création du site de Valenciennes-Onnaing, opérationnel en 2001, ndlr]. Je me souviens que nos modèles n'étaient pas encore fabriqués qu'ils étaient déjà vendus ! Ensuite, pour moi, la deuxième étape significative a été l'année 2012, avec la variante hybride lancée sur la troisième génération. On me disait qu'une hybride dans cette catégorie, ça n'avait pas de sens... Enfin, il y a cette quatrième Yaris, qui repose sur une toute nouvelle architecture et est capable de rouler jusqu'à 130 km/h en tout-électrique.

GLA II



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

PARTI PRIS CONSERVATEUR

In prend la Classe A, on remodèle sa poupe, on la monte sur des échasses, on l'affuble du déguisement de rigueur et on remet le couvert au moment de renouveler le modèle extrapolé, alias GLA. En bref, la formule demeure inchangée en passant d'une génération à l'autre. À quelques détails près, à l'exemple des projecteurs fournis non pas par la Classe A mais par le CLA. Nuance il y a, comme s'il fallait marquer le nouvel arrivant d'une empreinte sportive. Le

BMW X2 est prévenu. Pour le reste, nous sommes là encore en territoire connu. Mobilier intérieur traité à l'identique, écrans dédoublés en mode cinémascope inclus, ou encore motorisations invitées à reprendre du service telles quelles en association avec leurs transmissions ad hoc, dont une boîte robotisée à 7 rapports : la Classe A sert de mère nourricière. Sans surprise, hélas. Comme son prédecesseur, le GLA se démarque peu de sa matrice. L'auteur de ces lignes est chagriné : l'engin ne fait pas assez SUV à son goût...

**MERCEDES
GLA II**



LES INFOS CLÉS

À partir de 39 000 €*

Commercialisation :
début 2020

Sa cible :
BMW X2

* Estimation

AUDI A3 IV



LES INFOS CLÉS

À partir de 27 000 €*

Commercialisation :
printemps 2020

Sa cible :
Mercedes Classe A

* Estimation

A3 IV



MOINS SPORTBACK, PLUS SPORTIVE

La prochaine A3 trépigne d'impatience et il n'est pas certain qu'elle patiente jusqu'au prochain Salon de Genève pour enlever ses derniers stickers. Regard acéré, capot plongeant, bequet arrière... la nouvelle compacte d'Audi conservera un style dynamique malgré l'abandon de la version 3 portes. À l'intérieur, l'instrumentation 100 % numérique sera bien sûr de la partie. Au lancement, l'A3 reprendra les motorisations de la Golf. Les versions S3 et RS3 sont attendues par la suite. Moins "break" que l'ancienne A3 Sportback, la nouvelle soigne son look pour aller se frotter aux BMW Série 1 et Mercedes Classe A.



DS AUTOMOBILES
Spirit of Avant-Garde

DS 7 CROSSBACK

De l'audace naît l'excellence



DS préfère TOTAL

DSautomobiles.fr

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

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

Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



UWE FISCHER



BMW

Série 8 Gran Coupé Après le coupé et le cabriolet, le coupé 4 portes tiré de la Série 8, alias Gran Coupé, passe à son tour à la compétition avec un grand M. Où l'on retrouve la même petite merveille à la manœuvre, à savoir le V8 4.4 biturbo porté à 625 ch. Comptez 750 Newton-mètres pour le couple, et le tout est envoyé sur les quatre roues

par l'intermédiaire d'une BVA8 étudiée en fonction. À noter que la transmission intégrale peut se désactiver, la voiture devenant alors une pure propulsion. Gran Coupé M8 Competition : 170 000 €. L'heureux acquéreur n'échappera pas au malus de 10 500 €.

X5 & X6 L'ensemble mécanique décrit plus haut reprend du service sous le capot des SUV

X5 et X6. À un détail près. Dans les cas présents, la transmission intégrale ne se désactive pas, étant précisé, toutefois, que la majeure partie de la force motrice est envoyée sur les roues arrière. Passer de 0 à 100 km/h au volant du X6 ainsi appareillé demande 3,8 secondes, selon BMW et à titre indicatif. X5 M Competition : 145 000 €. X6 M Competition : 148 200 €. Malus plein pot, faut-il le préciser ?

BMW Série 8 Gran Coupé





Ventes Éphémères SEAT.

SEAT Arona.

**Avec 4 000 €
de remise jusqu'au
31 octobre.⁽¹⁾**



(1) 4 000 € de remise client composé de 3 500 € de remise selon tarif en vigueur au 06/09/2019 et de 500 € de prime pour la reprise de votre ancien véhicule pour l'achat d'une SEAT Arona neuve en stock. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, dans le réseau SEAT participant, valable sur une SEAT Arona neuve en stock, pour une commande du 1^{er} au 31 octobre 2019 et une immatriculation jusqu'au 16 novembre 2019. Exemple pour une SEAT Arona FR TSI 115 ch BVM6 avec options à 25 150 € sur le tarif 2019.2.3 au 06/06/2019 mis à jour au 06/09/2019.

SEAT Arona FR TSI 115 ch BVM6 : consommation mixte NEDC 2.0 (l/100 km) : 5,1 / WLTP (min-max l/100km) : 5,6 à 6,5. Emissions de CO₂ NEDC 2.0 carte grise (g/km) : 107 / NEDC 2.0 mixtes (g/km) : 102 / WLTP (min - max g/km) : 127 à 148.

À partir du 1^{er} septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. À partir du 1^{er} septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réaliste, 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.

SEAT France Division de Volkswagen Group France S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Bourronne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370.



Ford

S-Max & Galaxy Contrairement au C-Max, les monospaces S-Max et Galaxy échappent à la mise à mort. Et pour bien marquer le coup, le sursis qui leur est accordé s'accompagne d'un léger restylage avec, grosso modo, une calandre redessinée. Ces choses dites, les gammes de ces deux survivants rétrécissent au lavage. Au rayon "boulons-rondelles", le bloc essence 1.6 EcoBoost de 165 ch est remercié, tout comme la transmission intégrale autrefois associée à la variante 150 ch du diesel 2.0 EcoBlue. De même, la finition d'entrée des deux gammes est désormais réservée à la clientèle professionnelle. Restent deux monospaces lourdement équipés (écran 10 pouces pour le combiné d'instrumentation numérique, à titre d'exemple), servis d'office avec la configuration 7 places. Dernier point, et signe qui ne trompe pas quant à leur espérance de vie, S-Max et Galaxy sont privés de l'hybridation légère attribuée au minibus Tourneo Custom: ils reçoivent le même diesel 2.0 EcoBlue, décliné sous des puissances différentes.

Ford S-Max et Galaxy

FORD

LA GAMME FORD S-MAX

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Diesel	2.0 EcoBlue 150 ch BVM6	140 €	Titanium Business/ST-Line	39 250/41 050 €
	2.0 EcoBlue 150 ch BVA8	540 €	Titanium Business/ST-Line	41 250/43 050 €
	2.0 EcoBlue 190 ch BVA8	300 €	Titanium Business/ST-Line/Vignale	43 250/45 050/50 750 €
	2.0 EcoBlue 190 ch BVA8 4x4	1740 €	ST-Line/Vignale	47 350/53 050 €
	2.0 EcoBlue 240 ch BVA8	1873 €	ST-Line/Vignale	47 450/53 150 €

LA GAMME FORD GALAXY

	Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Diesel	2.0 EcoBlue 150 ch BVM6	210 €	Trend Business/Titanium	41 350/43 050 €
	2.0 EcoBlue 150 ch BVA8	540 €	Trend Business/Titanium	43 250/44 950 €
	2.0 EcoBlue 190 ch BVA8	300 €	Titanium	46 950 €
	2.0 EcoBlue 190 ch BVA8 4x4	2453 €	Titanium	49 350 €
	2.0 EcoBlue 240 ch BVA8	2453 €	Titanium	49 450 €

Skoda

Superb Récemment restylée, la Superb s'offre les services d'un module hybride rechargeable. L'unité réquisitionnée répond à l'appellation iV et retient en son sein le 4 cylindres essence 1.4 TSI fort de 156 ch. L'électromoteur développe, pour sa part, 115 ch et, au final, les 218 ch cumulés sont transmis aux roues avant par l'intermédiaire de la boîte robotisée DSG6 - 6 pour 6 rapports.

L'autonomie en mode 100 % électrique s'élève à 56 km. Voilà pour la carte de visite. La Superb iV est disponible sous les finitions Business (entreprises uniquement), Style, Sportline et Laurin & Klement, respectivement facturées 39 950 €, 43 350 €, 46 450 € et 50 350 €. Rajoutez 1 100 € pour le break Combi pareillement accastillé. Malus hors sujet - c'est le principe, notez bien...

Skoda Superb



SKODA

Volkswagen

T-Roc Le SUV T-Roc muscle son jeu. En effet, 300 ch, cela commence à causer. La harde est libérée par le 4 cylindres essence 2.0 TSI, placé en ménage à trois avec la boîte robotisée DSG7 et la transmission intégrale 4Motion. Le tout est disponible sous l'appellation "R", le programme retenant des jantes de 18 pouces, une suspension appropriée à la situation et des disques de freins majorés. T-Roc R: 45 500 €. Malus il y a, soit 3 290 €.

Volkswagen T-Roc



MARTIN MEINERS



BOSCH

Des technologies pour la vie



Des Technologies pour la vie

www.bosch.fr

Depuis plus de dix ans, le groupe Bosch contribue activement à façonner le monde connecté. Bosch est aujourd'hui une entreprise leader dans le domaine de l'Internet des objets (IoT). Via son propre cloud IoT, l'entreprise a déjà mis en œuvre de nombreux projets en lien avec l'IoT dans des domaines tels que la mobilité, la maison intelligente, la ville intelligente et l'agriculture.

NOUVELLES NORMES

Par Brice Perrin

COMMENT FONT LES CONSTRUCTEURS ?

ÉMISSIONS POLLUANTES, TAUX DE CO₂, CYCLES DE MESURE PLUS RÉALISTES, CHAPE FISCALE RENFORCÉE CHAQUE ANNÉE: LES INDUSTRIELS SONT CONFRONTÉS À D'IMPORTANTES CONTRAINTES. **ELLES IMPOSENT AU SECTEUR D'ÉVOLUER, MAIS TOUS NE FONT PAS LES MÊMES EFFORTS...**

Ces dernières décennies, les industriels ont fait d'énormes progrès en matière de dépollution des carburants et des moteurs thermiques. L'innovation technologique fut à l'œuvre, mais sans les évolutions réglementaires, les gros moteurs dépourvus de filtres et catalyseurs et nourris à l'essence plombée et soufrée feraient encore partie du paysage. Partout sur la planète, les États imposent des normes et des seuils à ne pas dépasser pour homologuer les véhicules. Ce qui profite avant tout aux automobilistes, qui sont les premiers confrontés à la pollution émise par les véhicules qui roulent devant eux...

Normes Euro : la technologie est-elle prête ?

À chaque nouvelle itération des normes Euro, qui fixent les seuils normalisés d'émissions polluantes à ne pas dépasser, certains constructeurs pourtant prévenus des années à l'avance entonnent la même chanson : les seuils sont trop bas, impossible de polluer aussi peu ! En fait, à chaque fois, la technologie est prête. Le problème est son coût. En passant d'Euro 5 à Euro 6, le surcoût moyen du système de dépollution d'un

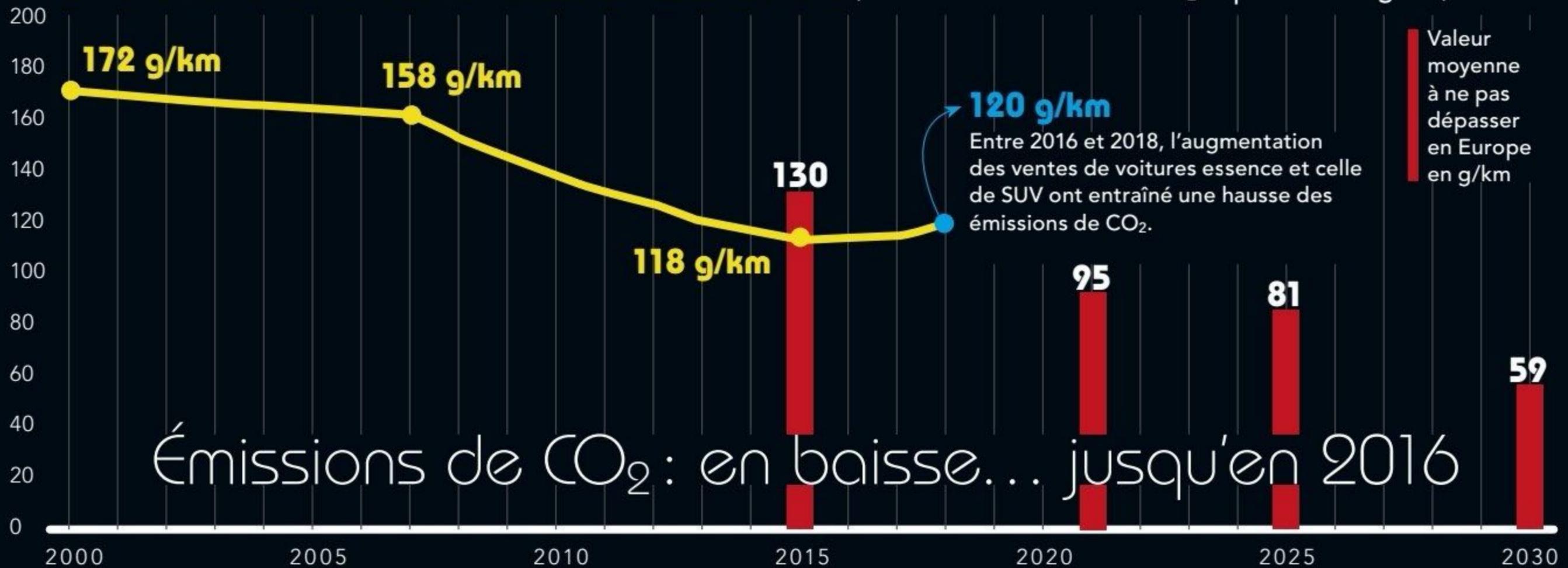
diesel était estimé par les constructeurs à près de 1 000 €, et rebolote pour le passage à Euro 6d-TEMP, généralisé en septembre 2019. Toutefois, les constructeurs en rajoutent : ils estimaient le coût du passage d'Euro 4 à Euro 5 entre 1 500 € et 3 000 €, mais dans son analyse d'impact, la Commission européenne indiquait une hausse moyenne de 377 € pour les diesels et de 51 € pour les essence. Le dieselgate est né aux États-Unis parce que le seuil de NOx pour les diesels était de 30 mg/km, contre 80 mg/km en Europe : Volkswagen a préféré tricher plutôt que d'installer un système efficace mais coûteux. Peu de temps après cet épisode peu louable, Bosch nous avait permis d'essayer un prototype équipé d'une technologie suffisamment efficace pour descendre en dessous de 30 g/km dès les premiers kilomètres de roulage.

Les normes Euro s'accompagnent désormais de mesures en conditions réelles.

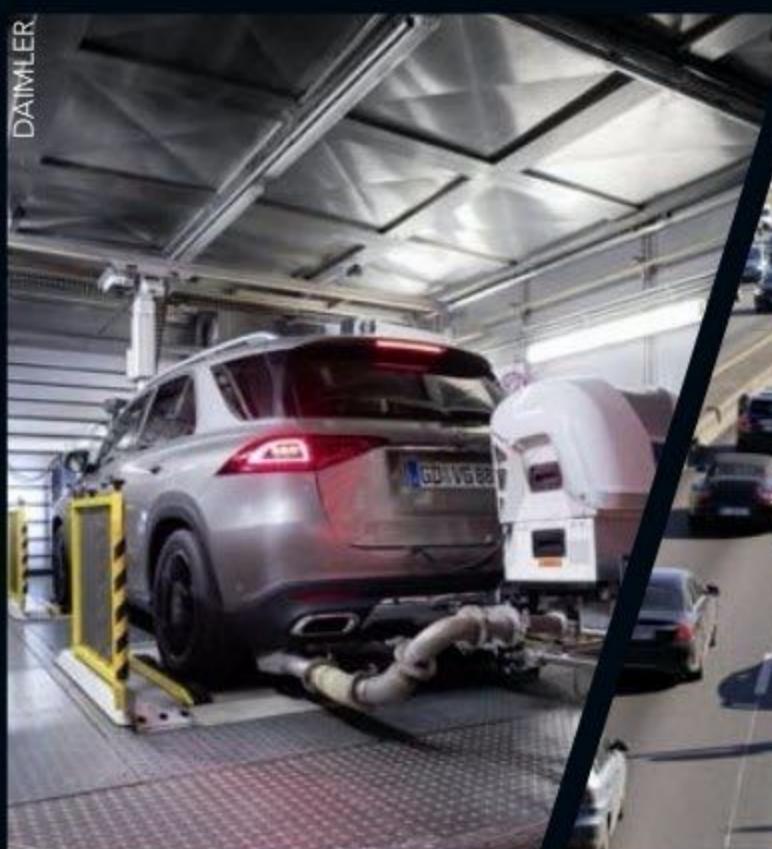


BOSCH

ÉMISSIONS MOYENNES DES VOITURES NEUVES EN EUROPE (valeurs d'émissions de CO₂ exprimées en g/km)



Émissions de CO₂: en baisse... jusqu'en 2016



Même si le nouveau cycle WLTP est plus exigeant, les mesures normalisées réalisées en laboratoire sur des bancs à rouleaux sont encore éloignées de la réalité, et les valeurs sont sous-estimées.

Les normes et l'usage réel, deux mondes différents ?

Lorsqu'un constructeur annonce que sa voiture consomme 5 l/100 km, il se base sur les valeurs mesurées lors du processus d'homologation, sur un test normalisé réalisé sur un banc à rouleaux en laboratoire. C'est donc éloigné d'un usage réel, même si le cycle WLTP, qui a remplacé le cycle NEDC créé en 1973, est plus réaliste. Les instances européennes ont toutefois eu la bonne idée d'ajouter un test en conditions réelles afin de mesurer les émissions d'oxydes d'azote (NOx) en conditions réelles. Mais son seuil de tolérance est plus élevé (168 mg/km contre 80 mg/km en laboratoire!) et il n'est généralisé que depuis septembre 2019. Pour les modèles homologués avant cette date, c'est un festival de dépassement des normes. D'après les mesures réalisées récemment par l'organisme ICCT*: "Les émissions d'oxyde d'azote provenant de voitures diesel conformes à la norme Euro 6 roulant dans les rues de Paris étaient 6 fois plus élevées que les limites définies en laboratoire", soit près de 500 mg/km quand la norme impose de ne pas dépasser 80 mg/km... en laboratoire.

*International Council on Clean Transportation

CO₂: pourquoi les constructeurs sont-ils à contre-courant ?

Depuis 2015, les voitures neuves vendues en Europe ne doivent pas dépasser un seuil déterminé d'émissions de CO₂. Ainsi, les émissions de CO₂ des véhicules neufs baissent. Ou, plutôt, elles baissaient! Car elles montent à nouveau: en Europe, entre 2017 et 2018, elles sont passées de 118,5 g/km à 120,6 g/km. Pour l'ACEA**, l'explication est simple: "La baisse du diesel a été largement compensée par une augmentation des ventes de voitures à essence, avec une augmentation des émissions de CO₂". Mais, comme le révèle la fédération Transport & Environnement, ce n'est qu'une partie de l'explication: ces dernières années, "le décollage des ventes de SUV a entraîné une augmentation de 2,6 g de CO₂ par km, soit 10 fois plus que l'augmentation de 0,25 g de CO₂ par km imputable à la baisse du diesel". La première chose à faire pour respecter la norme de 2021, qui imposera un taux moyen de 95 g de CO₂ par km, serait d'orienter les ventes vers des modèles rejetant moins de CO₂. Un seul exemple: le SUV Peugeot 3008 émet 113 g de CO₂ par km dans sa version PureTech 130 BVM6, contre 103 g pour la 308 identiquement motorisée.

**Association des constructeurs européens d'automobiles

95 g /km
Cette limite de 95 g/km sera une moyenne appliquée à l'ensemble des modèles immatriculés sur l'année par un industriel.

Jusqu'où la consommation devra-t-elle descendre ?

Pour faire baisser le CO₂, il faut faire baisser la consommation de carburant, car les deux sont directement corrélés. Pour descendre à 95 g/km en moyenne, il faut un véhicule essence qui ne dépasse pas 4,1 l/100 km en consommation mixte normalisée, ou un diesel qui ne va pas au-delà de 3,6 l/100 km. Mais cette limite de 95 g/km est une moyenne appliquée à l'ensemble des modèles immatriculés sur l'année par un industriel. Le marché comptera donc encore des modèles à plus de 200 g/km, compensés par des citadines hybrides et des véhicules électriques. Attention toutefois, en cas de dépassement, les amendes seront sévères: 95 € pour chaque gramme de dé-

95€

C'est le montant, pour chaque gramme de dépassement, que les constructeurs devront payer.

Les industriels ont-ils des astuces pour éviter les amendes ?

Tous n'ont pas envie de faire des efforts. D'ailleurs, l'objectif de 95 g/km en moyenne était initialement prévu pour 2020, les industriels allemands ont fait décaler la mesure d'une année. Certains constructeurs sont déjà prêts pour cette évolution réglementaire : "Notre production est déjà totalement conforme à la moyenne de 93 grammes par kilomètre de CO₂ que la marque Peugeot doit atteindre l'année prochaine", a déclaré à *Automotive News* le patron de la marque, Jean-Philippe Imparato. Pourquoi 93 grammes, au fait ? Parce que, en fonction de la masse de leurs véhicules, certains ont une moyenne plus élevée que d'autres à respecter. Pour Daimler, par exemple, le seuil est fixé à 103 g/km. Daimler qui, contrairement à PSA, préfère dévier sa responsabilité sur les acheteurs : "Nous avons les produits pour respecter les normes. Mais on ne peut pas dicter le choix des clients. Nous ne pouvons pas exclure qu'on ne sera pas en règle", a déclaré le patron du groupe allemand, Ola Källenius, lors du dernier Salon de Francfort. Imparato confiait quant à lui : "J'ai commandé un certain mélange de diesels." Car les diesels émettent moins de CO₂ que les essence à puissance équivalente. Mais, outre les progrès qui se poursuivent sur les motorisations thermiques, il est évident que les modèles très émetteurs de CO₂ risquent aussi de disparaître des gammes.



Trop émettrices de CO₂, donc défavorisées sur le plan fiscal, les GTI risquent de disparaître.

La voiture électrique, une contrainte ou une opportunité ?

Si les industriels de l'automobile investissent des milliards d'euros dans l'électrification, ce n'est pas tant pour préserver l'environnement que leurs marges : coûteuse à développer et à rentabiliser du fait de ventes encore embryonnaires (2,4 % des immatriculations en Europe), la voiture électrique est toutefois un outil magique pour faire baisser les émissions moyennes de CO₂ d'un constructeur. Pour une raison toute simple : chaque voiture électrique immatriculée en Europe comptera pour deux véhicules en 2020, pour 1,67 en 2021 et pour 1,33 en 2022. De quoi accélérer artificiellement la baisse des émissions moyennes de CO₂ d'un constructeur. L'autre solution consiste à recourir à l'hybridation légère en 48 V. Peu coûteuse (moins de 1 000 € par véhicule), elle permet



PSA

Notre production d'octobre – qui deviendra des immatriculations en janvier – est déjà totalement conforme à la moyenne de 93 g par kilomètre de CO₂ que la marque Peugeot doit atteindre l'année prochaine. //

Jean-Philippe Imparato, directeur de Peugeot

8 DATES POUR TOUT COMPRENDRE

1973 Le cycle de conduite NEDC entre en vigueur. Il sert de référence pour mesurer la consommation et la pollution.

1993 La norme Euro 1 est généralisée. Le catalyseur devient obligatoire pour les moteurs essence (en 1997 pour les diesels).

2011 La norme Euro 5 entre en vigueur. Le filtre à particules devient obligatoire sur les diesels.

2014 Les voitures homologuées doivent respecter la norme Euro 6. Traitement des NOx impératif.

2015 La moyenne des émissions normalisées de CO₂ des voitures immatriculées par un constructeur ne doit pas dépasser 130 g/km.

Septembre 2017 Entrée en vigueur du cycle de conduite WLTP.

Septembre 2017 Les normes Euro 6d-TEMP entrent en vigueur. Mesures de NOx en conditions réelles pour les diesels, taux maxi de 168 mg/km (pour les nouvelles homologations).

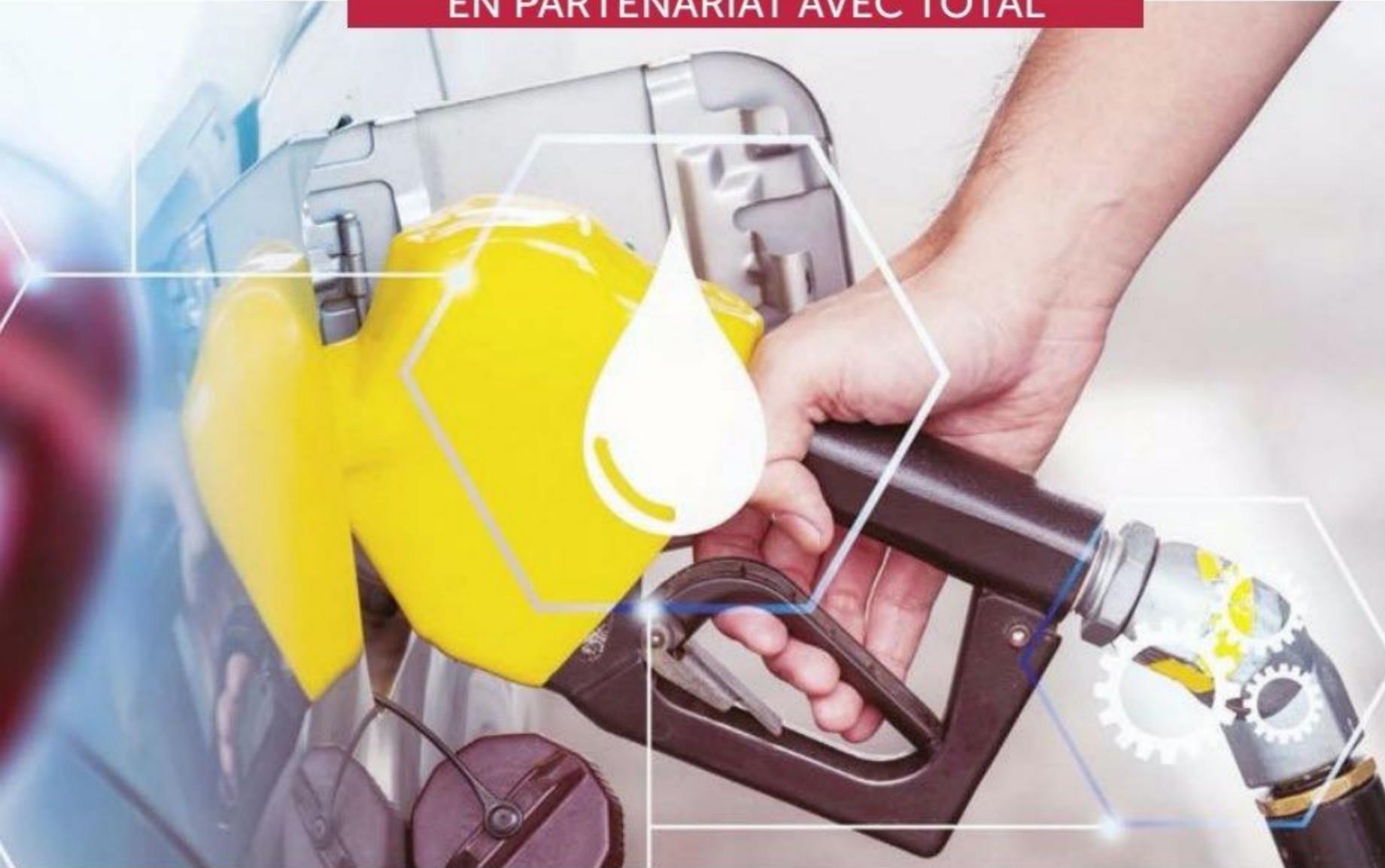
Janvier 2021 La moyenne des émissions normalisées de CO₂ des voitures immatriculées par un constructeur ne devra pas dépasser 95 g/km.

d'économiser environ 5 g de CO₂ par km. Toyota, pionnier de l'hybride en grande série depuis la première Prius en 1997, n'aura d'ailleurs pas de grandes difficultés à se conformer au seuil de 95 g/km en moyenne qui sera généralisé en Europe en 2021. Solution pour les industriels qui sont en retard sur ce chapitre : payer une autre marque. C'est ce qu'a fait le plus légalement du monde le groupe Fiat Chrysler, en versant 1,8 milliard d'euros à Tesla pour intégrer ses voitures électriques dans le calcul des émissions de sa gamme. Pendant que ses concurrents ont la malice de lancer d'énormes SUV électriques qui permettent de se conformer encore plus facilement aux objectifs sur le CO₂, tout en continuant à valoriser un segment dont le principal intérêt est d'assurer une belle marge opérationnelle.

Grand gagnant avec les normes antipollution, Tesla a revendu des "crédits carbone" à FCA.



CHRISTIAN MARTIN



CARBURANTS quel est l'intérêt du premium ?

Qui n'a jamais hésité, à la station-service, entre un carburant standard et sa version premium ? Quelles sont les différences ?

Comment ça marche ? Les bénéfices sont-ils réels ? Mathieu ARONDEL, ingénieur carburants chez Total, nous répond.

Lorsque vous roulez, le moteur de votre véhicule s'encreasse. Au fil des kilomètres, les dépôts qui proviennent en grande partie de la combustion, s'accumulent sur des pièces mécaniques essentielles. Plus complexes et performantes, les motorisations actuelles sont particulièrement sensibles à l'encreissement. Les conséquences peuvent être alors rapidement néfastes pour votre moteur : la consommation et les émissions de CO₂ augmentent, la puissance diminue, et le confort de conduite se dégrade. Les carburants dits « premium » surpassent les carburants standards en nettoyant et protégeant votre moteur contre ces impuretés. Disponible en DIESEL et SP98, TOTAL EXCELLIUM est le fruit d'une sélection de molécules spécialement conçue pour décrasser et entretenir plusieurs composants du moteur, à commencer par le système d'injection.

Quelles ont été les contraintes lors du développement de TOTAL EXCELLIUM ?

Mathieu Arondel, Total : La complexité est d'adapter ces carburants premium aux nouvelles motorisations, à des mécaniques plus complexes comme l'injection directe en essence ou les moteurs hybrides. Nous devions apporter des réponses concrètes aux nouvelles contraintes mécaniques et aux réglementations toujours plus exigeantes. Ainsi, nous sommes amenés à faire évoluer régulièrement nos formules tout

en respectant leur compatibilité avec l'ensemble du parc automobile existant. Pour choisir les meilleures molécules, le développement des carburants TOTAL EXCELLIUM s'organise en 3 étapes : les tests en laboratoires, les tests au banc d'essais (moteur ou véhicule), et les essais routiers.

À qui s'adressent les carburants premium ?

Mathieu Arondel, Total : Les carburants TOTAL EXCELLIUM, essence et Diesel, sont

TOTAL EXCELLIUM une mise au point complexe



+ DE 20 CHERCHEURS
MOBILISÉS SUR 2 ANS



+ DE 100 FORMULES TESTÉES
+ DE 2 300 ANALYSES
EN LABORATOIRE



+ DE 6 000 HEURES
D'ESSAI SUR BANC MOTEUR
+ DE 8 500 HEURES
DE TESTS SUR ROUTE



+ DE 353 416 KM DE TESTS
PARCOURUS
+ DE 40 VÉHICULES MIS À
L'ÉPREUVE

développés pour tous les profils ! Lorsque nous développons ces carburants, toutes les technologies moteur et tous les types de véhicules (du deux-roues, à la berline familiale jusqu'aux poids lourds), sont pris en compte. TOTAL EXCELLIUM répond aux exigences des véhicules les plus récents comme les véhicules Euro 6, mais aussi des plus anciens, comme les véhicules de collection par exemple (attention toutefois, si le véhicule est très ancien et n'est pas adapté aux carburants sans plomb, il convient d'ajouter un additif spécifique pour prévenir l'usure des sièges de soupapes).

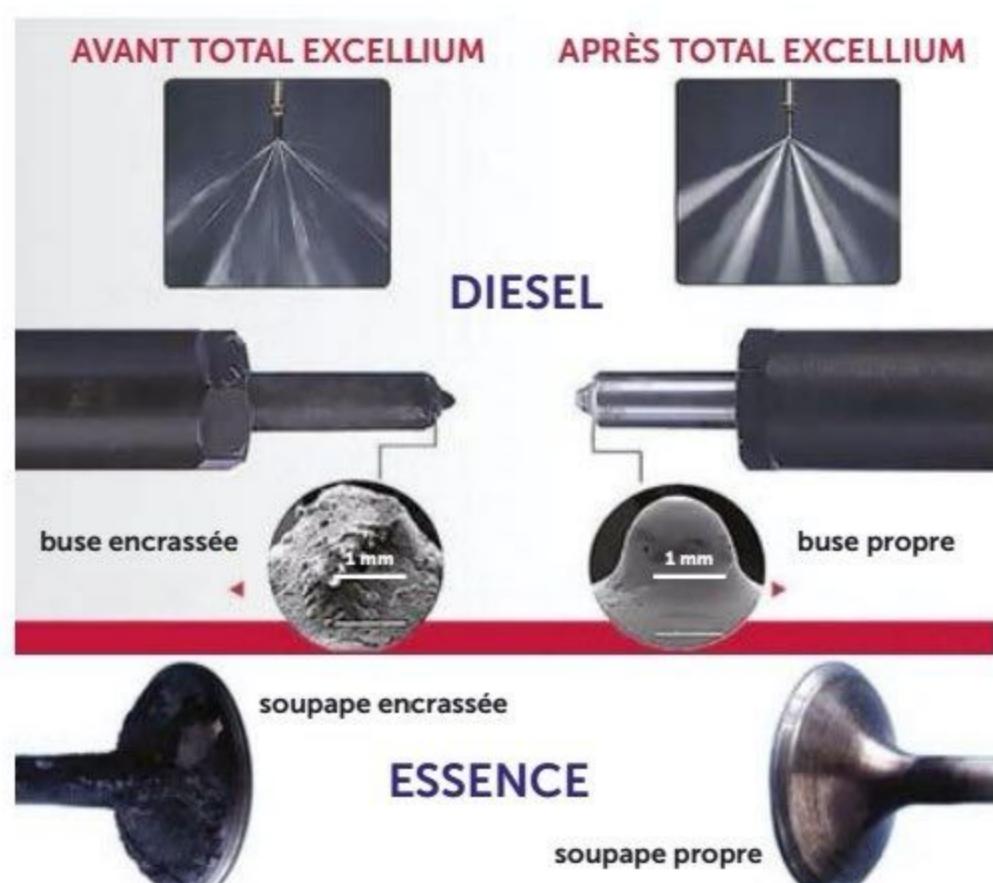
Comment ça marche ?

Mathieu Arondel, Total : À l'usage les moteurs s'encreassent et voient leurs performances se dégrader (consommation, émissions polluantes, agrément de conduite). Si votre moteur profite d'un carburant additifé, sa durée de vie sera alors prolongée. Sur les moteurs neufs, les additifs préviennent l'apparition de cet encrassement et de ses effets néfastes. Si votre véhicule a déjà accumulé des kilomètres, les additifs vont nettoyer les dépôts existants sur les injecteurs ou les soupapes d'admission en essence. Les carburants premium ont également d'autres actions bénéfiques comme de protéger les pièces métalliques de la corrosion ou de limiter le phénomène de moussage durant un plein en Diesel par exemple.

Quels sont les bénéfices pour la mécanique et pour le client ?

Mathieu Arondel, Total : Par son action renforcée, TOTAL EXCELLIUM DIESEL permet d'éviter jusqu'à 93% de l'encreissement des injecteurs* de votre véhicule et protège ainsi le moteur dans la durée. Idem du côté de l'essence. TOTAL EXCELLIUM SP98 permet d'éviter, par exemple, jusqu'à 99% de l'encreissement des soupapes d'admission*. Derrière ces chiffres, ce qu'il faut retenir c'est que TOTAL EXCELLIUM agit dès le premier plein dans votre voiture. Et pour que l'entretien de votre moteur soit optimal, il est conseillé de l'utiliser régulièrement. Un véhicule bien entretenu dure plus longtemps.

*par rapport à un carburant non additifé





La prochaine Sandero profitera de la nouvelle plate-forme CMF-B qui équipe déjà la Clio et le Captur (voir essai p. 42).



Côté style, la Sandero conservera les proportions de l'actuelle mais projecteurs et feux arrière seront modernisés.

PHOTOS CARPIX

C'EST LA FUTURE DACIA SANDERO !

L'actuelle citadine de Dacia va tirer sa révérence après huit années de carrière. Sa remplaçante ressemblera à l'actuelle mais en dessous, tout change !

C'est avec la Logan que Dacia a ressuscité pour devenir un emblème du low-cost automobile, mais c'est bien la Sandero qui est aujourd'hui le modèle phare de la marque roumaine, devant le Duster et la Logan. Et son aura dépasse les frontières de la marque, car à 9 000 unités près, elle aurait pu être la voiture du groupe Renault la plus vendue dans le monde en 2018, avec 404 000 unités immatriculées, contre 412 000 pour la Clio. Et si elle ne prend que la cinquième place en France, elle est la voiture la plus vendue aux particuliers – qui représentent désor-

mais un peu moins de la moitié du marché automobile national.

Pour son renouvellement, le groupe Renault n'a donc pas le droit à l'erreur.

Et il est imminent, comme en témoigne ce prototype final de développement, surpris lors des premiers tests routiers : la première génération fut lancée en 2007, et la seconde date déjà de 2012, avec un restylage en 2016. Pour cette troisième itération de sa grosse citadine, Dacia va appliquer la même recette que pour la seconde génération de Duster : pas de bouleversement du style, mais une ligne modernisée dans le détail, des optiques et une calandre au goût du jour, et une présentation extérieure et intérieure un peu plus flatteuse, avec un niveau d'équipement qui sera inspiré par le récent Duster II. Pas de révolution sous le capot, même si la généralisation de l'hybridation légère liée au durcissement des normes profitera également à cette Dacia. En revanche, le changement technique sera plus important :

la Sandero ne reposera plus sur la plateforme M0 (dérivée de l'antique B0), mais sur une variante simplifiée de la CMF-B qui profite déjà aux nouvelles générations de Clio, Captur et Micra. Cette nouvelle Sandero sera officiellement dévoilée en milieu d'année prochaine.



Pas d'énormes révolutions à attendre sous le capot, si ce n'est une possible hybridation légère pour abaisser consommations et rejets CO₂.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
automne 2020

Prix : à partir de 8 000 €

Concurrentes Ford Ka+,
Opel Corsa...

Thierry Bolloré débarqué de Renault

Il était l'un des derniers responsables de Renault de l'ère Ghosn. Thierry Bolloré était un proche du patron déchu, et la rumeur le disait sur le départ. Mais pas aussi rapidement! Réuni en urgence le 11 octobre, le conseil d'administration de Renault a "décidé de mettre un terme aux mandats de Directeur général de Renault SA et de président de Renault S.A.S. de Monsieur Thierry Bolloré avec effet immédiat". Clotilde Delbos, jusqu'alors directeur financier du groupe, le remplace "pour une période intérimaire, le temps de mener un processus de désignation d'un nouveau directeur général". Une éviction brutale, et pas de remplaçant prévu en amont: c'est une vraie crise de gouvernance que traverse l'industriel français...



CONCEPT UN APERÇU DE LA PROCHAINE MIRAI

Lancée en 2014, la Mirai est l'une des premières voitures à pile à combustible vendues en série. Handicapée par un tarif élevé et un réseau de distribution d'hydrogène embryonnaire, elle s'est tout de même écoulée à près de 10000 exemplaires, et Toyota prépare déjà sa descendance: la marque profite du Salon de Tokyo pour

présenter un show car sobrement baptisé Mirai Concept. Qui annonce la prochaine génération. Au programme: "Une accélération et des performances améliorées, et une autonomie supérieure de 30%", soit environ 700 km. Contrairement à la première Mirai, cette grande berline de 4,97 m a le mérite d'afficher un style extérieur moins baroque...



PHOTOS: TOYOTA

DU 22 AU 24 NOVEMBRE SALON AUTO-MOTO CLASSIC À METZ

www.automoto-classic.com



Trois journées entières consacrées aux autos et motos anciennes, avec 140 exposants annoncés qui se répartiront sur 22000 m² au Centre Foires et Conventions de Metz Métropole. L'entrée est à 12 €.

50 bougies pour le LAB

Qui a dit que Renault et PSA ne parviennent jamais à nouer des partenariats intelligents? Le laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'étude du comportement humain (LAB) vient de fêter ses 50 ans. En effet, c'est en 1969 que les deux groupes décident de s'associer pour créer ce groupement d'intérêt



économique, unique en Europe. Pendant ce demi-siècle, le LAB a généré plus de 600 publications scientifiques qui ont aidé les deux industriels à mieux comprendre les causes des accidents et à réduire leur impact. En 1973, date d'apparition des ceintures de sécurité aux places avant, le nombre de tués sur les routes était de 16881, contre 3259 en 2018, soit cinq



PSA/RENAULT

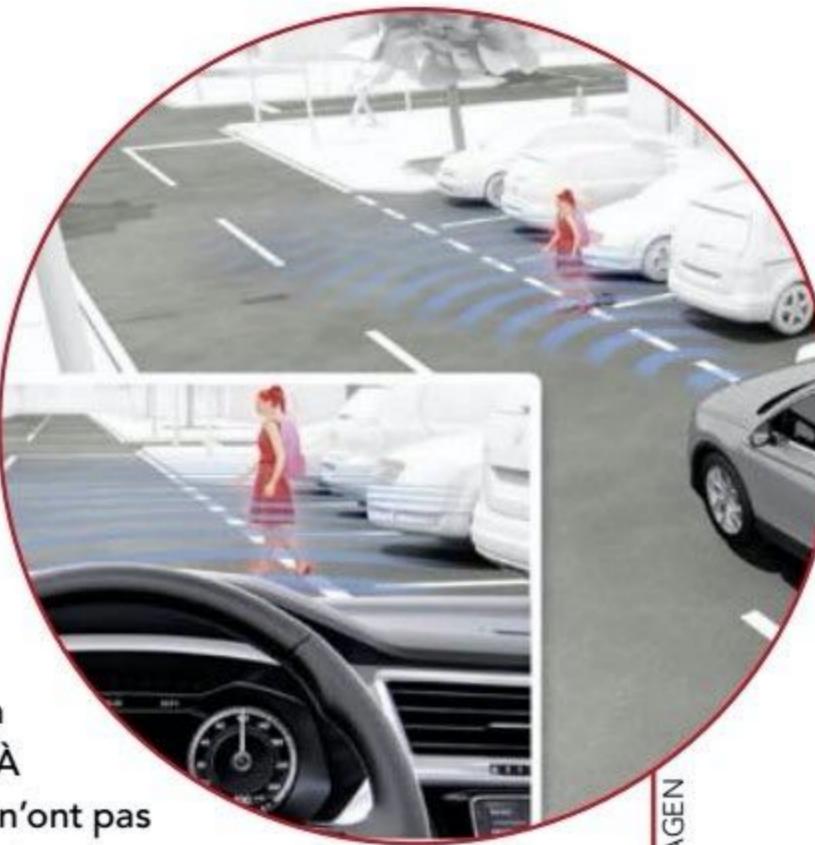
fois moins. Sans minimiser l'impact des mesures de sécurité routière (limitations de vitesse, contrôle...), les travaux du LAB montrent aussi les progrès réalisés par les voitures ces dernières années. Une auto produite en 2018 permet, selon les accidentologues du LAB, de réduire la gravité des accidents de 30% par rapport à un modèle conçu il y a 20 ans.

ZONE ROUGE

INNOVATION

Le freinage d'urgence, pas si efficace ?

L'Association américaine des automobilistes (AAA) a mené des tests en conditions réelles dont les résultats sont peu enthousiasmants: ils révèlent que les systèmes de freinage d'urgence avec détection des piétons ont montré de nombreuses défaillances: à 20 mph (32 km/h), la collision avec un piéton adulte n'a été évitée que dans 40 % des cas. À 35 mph (56 km/h), trois véhicules d'essai sur quatre n'ont pas réussi à réduire la vitesse d'impact d'au moins 8 km/h. Lorsque le piéton est un enfant, les résultats des tests sont encore plus mauvais. Lorsque le piéton est rencontré juste après une courbe à droite, aucun des systèmes testés n'a atténué la vitesse d'impact. Enfin, l'AAA précise que "les systèmes de détection des piétons évalués étaient inefficaces pendant la nuit". Ces systèmes sont donc surtout efficaces en ligne droite, en plein jour et à basse vitesse. À perfectionner!



VOLKSWAGEN

Les chiffres du marché électrique en France



+ 57 %

Immatriculations de voitures électriques neuves par rapport à septembre 2018

200000

C'est le nombre de véhicules électriques légers qui circulent actuellement en France. Un quart d'entre eux a été immatriculé pour la première fois au cours des 12 derniers mois.

4201

C'est le nombre de voitures électriques neuves immatriculées en France au mois de septembre, soit 30377 depuis le début de l'année (en hausse de 50 % par rapport à 2018).

11763

C'est le nombre de véhicules hybrides rechargeables immatriculés depuis le début de l'année, contre 36545 véhicules 100 % électriques (voitures et utilitaires) sur la même période.

INSOLITE

Une voiture volante signée Porsche

Ce n'est ni une blague, ni de la fiction: le spécialiste allemand de la voiture de sport vient de signer un partenariat avec le géant américain de l'aéronautique Boeing pour "explorer le marché de la mobilité aérienne urbaine premium et l'extension du trafic urbain dans l'espace aérien". Les deux marques vont unir leurs forces et, dans un premier temps, elles vont développer "un concept de véhicule entièrement électrique à décollage et atterrissage verticaux". Elles annoncent qu'elles testeront ensuite le prototype issu de ces recherches. À suivre...



PORSCHE

JUSQU'AU
23 FÉVRIER
2020
EXPOSITION LE MANS
66 AU MANS
www.lemans-musee24h.com



À l'occasion de la sortie en salles du film *Le Mans 66* (le 13 novembre), le Musée des 24 Heures du Mans inaugure une exposition consacrée au film, ainsi qu'à l'édition 1966 de cette célèbre course d'endurance. Le billet pour accéder au musée s'échange contre 8,50 €.



**L'entretien de votre Audi,
aussi rapide que votre dernière
séance de cinéma.**



Audi Twin Service, l'entretien premium de votre Audi en 90 minutes.

Par l'intervention de deux techniciens qui travaillent en parfaite synchronisation sur votre véhicule, nous vous garantissons un timing maîtrisé. Pendant ces 90 minutes, vous pouvez au choix : essayer un véhicule, suivre en temps réel l'entretien de votre Audi grâce à une webcam installée dans l'atelier ou encore profiter d'un accès wifi pour garder le fil de votre activité⁽¹⁾. Chez Audi, on en fait beaucoup pour que vous puissiez faire autre chose.

Pour prendre un RDV atelier, connectez-vous sur monentretien.audi.fr.

(1) Service disponible dans le réseau Audi participant.

Volkswagen Group France SA – 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS SOISSONS 832 277 370.

Audi recommande Castrol EDGE Professional.

ZONE ROUGE

PUB

Chassez le naturel...

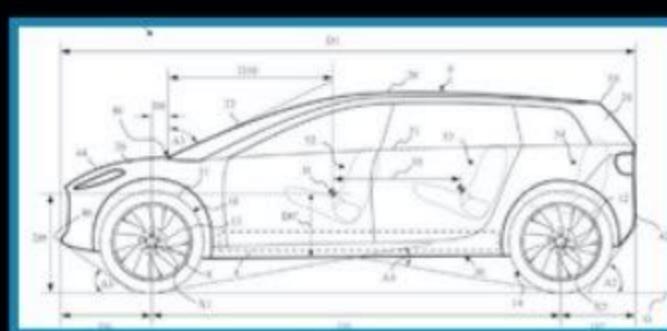
Suggérer plutôt que montrer, faire la promo d'un produit sans qu'il soit présent sur le visuel, vendre de l'exotisme et du rêve à celles et ceux qui finiront dans les bouchons avec une Renegade : c'est la malice de cette campagne péruvienne pour Jeep, avec des photos de nature préservée accompagnées de la légende "Les hôtels, c'est surcoté".



VOITURE ÉLECTRIQUE

Dyson jette l'éponge

annoncé en 2017, le projet avait mobilisé plus de 500 personnes, et Dyson a dépensé près de 3 milliards d'euros pour développer un gros crossover 100% électrique, conçu outre-Manche mais qui devait être assemblé dans une usine à Singapour. Alors que ce modèle devait être lancé en 2021, la marque britannique abandonne son développement. La raison ? "Nous



ne pouvons pas le rendre viable commercialement." James Dyson annonce aussi qu'il n'a trouvé aucun repreneur pour ce projet, et que les équipes dédiées seront réaffectées ailleurs au sein de l'entreprise dans la mesure du possible.

DYSON

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Des infractions moins nombreuses, mais plus graves

Le bilan n'est pas glorieux : "En 2018, plus de 26 millions d'infractions au code de la route ont été relevées par les forces de l'ordre", révèle l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR). Dont 14 millions d'infractions relevées par les radars automatiques, soit une baisse de 2,9 millions... évidemment liée à la dégradation massive du parc de radars. D'autres curseurs sont hélas en hausse : près

de 630 000 délits routiers (+6%, dont +29% pour l'usage de stupéfiants et +36% pour les refus et entraves). En revanche, l'alcoolémie contraventionnelle (entre 0,5 g/l et 0,8 g/l) a baissé de 11%, avec quelque 71 000 infractions constatées. L'an dernier, 14,9 millions de points ont été retirés et 68 000 permis ont été invalidés pour solde de points nul, mais le ministère de l'Intérieur précise que "près de 8 conducteurs sur 10 détiennent 12 points".



YANN LEFEBVRE



Déjà un nouveau Hyundai iX35

La deuxième génération du SUV familial coréen ne date que de 2015, mais

Kia prépare déjà son remplaçant. Il faut dire que la concurrence est rude. Le prochain iX35 affiche une ligne plus sportive, sans tomber dans le segment des SUV coupés. Il sera officiellement présenté l'année prochaine.

Le rotatif de retour chez Mazda

La disparition du moteur rotatif, peu compatible avec les normes actuelles, a chagriné les fans de la marque japonaise. Mais ce départ était un prétexte pour mieux revenir : Mazda teste actuellement des mulets équipés d'un tel moteur.

Qui sera utilisé comme prolongateur d'autonomie dans un modèle hybride présenté l'année prochaine.

Un restylage pour le Bentayga

L'arrivée d'un SUV dans la gamme Bentley en 2015 a été perçue comme un sacrilège par certains, et il faut dire que l'allure pataude et sans grâce de l'engin ne plaide pas en sa faveur. La marque britannique va tenter de corriger le tir avec un restylage plutôt copieux.

Optiques redessinées, nouveaux boucliers, nouvelle calandre et intérieur revu sont au programme.

Prenez la route en toute sérénité.



Service Entretien
À partir de Long Life
239€⁽¹⁾

- > 2 ans d'assistance crevaison, panne, accident offerts⁽³⁾
- > Paiement en 4 fois sans frais
- > Valeur de revente préservée
- > Mise à jour des systèmes embarqués

Faire le choix du **Service Entretien Long Life tous les 2 ans ou 30 000km⁽²⁾**, c'est bénéficier d'un nombre de points de contrôle que seule Audi peut vous offrir. C'est aussi profiter de 2 ans d'assistance⁽³⁾ en cas de **crevaison, panne ou accident**. De quoi savourer chaque kilomètre au volant de votre Audi en toute sérénité.

Découvrez l'ensemble de nos offres sur Audi.fr/offres-entretien

(1) Prix TTC conseillé, pièces et main-d'œuvre incluses, pour un entretien des 150 000 km ou 10 ans (au 1^{er} des deux termes atteint) correspondant à un service entretien périodicité de type 30 000 km, pour une Audi A1 ou Q3 (hors 6 cylindres et modèles S/RS) immatriculée avant le 31/12/2014. Comprend l'huile Long Life, le remplacement du filtre à huile, du bouchon ou du joint de vidange et du filtre à pollén ainsi que les contrôles prévus dans le plan d'Entretien Audi. Offre réservée aux particuliers, jusqu'au 02 novembre 2019 chez les Partenaires Audi Service participant, non cumulable avec toute autre offre en cours. Pour connaître la compatibilité de votre véhicule, consultez votre carnet d'entretien ou votre Conseiller Client. Des opérations complémentaires à suppléments de prix peuvent être à prévoir dans le plan d'entretien de votre Audi. Pour connaître les tarifs des autres modèles/périodicités d'entretien, contactez votre Conseiller Client. (2) Au premier des 2 termes atteint. (3) Voir conditions sur audi.fr/assistance.

Volkswagen Group France - SA au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370.

Audi recommande Castrol EDGE Professional.

**RENAULT CAPTUR 1.3 TCe 155 Initiale Paris**

Considéré jusqu'à présent comme le pendant SUV de la Clio, le Captur a visiblement décidé de s'émanciper. Plus long et plus chic, il est armé pour séduire les familles. Et même plus si affinité.

Par Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre

LE CAPTUR PREND LE LA



RCE

UN NUANCIER DE 11 TEINTES DE CAISSE, 4 POUR LE PAVILLON, 3 POUR LES SKIS ET INSERTS DE BAS DE PORTES. AU TOTAL, PLUS DE 90 COMBINAISONS POSSIBLES •••



€ Tech Plug-in 65 km en tout-électrique

Promis pour le début de l'année prochaine, le Captur E Tech Plug-in reprend l'architecture du groupe motopropulseur de la Clio E Tech, à savoir un 4 cylindres essence et deux moteurs électriques, l'un servant à lisser les passages de la boîte de vitesses à crabot. Celle-ci se passe d'embrayage et reçoit deux axes, l'un pour la propulsion 100% électrique sur deux rapports, l'autre pour les quatre vitesses reliées au moteur thermique. Une usine à gaz qui promet de belles performances. La batterie lithium-ion de 9,8 kWh, implantée au niveau du plancher arrière, autorise une autonomie moyenne (WLTP) de 45 km, 65 km en utilisation urbaine. Son réseau 400 V permet au moteur électrique de rehausser sa puissance, supérieure à 150 ch. Ce sera donc le plus puissant de la gamme, le plus cher aussi.

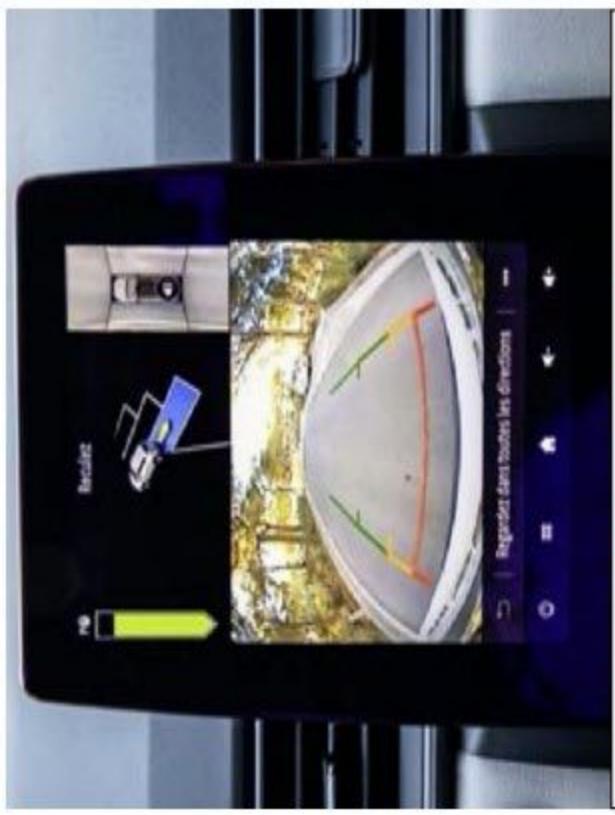






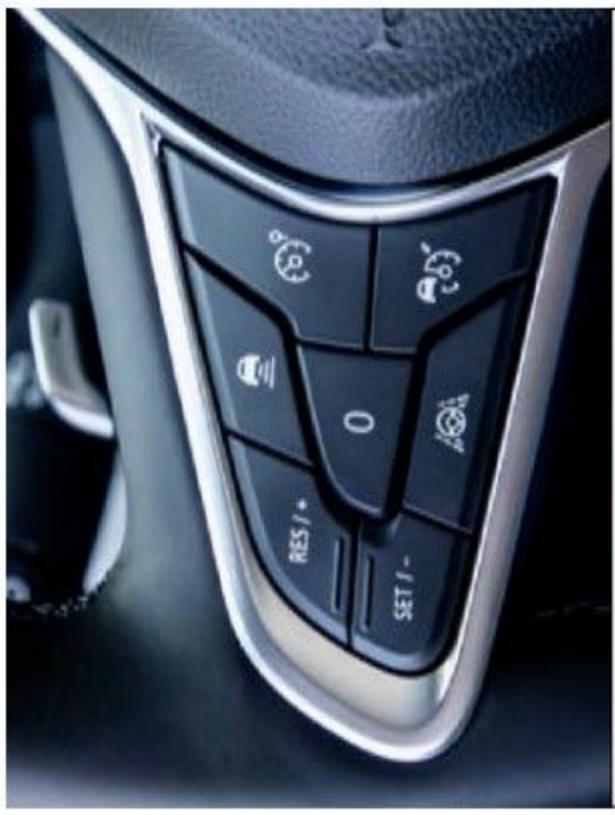
TIROIR EN OPTION

La boîte à gants de type tiroir est réservée aux finitions Intens et Initiale Paris. Sa capacité est de 10 litres contre 7,5 litres pour le système à ouverture conventionnelle.



EN ÉPI... OU PAS

L'assistance au stationnement fait partie de l'équipement de série de la finition Initiale Paris. Cette aide prend en charge l'ensemble des situations de stationnement. Pas toujours concluant.



PRISE EN MAIN

Après avoir enclenché le régulateur adaptatif et, éventuellement, ajusté la distance, il suffit d'appuyer sur le bouton symbolisant un volant pour lancer le centrage de la voiture dans sa voie.



DOUCEMENT LES BASSES

Comme la Clio, le Captur Initiale Paris dispose d'un système audio Bose. Bonne nouvelle, le caisson de basses, implanté au niveau du passage de roue arrière, n'empêtre pas sur le volume du coffre.



MÂCHOIRES ÉDUQUÉES

Le frein de parking est entièrement automatisé. Avec la boîte EDC, il peut s'enclencher à chaque arrêt sans intervention du conducteur.

FAÇON GUIRLANCE

Un petit liseré de LED souligne la planche de bord et les contre-portes. Une dizaine de couleurs sont proposées. De quoi composer une ambiance plus ou moins électrique.

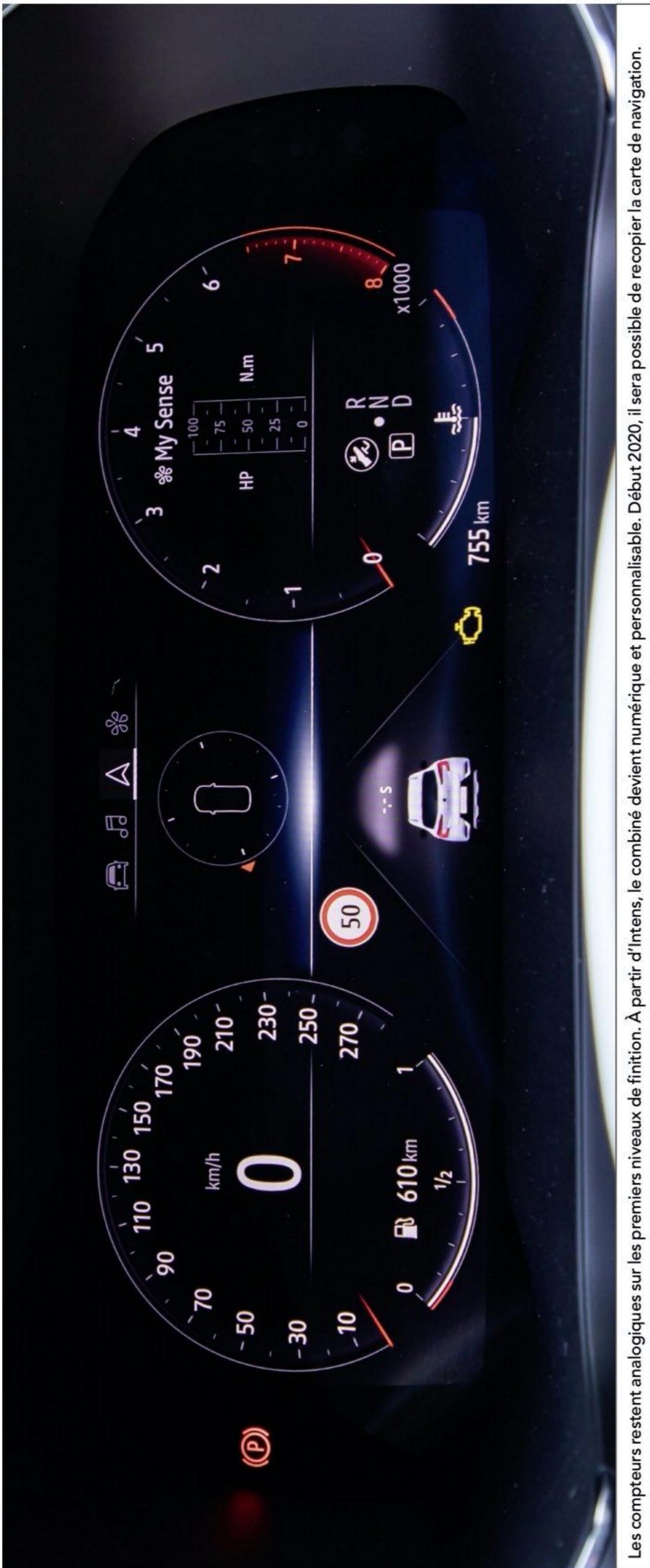
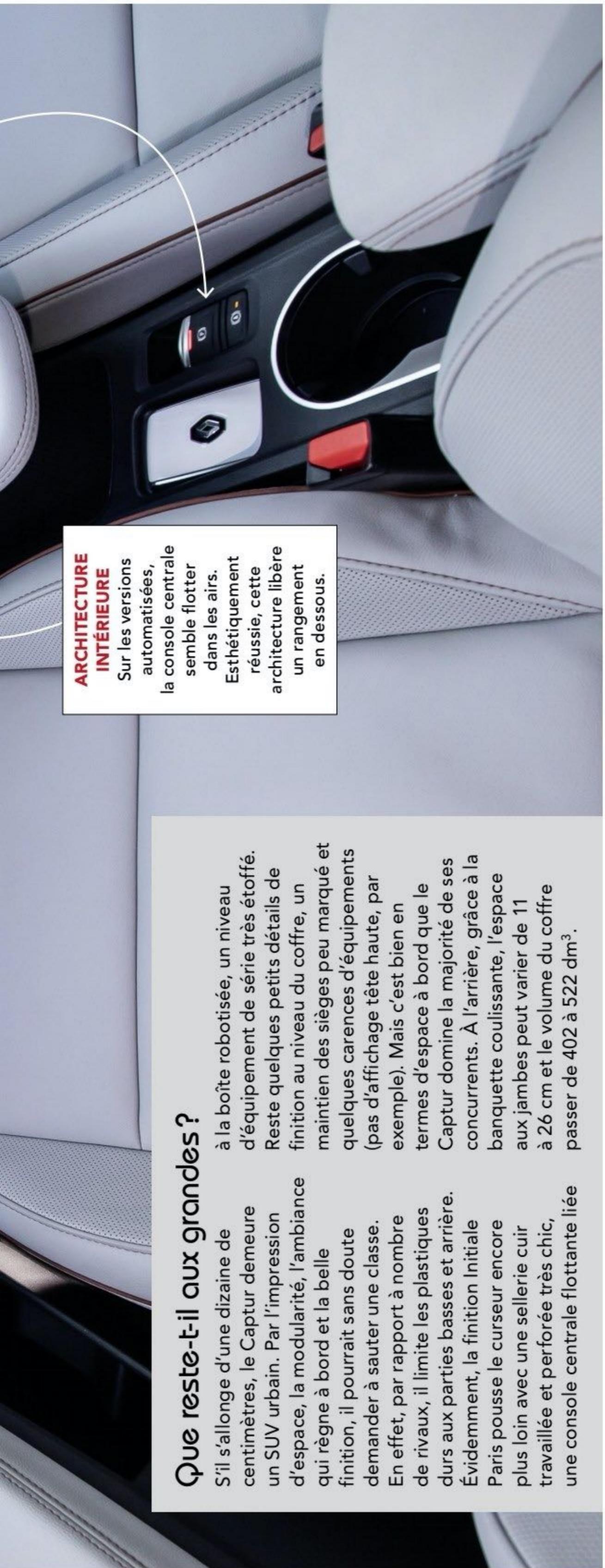
ARCHITECTURE INTÉRIEURE

Sur les versions automatisées, la console centrale semble flotter dans les airs. Esthétiquement réussie, cette architecture libère un rangement en dessous.

Que reste-t-il aux grandes ?

S'il s'allonge d'une dizaine de centimètres, le Captur demeure un SUV urbain. Par l'impression d'espace, la modularité, l'ambiance qui règne à bord et la belle finition, il pourrait sans doute demander à sauter une classe. En effet, par rapport à nombre de rivaux, il limite les plastiques durs aux parties basses et arrière. Évidemment, la finition Initiale Paris pousse le curseur encore plus loin avec une sellerie cuir travaillée et perforée très chic, une console centrale flottante liée

à la boîte robotisée, un niveau d'équipement de série très étoffé. Reste quelques petits détails de finition au niveau du coffre, un maintien des sièges peu marqué et quelques carences d'équipements (pas d'affichage tête haute, par exemple). Mais c'est bien en termes d'espace à bord que le Captur domine la majorité de ses concurrents. À l'arrière, grâce à la banquette coulissante, l'espace aux jambes peut varier de 11 à 26 cm et le volume du coffre passer de 402 à 522 dm³.

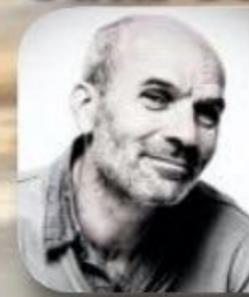


Les compteurs restent analogiques sur les premiers niveaux de finition. À partir d'Intens, le combiné devient numérique et personnalisable. Début 2020, il sera possible de recopier la carte de navigation.

Avec son moteur TCe 155, le Captur s'avère très plaisant à conduire, à l'aise pour relancer en souplesse comme pour atteindre les hauts régimes.



L'avis de Guy L'Hospital



Captur ou 2008 ? C'est le match de l'année. Sans avoir essayé le Peugeot, je miserais bien une pièce sur le Captur.



C'était en 2013. Le hold-up parfait. Dans un marché naissant (seul le Nissan Juke animait jusqu'alors la niche), Renault sort le Captur, petit SUV personnalisable sur base de Clio. Succès immédiat. Sa teinte biton et son allure joviale font vite oublier une finition et un confort quelconques. Six ans plus tard, plutôt que de capitaliser sur le concept, Renault lui ôte ses chaînes. De la Clio, le nouveau Captur reprend beaucoup de choses, à commencer par la nouvelle plate-forme CMF-B, mais il s'allonge de 11 cm, se gare d'aides à la conduite, promet des qualités dignes de la catégorie supérieure, s'ouvre à l'électrification et multiplie les sites de production (Europe et Asie). Avec plus de vingt nouveaux rivaux, l'enfant chéri du Losange ne pouvait pas faire autrement que de sortir le grand jeu. Dès son lancement (ouverture des commandes en novembre, premières livraisons en toute fin d'année), le Captur devrait éviter un premier écueil. Autant son prédecesseur avait demandé de longs mois avant d'atteindre un niveau de finition satisfaisant, autant celui-ci soigne sa mise dès le départ. Extérieurement, le Captur gagne de l'assise. Outre une longueur plus importante, le SUV Renault s'élargit artificiellement grâce à ses projecteurs et ses feux arrière qui s'étirent sur la carrosserie. Le chrome reste très présent et

apporte une élégante solution pour masquer les liaisons de teintes bitons. À l'intérieur, le Captur permet de choisir entre 18 ambiances différentes, une possibilité restreinte sur la finition Initiale Paris, laquelle propose une sellerie cuir perforée de couleur noire ou blanche. La qualité impressionne. La conduite également.

Avec son 4 cylindres TCe 155, associé à la boîte à double embrayage EDC7, le nouveau Captur offre des prestations dignes du segment supérieur.

Il répond présent en relances, procure de bonnes sensations et émet une belle sonorité à partir de 4 000 tr/mn. Avec une boîte un peu plus réactive, ce serait le bonheur parfait. Celle-ci ne manque pas de douceur, mais elle prend exagérément son temps lors des manœuvres ou même pour rétrograder manuellement en utilisant les palettes derrière le volant. Ce n'est pas la seule source de désagréments. Le freinage, doté de disques à l'avant et de tambours à l'arrière, n'est pas dimensionné pour attaquer n'importe quelle descente de col sans recourir au frein moteur. Enfin, la direction, douce et précise, n'offre pas un ressenti très naturel, y compris en mode sport. Sa suspension applique la fermeté nécessaire pour ne pas nuire à l'agrément de conduite, mais elle digère, à quelques exceptions près (saignées, plaques d'égout...), les déformations qu'elle rencontre.



1 La banquette arrière coulisse sur 15 cm. Ce qui permet de faire passer l'espace aux jambes de 26 à 11 cm (en dépannage).

2 Le coffre gagne de précieux décimètres cubes. Sa capacité mini, banquette reculée au maximum, atteint 402 dm³. En avançant celle-ci, la capacité passe à 522 dm³. À noter qu'il est possible de conserver une roue de secours sous le plancher.



1

1 Les sièges mériteraient des maintiens plus francs, mais la position de conduite s'ajuste sans difficulté. L'ergonomie a fait de gros progrès. 2 Comme le 2008, le Captur s'offre un peu plus de prestance grâce à des roues de 690 mm de diamètre avec jantes alliage jusqu'à 18 pouces.



2

LE ROULIS, GRAND ENNEMI DES SUV, EST BIEN MAÎTRISÉ PAR LE NOUVEAU CAPTUR. AU PRIX D'UN AMORTISSEMENT EFFICACE MAIS FERME ●●●

Mais c'est surtout par l'absence de vibrations que le nouveau Captur impressionne.

Conducteur et passager bénéficient d'une assise plus longue de 2 cm par rapport à l'ancien modèle. À l'arrière, la banquette coulissante permet de privilégier l'espace pour les jambes ou le volume du coffre. Celui-ci, selon nos premières mesures, peut accueillir entre 402 dm³ et 522 dm³ (espace aux jambes réduit à 11 cm dans ce cas). Cette modularité, partagée par certains rivaux, peut être un critère de choix pour les familles. Contrairement à la boîte à gants tiroir (à partir d'Intens), la banquette coulissante est proposée dès le premier niveau.

Ce qui est vrai pour la modularité l'est aussi pour la plupart des équipements de sécurité. L'essentiel est présent, y compris sur le premier prix. En revanche, pour accéder à la personnalisation, à la connectivité avancée et aux nouvelles aides à la conduite, il faut partir de la finition Intens. Outre la sellerie cuir, l'Initiale Paris soigne, elle, la taille et la fonctionnalité de ses écrans de bord. Devant le conducteur, l'instrumentation de 10,2 pouces permet de recopier (la technologie

ne sera finalisée qu'au tout début de l'année prochaine) la cartographie de l'écran multimédia tactile vertical de 9,3 pouces. Les plus technophiles devront passer par les options pour bénéficier de la pleine puissance des radars, capteurs et autres caméras nécessaires au fonctionnement

du système de conduite semi-autonome de niveau II (gestion de la vitesse, de la distance et du centrage dans la voie).

Vous vous demandez sans doute si cette débauche d'équipements et de fonctionnalités n'aurait pas, au final, une petite incidence sur le prix et les consommations. Ce n'est pas à exclure. En tout cas, c'est ce que laisse penser le silence

du constructeur sur le sujet, en attendant la fin des tests d'homologation. Sachez que les essence (TCe 100, 130 et 155) débuteront à 18 600 € et les diesels à 23 200 € (Blue dCi 95 et 115). Si les valeurs de consommation et de rejets CO₂ n'ont pas été divulguées, il est plus que probable que le TCe 155 soit assujetti à un malus. Lors de ce premier essai, notre consommation évoluait autour de 7 l/100 km. Rien de scandaleux pour un modèle essence automatisé. ■

PLUS

Agrément de conduite
Qualité de fabrication
Habitabilité/modularité
Aides à la conduite efficaces

MOINS

Confort ferme (18 pouces)
Boîte EDC lente
Ressenti direction peu naturel

RENAULT CAPTUR 1.3 TCe 155 Initiale Paris EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	154 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	270 Nm à 1 800 tr/mn
Type	4 cyl en ligne turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1 333 cm ³ / NC
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage / 7

Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	215/55 R18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,23/1,80/1,59/2,64 m
Poids/tractable freiné	1 266/1 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	8,6 s
Vitesse maxi	202 km/h

Habitabilité/Coffre⁽¹⁾

Longueur aux jambes AR mini/maxi	11 / 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	140 / 139 cm
Volume de coffre mini/maxi	402 / 522 dm ³

(1) Mesures l'Auto Journal.

LE BUDGET

Prix	30 800 € ⁽²⁾
Malus (CO ₂)	NC
Prix du modèle essayé*	plus de 33 000 € ⁽²⁾
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus. (2) Estimation.

Équipements de série

6 airbags, détecteur d'angle mort, système de stationnement automatique, écran multimédia 9,3 pouces avec navigation connectée, système Bose, chargeur induction, sellerie cuir perforée, siège conducteur à réglages électriques, sièges avant chauffants, jantes alliage 18 pouces, reconnaissance des panneaux de signalisation, boîte à gants tiroir, assistant maintien de voie, régulateur/limiteur de vitesse, projecteurs full LED.

Options

Conduite semi-autonome niveau II (régul. vitesse adaptatif + maintien dans la voie), caméra 360°, roue de secours temporaire, toit ouvrant électrique, barres de toit, pack personnalisation intérieur gris clair.

Consommations

Mixte (WLTP)	NC
Réservoir	48 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pas de réelle fausse note pour le nouveau Captur qui progresse dans tous les domaines et qui place la barre très haut pour la catégorie. Reste à espérer que nous nous trompons sur notre estimation de prix et que, finalement, Renault ait choisi de frapper un grand coup.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



HYBRID by MINI 

MINI COUNTRYMAN HYBRIDE RECHARGEABLE. ANIMÉ PAR PLUSIEURS MOTEURS.

0 €
TVS

0 €
MALUS

1,8 L
/ 100KM

40 g
CO₂/KM

51 km
EN TOUT
ÉLECTRIQUE

ENTRETIEN
ET PERTE
FINANCIÈRE
INCLUS



BUSINESS
DRIVE.

Dynamisez votre entreprise.

Les dernières nouveautés à l'essai

Plus que jamais, avec l'entrée en vigueur de normes de plus en plus drastiques et du nouveau barème du malus écologique, la chasse au CO₂ est ouverte ! Alors, tout le monde s'y met ! Toutes tailles et catégories confondues. Difficile d'être exhaustif, mais L'AJ fait le point sur les toutes dernières nouveautés.

Il fut un temps, pas si lointain, où, pour tout vous dire, la question de la sélection des voitures hybrides ou électriques qui figureraient dans un dossier du même nom ne se posait pas. Nous avions tout le loisir d'essayer tous les modèles du marché. Mais ça, c'était avant ! Avant que tous les constructeurs ne se mettent l'un à l'électrique, l'autre à l'hybride, certains aux deux, voire à l'hybride rechargeable ou à la micro-hybridation. Aujourd'hui, toutes les solutions sont

bonnes pour sauver la planète ou, de manière plus pragmatique, abaisser les rejets de CO₂ (*lire aussi notre enquête p. 32*). Il n'y a plus une semaine sans qu'un constructeur ne lance un nouveau modèle et qu'une nouveauté en chasse une autre.

Alors, une fois n'est pas coutume, nous nous sommes attachés à ne vous parler que des inédits. De la très attendue e-208 qui, comme par hasard, déboule un mois seulement après la nouvelle Zoe (*voir L'AJ n° 1042*) et signe le retour de Peugeot sur le marché de l'électrique, à la sur-

prise chinoise qui ressuscite MG sous les trains d'un surprenant SUV électrique – dont on sait encore bien peu. En passant par ceux qui, comme leurs aînés thermiques, se marquent à la culotte, j'ai nommé les Audi e-tron et Mercedes EQC. Sans oublier les spécialistes : les vieux de la vieille Lexus RX, BMW 330e et Hyundai Ioniq n'en sont plus à leur coup d'essai mais à leur deuxième génération de modèle, voire plus. Il y en a pour tous les goûts, de toutes les tailles et pour toutes les bourses ou presque.



Peugeot e-208
MG ZS EV



Mercedes EQC / Audi e-tron



Lexus RX 450h
Volvo XC60



Hyundai Ioniq electric



BMW 330e

Sommaire

- Mercedes EQC 408 ch AMG Line /
- Audi e-tron 408 ch Avus p. 52
- Peugeot e-208 136 ch Allure p. 60
- MG ZS EV 143 ch Luxury p. 62
- Lexus RX 450h 313 ch F Sport p. 63
- BMW 330e Edition Sport p. 64
- Volvo XC60 B5 235 ch AWD
- Geartronic 8 R-Design p. 66
- Hyundai Ioniq electric 100 ch Executive p. 67



Coupez le son, pas le plaisir

Mercedes EQC et Audi e-tron affichent d'impressionnantes courbes de couple et de puissance. Suffisant pour faire grimper le taux d'adrénaline au volant de ces deux beaux bébés ? Pas gagné !

Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin

MERCEDES EQC 408 ch AMG Line



Doit-on considérer l'arrivée des premiers modèles électriques comme une véritable révolution capable de dévorer tout ce qui ne se nourrit pas d'électrons ? Il est sans doute un peu tôt pour l'affirmer. Si révolution il y a, les constructeurs premium, peut-être plus que les autres, ont un sérieux problème devant eux. C'est en effet sous leur capot que se trouvent les plus beaux spécimens de ce qui a toujours été considéré comme l'âme d'une voiture : le moteur. Avec des soupapes qui donnent le rythme, des pistons qui marquent le tempo et des arbres à cames qui dansent en tête comme des deviches tourneurs. Cette symphonie mécanique supprimée, les voitures de demain ne risquent-elles pas de perdre leur charme ? Réponse en

trois temps, sur une valse endiablée, avec les nouveaux Audi e-tron et Mercedes EQC.

SUR LA ROUTE

Les progrès des voitures électriques sont indiscutables. En quelques années, elles ont vu leur puissance exploser, leur autonomie doubler. Grâce à d'impressionnantes valeurs de couple, le plus souvent instantanées, elles s'arrachent du sol sans aucune difficulté, même lorsque la masse de l'engin dépasse les 2,5 tonnes. Avec plus de 400 ch et 600 Nm, les machines électriques des deux SUV allemands sont dimensionnées pour générer une vigoureuse poussée. Aucun des deux ne ment, même si c'est le Mercedes qui est le premier à atteindre les 100 km/h, avec 6 dixièmes d'avance sur l'Audi. Aux 1 000 mètres départ arrêté, après avoir enclenché le mode dynamique ou forcé

le kick-down, c'est cette fois l'e-tron qui vire en tête. Malgré cela, le plus dynamique des deux reste l'EQC. Pour plusieurs raisons. Il est moins long, doté d'un empattement plus court, pèse 100 kg de moins et ses modes de conduite sont beaucoup plus contrastés.

L'Audi joue une partition plus traditionnelle. Les modes de conduite sont plus lissés, la direction nettement moins incisive.

Dans les deux cas, les deux essieux sont moteurs et permettent de profiter d'une véritable transmission intégrale. En sortie d'épingle, les deux SUV s'arrachent avec une efficacité rare. La puissance fait illusion et ferait presque oublier l'absence de sonorité. Au freinage, les choses se gâtent avec une gestion plus ou moins bonne, voire catastrophique en conduite dyna- ➤

AUDI e-tron 408 ch Avus



mique. À ce jeu-là, c'est l'Audi e-tron qui tire le mieux son épingle du jeu, plus lourd mais plus rigoureux, malgré une faible capacité de récupération au freinage.

Comme sur le Mercedes, la force de la récupération se gère via les palettes derrière le volant. Mais celles-ci ne permettent pas de se passer des freins pour ralentir l'auto efficacement (dans quelques mois, une mise à jour devrait corriger ce problème). Au volant de l'EQC, la conduite s'avère beaucoup plus amusante, avec la possibilité d'utiliser la régénération comme système de freinage principal, sans même avoir à toucher les freins. Ce qui a pour incidence de permettre une meilleure récupération de l'énergie, aptitude que nous détaillerons plus loin, au chapitre Budget.

VIE À BORD

À première vue, il n'y a pas match en termes de vie bord. Plus long, l'Audi est logiquement plus spacieux. À l'avant comme à l'arrière, les occupants profitent de quelques centimètres supplémentaires en largeur. Même si les deux modèles font à peu près jeu égal en espace aux jambes, seul l'e-tron parvient à effacer son tunnel de servitude. Plus à l'arrière, il n'y a pas photo non plus pour les coffres. Quand le Mercedes propose 495 dm³, l'Audi annonce 608 dm³. Moins généreux, l'EQC n'abandonne pas pour autant la partie. Son niveau de confort n'a pas grand-chose à envier à celui de l'Audi. Sur ce point, les deux modèles offrent une remarquable filtration des plus petits défauts et une insonorisation léchée. Ce qui n'est pas forcément chose

aisée sur une voiture électrique qui fournit une caisse de résonance idéale aux bruits de roulement et siflements aérodynamiques. Dans les deux cas, l'ambiance sonore à bord reste très agréable, y compris sur autoroute au-dessus de 130 km/h. Pour réduire les bruits d'air, mais aussi parfaire l'aérodynamique, l'e-tron propose des caméras à la place des rétroviseurs extérieurs, une option onéreuse et déroutante que nous ne conseillerons pas les yeux fermés. À tester avant d'adopter ! Le bien-être à bord ne s'arrête pas au confort de conduite.

L'ambiance à bord de l'EQC va plus loin, avec un dessin de planche de bord très nouvelle technologie, son large écran dit Widescreen et ses nombreuses aides à la conduite.

Son programme EQ, clairement identifié, donne notamment toutes les clés pour gérer l'ensemble des fonctions et informations liées à la propulsion électrique. Citons la recherche de bornes de recharge, la mention des différents



AUDI E-TRON

❶ À bord de l'e-tron, tout est agencé et étudié pour que le client traditionnel Audi retrouve ses repères. La force de la récupération d'énergie via les palettes est insuffisamment marquée. Le constructeur promet d'y remédier prochainement. ❷ Pour profiter de la puissance et du couple maxi, il faut sélectionner le mode de conduite Dynamic ou alors enfonce l'accélérateur jusqu'au kick-down. ❸ Peu agile, l'e-tron, spacieux et confortable, est à son aise sur les longs trajets. Dommage que l'autonomie le limite.



MERCEDES EQC

PLUS

Taille maîtrisée
Ambiance intérieure
Programme EQ spécifique
Récupération d'énergie efficace

MOINS

Voiture lourde
Gestion du freinage peu convaincante
Autonomie un peu juste
Prix de vente

AUDI E-TRON

PLUS

Haut niveau de finition
Grand confort
Capacité de batterie et de charge
Comportement rigoureux

MOINS

Voiture longue et lourde
Autonomie un peu juste
Prix de vente
Consommation élevée en montagne



MERCEDES EQC

➊ La commande de boîte rejetée derrière le volant permet de dégager beaucoup de place sur la console centrale. Rangements et ergonomie y gagnent. Via la molette la plus à gauche, le conducteur sélectionne les modes de conduite. ➋ Personnalisable à souhait, l'instrumentation dispose de nombreuses informations spécifiques au mode de conduite électrique. ➌ En descente, l'EQC est bien plus fort pour récupérer l'énergie.



DES DÉPASSEMENTS ÉCLAIR, EN TOUTE DISCRÉTION, MAIS ATTENTION
À LA CONSOMMATION QUI GRIMPE EN FLÈCHE •••

types de charge, le coût prévisionnel, la disponibilité, une application spécifique Mercedes Me qui permet de consulter ces mêmes informations ainsi que la possibilité de gérer certaines fonctions de la voiture à distance. L'équivalent existe aussi sur l'e-tron, mais le système multimédia reste traditionnel et la recherche des informations liées au mode de propulsion électrique prend plus de temps.

LE BUDGET

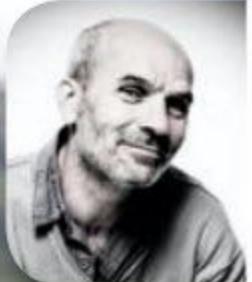
Rouler avec n'importe quelle voiture électrique nécessite un solide investissement financier. Que dire alors de l'achat d'un SUV haut de gamme allemand ? Rien à moins de 80 000 €, et beaucoup plus si vous optez pour une finition Avus chez Audi ou pour la série de lancement



MERCEDES EQC

① La banquette de l'EQC est moins confortable que celle de l'e-tron. L'espace aux jambes est comparable mais le tunnel plus gênant. ② La prise de recharge est située à l'arrière droit. Sur une borne Ionity, l'EQC réclame environ 30 minutes pour recharger à 80 %. ③ Nettement moins vaste que celui de l'Audi, le coffre du SUV Mercedes reste tout de même très pratique à l'usage.

L'avis de Guy L'Hospital



Le côté nouvelle technologie de l'EQC me séduit, mais l'autonomie reste trop limitée. 



Tout est plus grand à bord de l'e-tron, même le toit ouvrant.

1886 de l'EQC. Rapporté au niveau d'équipement, le Mercedes se révèle dans tous les cas moins cher. Un avantage qu'il garde jusqu'à la fin grâce à des consommations moindres. En moyenne, selon nos mesures, il dépense 24,4 kWh chaque centaine de kilomètres, quand l'Audi réclame 24,7 kWh/100 km. Quelles que soient les conditions, l'écart reste en faveur de l'EQC. Lors du reportage photos de ce face-à-face, réalisé dans les Alpes suisses, nous avons mesuré une différence de 2 à 3 kWh/100 km en fonction de la conduite et du type de routes empruntées. Plus la pente est forte et offre des possibilités de récupération d'énergie, plus l'EQC semble à son avantage. Au final, cela joue peu sur l'autonomie, qui reste très légèrement à l'avantage de l'Audi grâce à sa batterie de plus grande capacité (95 →



AUDI E-TRON

① En matière de vie à bord, l'e-tron domine la partie. Sa finition est remarquable et l'espace à bord conséquent. Il faut dire qu'il mesure 15 cm de plus que l'EQC. ② L'e-tron peut disposer de deux prises, une de chaque côté. Celle de droite est facturée 550 € en option. ③ Partir en vacances avec ce SUV est tout à fait envisageable. En tout cas, ce n'est pas le chargement du coffre qui posera problème.



NOUVELLE PEUGEOT e-208

100% ÉLECTRIQUE

UNBORING THE FUTURE*



BETC Automobiles PEUGEOT 552 144 50 RCS Nanterre

À PARTIR DE

199 € /MOIS⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 1990 €
DÉDUCTION FAITE DU BONUS ÉCOLOGIQUE
ET DE LA PRIME À LA CONVERSION⁽²⁾

ENTRETIEN OFFERT

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

En location longue durée sur 49 mois et pour 40000kms. (1) Exemple pour la location longue durée (LLD) d'une nouvelle PEUGEOT e-208 active, neuve et hors options, incluant l'entretien et l'assistance offerts pendant 49 mois. **Modèle présenté :** Nouvelle PEUGEOT e-208 GT, options peinture bleu vertigo et toit panoramique : **239 €/mois** après un 1^{er} loyer de 3939 €, 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 6000 € 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 valable du 26/08/2019 au 30/11/2019, sous condition 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. *Pour un futur qui ne soit pas ennuyeux.

contre 80 kWh). Mercedes comme Audi faisant partie du programme Ionity, les deux SUV peuvent profiter des bornes de recharge rapide positionnées sur les autoroutes.

Pour ne pas "stresser" sa batterie de plus petite capacité, Mercedes limite la possibilité de charge rapide à 110 kW quand Audi accepte une charge de 150 kW.

Là encore, au final, les différences de capacité des batteries lissent les temps de charge. Sur ce type de bornes, les deux voitures réclament entre 30 et 40 minutes pour passer de 10 % à 80 % de la charge maximale. Sans atteindre l'efficacité du réseau Tesla, le système Ionity facilite grandement les voyages au long cours avec un modèle électrique. Les deux constructeurs ont mis au point un système de carte qui permet de recharger sur plus de 15 000 points en France, plus de



Ils annoncent plus de 300 km d'autonomie. Pas mal pour des SUV de plus de 2,5 tonnes.

110 000 en Europe sans avoir à sortir sa carte bleue ou multiplier les factures. Chez Mercedes, l'abonnement "Mercedes me charge" est offert pendant 3 ans (consommations en sus), l'abonnement Ionity offert pendant 1 an. Chez Audi, la carte "e-tron Charging Service" est gratuite la première année. Ensuite, il faut choisir entre deux abonnements : 4,95 €/mois qui permet de charger sur des bornes jusqu'à 50 kW et 17,95 € pour ajouter les bornes supérieures à

50 kWh et Ionity. Chez les deux constructeurs, la consommation est facturée en supplément, au maximum 65 centimes d'euro la minute sur une borne Ionity à partir de 2020 (pour l'instant, les deux marques facturent au forfait 8 € la charge). Quant à la recharge à domicile, si elle reste de loin la plus compétitive, elle n'est pas indolore. Outre le coût intrinsèque d'un plein, il faut aussi prévoir l'installation d'une Wallbox et de l'abonnement qui va avec. ■

EN CHIFFRES

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



	Mercedes EQC AMG Line	Audi e-tron Avus
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	408 ch	408 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	765 Nm	664 Nm ⁽¹⁾
Type	2 moteurs élec. asynchrones	2 moteurs élec. asynchrones
Puissance fiscale	8 CV	9 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
(1) 360 ch et 531 Nm hors mode Boost		
Batterie		
Type	lithium-ion	lithium-ion
Capacité	80 kWh	95 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	11,8 m	12,2 m
Pneumatiques AV/AR	285/45 R 21 / 315/35 R 21	265/45 R 21
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,76/1,89/1,63/2,88 m	4,91/1,94/1,63/2,93 m
Poids/tractable freiné	2 505/1 800 kg	2 606/1 800 kg
Performances		
1 000 m d.a.	27,1 s	26,9 s
0 à 100 km/h	5,6 s	6,2 s
90-130 km/h en Drive	5,2 s	4,3 s
Vitesse maxi	180 km/h	198 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/68 m	10/31/64 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	29 cm	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	152/148 cm	155/151 cm
Volume de coffre	495 dm ³	608 dm ³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	66,2/66 dB	61,9/66,6 dB

	Mercedes EQC AMG Line	Audi e-tron Avus
LE BUDGET		
Prix	78 949 €	98 180 €
Bonus écologique (CO ₂)	6 000 € (0 g/km)	6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé*	86 450 € ⁽²⁾	96 330 €
Garantie	2 ans, km illimité (8 ans ou 160 000 km pour la batterie)	2 ans, km illimité (8 ans ou 160 000 km pour la batterie)
*Avec options et bonus inclus. (2) Modèle présenté en version de lancement 1886, vendu 92 450 €, toutes options comprises.		
Équipements communs		
Accès et démarrage sans clé, alerte de franchissement de ligne, aide au parking AV/AR, Bluetooth, combiné d'instruments numériques, caméra de recul, clim bizona, détecteurs de pluie/luminosité, freinage d'urgence autonome avec détection piétons, jantes 20 pouces, lecture des panneaux, projecteurs full LED, rétro int. jour/nuit auto, rétros ext. rabattables électriquement, régul./limiteur de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants, surveillance angle mort, suspension pneumatique, système multimédia sur écran tactile avec radio numérique/GPS/prises USB...		
Options		
Mercedes: affichage tête haute (1 200 €), Apple CarPlay et Android Auto (450 €), caméra 360° (550 €), cartographie GPS avec réalité augmentée, conduite semi-autonome niveau II (1 550 €), peinture métallisée (950 €), sellerie cuir (3 050 €), sièges AV électriques (1 350 €), sièges AV chauffants (400 €), toit ouvrant (1 300 €), ...		
Audi: assistant de vision nocturne (2 600 €), buses de lave-glace chauffantes (450 €), crochet d'attelage (725 €), fermeture assistée des portes (775 €), jantes 21 pouces (1 050 €), peinture métallisée (1 250 €), rétroviseurs extérieurs virtuels (1 850 €), sièges AV ventilés/ventilés et massants (975/1 875 €), toit ouvrant panoramique (1 800 €), 2 ^e trappe de charge côté passager (550 €), volant réglable électriquement (475 €)...		
Consommations/Charge		
Moyenne	24,4 kWh/100 km	24,7 kWh/100 km
Autonomie moyenne	332 km	387 km
Recharge	18 h/5 h 50/3,7/11*/50*/110*/150 kW*	21 h/7 h/1 h 30/40 mn/30 mn
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Belgique	Allemagne
(*) 80 % de la charge		

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL MERCEDES EQC

Tout est relatif, mais le Mercedes, plus court et léger, reste plus agréable à conduire que l'e-tron dans la majorité des situations. Plus sérieux d'une manière générale, très confortable, l'Audi semble né pour les longs voyages. Hélas, avec moins de 400 km d'autonomie, les deux auront du mal à faire oublier les qualités d'un SUV de luxe équipé d'un moteur thermique.

ÉLECTRIQUE & TELLEMENT PLUS D'AVVENTURE

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2019
OFFRE EXCEPTIONNELLE

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



HYBRIDE RECHARGEABLE

4 roues motrices

Électrique **jusqu'à 135 km/h**^{**}

Autonomie électrique : **45 km**^{***}

Émissions de CO₂ : **46 g/km**^{***}

Consommation normalisée : **2,0 l/100 km**^{***}

Capacité de traction : **1,5 tonne**

MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

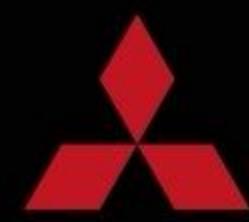
À PARTIR DE **277,78 €/mois**⁽¹⁾

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 SOGECAPI, 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 1^{er} 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.





Une 208 comme les autres

Cela ne vous aura pas échappé: l'e-208 est la plus puissante des 208. Un détail? Certainement pas. Et si, finalement, la meilleure 208, c'était elle?

Par Mélina Priam Photos Yann Lefebvre

L'e-208 ne se distingue guère de ses sœurs thermiques. Sa calandre est toutefois spécifique. Elle se contente de jantes de 16 pouces.



Après avoir été le pionnier de l'hybride diesel et tenté l'aventure électrique avec l'iconoclaste Ion, Peugeot avait levé le pied sur les motorisations écolo-politiquement correctes. Question de priorité: il fallait redresser la barre. Mais l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions change la donne. Le Lion doit s'y mettre. Et il veut faire les choses en grand: "50% de notre gamme sera électrifiée en 2020." Rien que cela! Cette annonce prend évidemment en compte le principe de micro-hybridation. Pour ouvrir le bal, il faut marquer les esprits. Pour autant, Peugeot ne veut plus (dans l'immédiat en tout cas) de carrosseries spécifiques. La nouvelle 208, qui gagne au passage un préfixe "e", est toute désignée. Mais rouler en e-208, c'est d'abord rouler en 208. Elle se décline d'ailleurs dans les mêmes

finitions que la seconde: Active, Allure et GT Line, plus une exclusive GT, rien que pour elle. Il faut porter une attention particulière à la grille de calandre ou au petit "e" sur le montant arrière pour la distinguer. Idem à bord: certes, l'instrumentation intègre des affichages propres à l'énergie, mais là encore, au premier coup d'œil, vous êtes dans une 208. Point barre. Cela étant, la présentation en fait suffisamment. Pas besoin d'en rajouter.

La différence se situe sous le capot. C'est un sacré symbole qu'avec ses 100 kW, soit 136 ch (en mode Sport uniquement), l'e-208 soit la 208 la plus musclée! La plus performante à l'accélération aussi. Grâce à l'arrivée instantanée de la puissance électrique, c'est en effet la plus sensationnelle sur les premiers mètres. Certes, ensuite, elle plafonne à 150 km/h pour préserver l'autonomie. Mais sur les routes au sud de Lisbonne où nous avons pris son

volant, j'en suis la première étonnée: j'ai trouvé l'e-208 bien plus plaisante à mener que la 208 PureTech 130 ch. À croire que les compromis que Peugeot a dû faire à la conception de la voiture pour qu'elle reçoive aussi bien des mécaniques thermiques qu'électriques et peut-être même hybrides (ce n'est pas exclu!) l'ont été au profit de l'électrique.

Malgré ses 300 kg de plus, elle se révèle tout aussi agile et offre un bien meilleur compromis confort de suspension/tenue de route.

Le fait de se contenter de jantes de 16 pouces n'est sans doute pas étranger à l'affaire. Le duo moteur électrique/réducteur se montre même plus réactif et transparent que celui du 1.2 1130 ch/EAT8. Bref, l'e-208 fait totalement oublier son mode de propulsion. Elle ne s'encombre d'ailleurs pas de

L'avis de Mélina Priam



J'en suis la première surprise : c'est la 208 que j'ai préféré conduire.



1



2



3



4

1 Le surpoids ne se sent pas trop au volant. L'e-208 offre un bon compromis confort/agilité. 2 À la place de la jauge, apparaît l'état de fonctionnement de la batterie. 3 La boîte EAT8 laisse sa place à un réducteur, mais la commande est la même. Le mode B accentue le frein moteur. 4 L'i-Cockpit est de la fête ! Il contribue à l'ambiance.

soigner particulièrement sa sonorité.

Silencieuse par nature, elle se laisse aller à quelques bruits d'air. Mais elle ne pulvérise pas de records dans la catégorie. Il ne vous aura pas échappé qu'elle annonce la même puissance qu'une certaine... Renault Zoe. Idem pour sa batterie de 50 kWh

et son principe de récupération d'énergie au freinage à deux niveaux. Une nuance tout de même : Peugeot s'est fendu d'un refroidissement liquide (et non par air) pour celle-ci, lequel permet de supporter des recharges plus importantes. Quand la Zoe encaisse jusqu'à 50 kW, l'e-208 pousse à 100 kW. À elle les ravitaillements express sur les bornes rapides. Et sans supplément de prix, s'il vous plaît ! D'ailleurs, chez Peugeot, point d'histoire de location de batterie.

PLUS
Agrément de conduite
Compromis confort/
tenue de route
Charge en 100 kWh
acceptée

MOINS
Autonomie moyenne
Habitabilité arrière

En revanche, l'autonomie annoncée n'a rien d'exceptionnel : 340 km. Et encore, en étant sage. L'e-208 préfère soigner l'agrément de conduite. Elle laisse le choix entre trois modes : Eco, Normal et Sport. Et, pour une fois, les différences sont très marquées puisqu'il y a une influence directe sur la puissance.

Car les alléchants 100 kW et 260 Nm de couple ne sont atteints qu'en mode Sport. En mode Eco, l'e-208 ne dispose plus que de 60 kW/180 Nm et 80 kW/220 Nm en Normal. Inutile de préciser que cela se sent. À l'inverse, vous l'aurez deviné, l'autonomie suit une courbe inverse. Peugeot n'en dit pas plus, mais pour avoir quelque peu abusé du mode Sport, et alors même que mon e-208 ne me promettait déjà "que" 280 km d'autonomie batterie pleine, j'ai vu celle-ci fondre à la vitesse grand V. ■

PEUGEOT e-208

136 ch Allure

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	100 kW (136 ch) à 3673 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	260 Nm à 300 tr/mn ⁽¹⁾
Type	électrique synchrone à aimant permanent
Puissance fiscale	1 CV
Batterie/capacité	lithium-ion / 50 kWh
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur / 1

(1) En mode Sport. 80 kW (109 ch) et 220 Nm en Normal et 60 kW (82 ch) et 180 Nm en Eco.

Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques	195/55 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,06 / 1,75 / 1,43 / 2,54 m
Poids/tractable freiné	1455 kg/non autorisé

Performances

0 à 100 km/h	8,1 s
Vitesse maxi	150 km/h

Habitabilité/Coffre⁽¹⁾

Longueur aux jambes AR	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	140 / 135 cm
Volume de coffre	345 dm ³

LE BUDGET

Prix	33 300 €
Bonus (CO ₂)	6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	30 010 €
Garantie	2 ans, km illimité ⁽³⁾

(1) Nos mesures. (2) Options et bonus inclus.

(3) 8 ans pour la batterie.

Équipements de série

6 airbags, AFL active, aide au parking AV/AR + cam. de recul, antibrouillards LED, Bluetooth, dim auto, compteurs num. sur écran 3D, ESP, jantes alliage 16 pouces, lect. de panneaux, régul./lim. de vitesse, syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces/prises USB/GPS...

Options

Accès sans clé (350 €), park Assist (360 €), pack cuir (1 600 €), peint. métal.⁽¹⁾/spéciales (550/750 €), phares full LED (1 200 €), recharge induction (100 €), surv. angle mort (200 €), syst. multimédia avec écran 10 pouces (800 €), toit vitré pano./noir (550/350 €)

(1) Sauf jaune Faro gratuit.

Autonomie/temps de recharge

Autonomie	340 km
Prise 2,3 kW/Wallbox 7,4 kW	16 / 8 h
Bornes 11 kW/DC 100 kW	5 h 15 / 30 mn (70%)

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Slovaquie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'e-208 n'annonce aucun record d'autonomie et ne promet pas de recharger plus vite. Son truc, c'est de vous faire oublier qu'elle est électrique. Elle y arrive très bien... jusqu'à ce que l'autonomie clignote.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Julien Marcos

J'ai cherché, mais je n'ai pas retrouvé le charme des MG d'antan. Et cliquer pour acheter est un peu risqué.



Renaissance

Morris Garage, plus connu sous les initiales MG, est de retour en France ! Exit les modèles sportifs. Place au pragmatisme avec un SUV 100 % électrique au tarif canon. Par Julien Marcos Photos Erik Hijwege

Je vais vous faire une confidence. Je fus le dernier journaliste français à essayer une MG. C'était en 2005, une rutilante MG TF 160 VVC rouge, le jour même où fut prononcée la mise en faillite de la marque. Et voici que, quatorze ans plus tard, tombe une invitation à venir essayer une nouvelle MG. La surprise passée, j'apprends ainsi le retour en Europe de l'ancien constructeur britannique qui bat désormais pavillon chinois. Son objet de conquête ? Un SUV compact baptisé MG ZS déjà vendu sous d'autres latitudes et 100 % électrique. Arborant une large calandre diamantée et orné d'un joli logo octogonal, le MG ZS EV ne révolutionnera pas sa catégorie par son style. Assez consensuel, il s'inspire des ténoirs du mar-

ché, comme le Mazda CX-3 pour la proue et le Renault Kadjar pour l'arrière. Le traitement de l'habitacle est plus intéressant. Sa ressemblance avec le Kadjar est troublante et la finition est loin d'être ridicule pour une production chinoise.

Là où ce MG ZS EV est malin, c'est qu'il loge ses batteries sous le plancher.

Ce choix lui permet d'optimiser l'espace habitable. La place aux coudes et aux jambes est très bonne, même pour cinq. Mention bien aussi pour le coffre, qui affiche 448 dm³.

Maintenant que les présentations sont faites, passons à la conduite... en silence, forcément. Avec 143 ch et un poids contenu, le SUV MG annonce des performances de GTI. Les accélé-

rations sont étonnantes pour un tel engin (0 à 100 km/h en 8,2 s). Mais elles ne font pas oublier un comportement routier perfectible. Prise de roulis importante, direction trop assistée, motricité médiocre, le MG ZS EV est nettement en retrait de ses concurrents. Heureusement, l'électronique veille au grain et incitera malgré tout à une conduite décontractée. Si la capacité de batterie est supérieure à celle des concurrents (44,5 kWh contre 39 pour une Hyundai Kona Electric), l'autonomie ne dépasse pas les 260 km en cycle mixte. Mais le SUV a le mérite de reproduire à quelques kilomètres près les chiffres promis par le constructeur. À noter que le système de recharge rapide est proposé en option. Vendu à un tarif très attractif, très bien équipé (la conduite autonome développée avec Bosch est de série), le ZS EV est en outre garanti 5 ans (8 pour la batterie). Vous avez dit bonne affaire ? ■



① À bord, le SUV MG ne présente pas trop mal, mais sa conduite ne laissera pas un souvenir impérissable. ② L'habitabilité est loin d'être ridicule et le confort tout à fait correct.

LE BILAN DE L'aj

Séduisant sur le papier et en pratique, le MG ZS EV est une alternative cohérente et discount aux SUV électriques de référence. Mais l'absence de réseau (la vente se fera sur Internet) et les questions légitimes sur le SAV risquent de refroidir les clients potentiels.

Gros dur au cœur tendre



Il a fait la pole de sa catégorie et a longtemps mené la course seul en tête. Mais aujourd’hui, le Lexus 450h doit faire face à de sérieux rivaux. Alors, il peaufine ses réglages et change un peu de look pour le montrer.

Par Mélina Priam Photos Arnaud Saunier

En faisant le choix, dès 2004, de l’hybride, le Lexus RX 450h se montrait malin. Pour qui voulait un SUV luxueux mais vertueux, vierge de l’étiquette négative du gazole et peu pénalisé par le malus, il incarnait l’alternative parfaite au diesel. Et surtout la seule ! Un positionnement qui a permis à Lexus de se construire une image dans le petit milieu des constructeurs dits “Premium”. Mais il n’a plus l’exclusivité de cette techno : BMW, Porsche, Audi, Mercedes et Volvo lui ont emboîté le pas et leur notoriété plus grande a freiné les ambitions du RX. Il ne baisse pas les armes, au contraire, il les affûte. Derrière l’apparent statu quo du groupe motopropulseur – un V6 de 262 ch associé à deux moteurs électriques de 167 et 88 ch –, les changements sont notables : look plus musclé – surtout pour cette version F Sport –, réglages de trains roulants et direction recalibrés, rigidité du châssis renforcée,

équipements et technologies embarquées mis à jour. Pour autant, tout cela ne change rien au fait que le RX 450h s’illustre toujours et avant tout par son remarquable confort et sa douceur de conduite. Sur les petites routes de l’île d’Ibiza, il n’aime pas être bousculé. Poussé dans ses retranchements, il est vite sujet au roulis et élargit la trajectoire en sortie de virage. Les réglages de suspensions spécifiques de cette version F Sport et le mode Sport, qui influent sur les suspensions variables, n’y changent pas grand-chose.

Malgré une légère amélioration, la transmission CVT lisse toujours autant la sensation de puissance.

Bref, le dynamisme, très peu pour lui. Son truc, c’est le moelleux et isoler ses invités des nuisances extérieures. À bord, cette remise à niveau se traduit par l’apparition d’un écran tactile plus

grand (12,3 pouces) et par de nouvelles fonctionnalités (Apple CarPlay ou Android Auto). Le RX 450h perfectionne aussi ses aides à la conduite (conduite semi-autonome niveau 2 ou feux de route adaptatifs plus performants). Néanmoins, il faut toujours composer avec une ergonomie, disons... spécifique. Le RX 450h, qui reste en marge de la tendance du tout-tactile, conserve de nombreux boutons physiques qui donnent un côté suranné à la planche de bord. A contrario, il impose toujours son pavé tactile ultrasensible et difficile à manipuler, surtout en roulant. ■

LE BILAN DE L’aj ★★★★☆

Le RX 450h ne se choisit plus sur sa seule techno hybride. D’autres font aussi bien, voire mieux. Malgré des progrès, son comportement placide reste en retrait.

Sa présentation ne manque pas de charme, un peu de modernité. Mais pour qui place le confort avant tout, alors, banco ! D’autant qu’il est bien équipé.



EN CHIFFRES Moteur: V6, ess. + 2 moteurs électriques Puissance: 262 ch à 6000 tr/mn + 123 et 50 kW (167/68 ch) moteurs électriques⁽¹⁾ Couple: 335 Nm à 4600 tr/mn + 335 et 139 Nm moteurs électriques Boîte: CVT/1 rapport 0 à 100 km/h: 7,7 s V. max.: 200 km/h Conso. moyenne (WLTP): 8,1 l/100 km Rejets CO₂: 132 g/km Prix: 81 490 € Malus: 210 € L/1/h/empattement: 4,89/1,90/1,69/2,79 m

(1) Puissance cumulée: 313 ch.



Nature préserv

Dans sa version hybride rechargeable, la berline munichoise s'efforce de réduire son impact sur l'environnement, sans renoncer à sa nature sportive.

Par Romain Vannier Photos Arnaud Saunier

S'offrir une BMW Série 3 est l'un des meilleurs moyens de satisfaire un plaisir égoïste: celui qui consiste, pour l'essentiel, à passer du bon temps au volant. Et grâce à sa version hybride rechargeable, ce serait aussi, de façon plus altruiste, une solution pour limiter son empreinte carbone.

Promettant donc le beurre et l'argent du beurre, la 330e fait son retour après avoir quasiment doublé la capacité de sa batterie par rapport à sa devancière. Quitte à se contenter d'un volume de chargement équivalent à celui d'une Série 1. Son imposant pack de batterie lithium-ion passe de 7,6 à 12 kWh. Hélas, cela ne suffit pas pour atteindre les 59 km d'autonomie en 100 % électrique annoncés par BMW selon le cycle

d'homologation. Bonne nouvelle néanmoins, les 50 km obtenus lors de nos mesures sur notre base de Montlhéry permettront à certains d'effectuer leurs trajets quotidiens sans consommer une goutte d'essence. Y compris lorsque ces parcours comprennent de courtes incursions sur voie rapide.

Intégrée à la boîte auto à 8 rapports, la machine synchrone peut assumer seule la propulsion jusqu'à 140 km/h.

Cette Série 3 privilégie toutefois le mode hybride, engagé par défaut dès la mise en route. Le moteur électrique de 113 ch et 265 Nm de couple se contente alors d'épauler le 2.0 turbo de

PLUS
Consommation maîtrisée
Autonomie électrique honorable
Agrément de conduite

MOINS
Coffre réduit
Options incontournables
Réservoir de 40 litres

184 ch pour abaisser sa consommation et prolonger l'autonomie malgré un réservoir de seulement 40 l. À condition, certes, d'évoluer de préférence en milieu urbain et périurbain, le 4 cylindres essence, doté d'un timbre chaleureux, limite son appétit à moins de 3 l/100 km. Pas mal au regard

d'une puissance combinée de 252 ch. Voire 292 ch grâce à la fonction XtraBoost électrique, accessible depuis le mode Sport et disponible pendant 10 secondes.

Bien qu'accusant 250 kg de plus qu'une 330i, cette Série 3 donne autant le sourire grâce à ses performances qu'à son comportement de joyeuse propulsion. ■





BMW 330e Edition Sport EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi (thermique + électrique)	184 ch à 5000 tr/mn + 113 ch à 3170 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi (thermique + électrique)	300 Nm à 1350 tr/mn + 265 Nm à 0 tr/mn ⁽¹⁾
Type	4 cyl. turbo ess + élec.
Cylindrée / Puissance fiscale	1998 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique/8

(1) Puissance et couple cumulés: 292 ch et 420 Nm.

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	225/45 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,71/1,83/1,44/2,85 m
Poids/tractable freiné	1806/750 kg

Performances

1000 m d.a.*	26,4-28,2 s
0 à 100 km*	6,4-6,6 s
90-130 km/h en D*	5,2-5,4 s
Vitesse maxi	230 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/148 cm
Volume de coffre	380 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	45,5/62,3/66,2 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	55 500 €
Malus (CO ₂)	0 € (38 g/km)
Prix du modèle essayé**	67 910 €
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

6 airbags, antibrouillards LED, dim auto, compteur numérique, jantes alliage 17 pouces, régul./limít. de vitesse, syst. multimédia sur écran tactile 10,3 pouces/GPS/USB...

Options

Affich. tête haute (1 270 €), conduite semi-autonome (2 350 €), coffre élec. (500 €), susp. pilotée (1 200 €)...

Consommations

Moyenne*	2,4-8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute*	0,8-9/0,7-7/2,7-5
Autonomie*	1 666-500 km
Temps de charge (à 80%)	2 h 45 (16 A-230 V)

*Batterie pleine-vide. **Avec options et malus inclus

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Rares sont les modèles électrifiés à conserver un tempérament attachant. La 330e y parvient sans négliger consommation et autonomie 100% électrique. Vivement le Touring pour plus d'aspect pratique.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Romain Vannier



Je ne me suis pas ennuyé une seule seconde au volant de cette Série 3.



vée



1 Au premier regard, peu de différences à bord avec une Série 3 thermique. Naviguer dans les menus de l'ordinateur permet de mesurer des subtilités. 2 La prise se situe à l'avant gauche. Il faut compter plus de 3 heures pour recharger la batterie. 3 L'agrément de conduite est intact, mais le coffre y laisse des plumes.



L'avis de Stany Meurer

L'ambiance à bord promet un vrai cocooning. Raté: les suspensions ont mis à rude épreuve mes vertèbres.



Le verre à moitié plein... ou à moitié vide

Volvo fait la chasse au CO₂, et toutes les solutions sont bonnes. Après l'hybride rechargeable, le XC60 s'essaie à la solution plus légère de la micro-hybridation. Mais est-ce bien probant ? Par Stany Meurer

Sur le terrain de l'écologie, en marge de ses véhicules 100 % électriques et de ses "vrais" hybrides, Volvo propose une formule de micro-hybridation, disponible dans un premier temps sur les XC60 et XC90 dans leurs versions à transmission intégrale. Comment cela fonctionne-t-il ? Au moteur thermique sont associés un (petit) moteur électrique, une batterie lithium-ion de 48 volts 10 kWh disposée dans le coffre et un convertisseur. Aucune recharge n'est nécessaire. L'énergie est récupérée lors des phases de freinage par l'intermédiaire de l'alterno-démarreur, lui-

même entraîné par le vilebrequin via une courroie, puis elle est stockée dans la batterie qui la libère ensuite pour assister le moteur classique thermique. Et cela plus précisément durant les phases d'allumage et de démarrage ou encore lors des accélérations. Cette énergie permet aussi l'alimentation des charges en 12 volts nécessaires au bon fonctionnement du véhicule.

Selon Volvo, ce système ferait économiser jusqu'à 15 % de carburant. Il réduit surtout les émissions de CO₂, une donnée désormais essentielle dans la fiche

technique puisqu'elle influence largement la taxation du véhicule. Elle joue par conséquent un grand rôle dans la décision d'achat. Autant le dire d'emblée, tel qu'il se présente, le système ne nous a guère impressionnés à l'usage, et pas davantage convaincus. La faute à un moteur thermique certes puissant (235 ch) mais dépourvu d'agrément, caractérisé par un fonctionnement manquant singulièrement de raffinement et par une sonorité quelque peu agricole. Quant au gain en consommation, il nous a semblé bien inférieur aux promesses de Volvo. En fait, le seul vrai intérêt de cette application technique semble bien être d'ordre fiscal, notre XC60 B5 revendiquant un taux d'émissions de CO₂ relativement faible de 142 g/km. ■



① À bord, rien ne transparaît: le XC60 offre une ambiance très "cocooning à la suédoise".



② L'ordinateur de bord permet de visualiser l'influence et l'intervention de la micro-hybridation.

LE BILAN DE L'aj : ★★★★☆

Ce dispositif est tentant: il ne nécessite aucune intervention humaine et permet d'abaisser les rejets de CO₂. Dans la pratique, l'intérêt est moindre. S'il gagne en puissance, le 4 cylindres diesel manque toujours de raffinement et l'économie de carburant est minime.



En toute discrédition

Pour ses 4 ans, la plus sérieuse rivale de la Prius s'offre une nouvelle robe. La version électrique en profite pour revoir son autonomie et ses équipements à la hausse. Par Charles Thouluc Photos Thomas Antoine/ACE Team

Moins populaire que la Prius, la Ioniq se montre pourtant plus innovante. Jugez plutôt: elle se décline en hybride, hybride rechargeable et, comme ici, en électrique. Trois motorisations "écolos" différentes pour une même plate-forme. Très bien, mais pas facile de se faire sa place face à la Prius, une rivale qui capitalise sur son antériorité. Pour refaire parler d'elle, Hyundai lui offre une nouvelle robe. En toute discrédition. Les changements esthétiques sont légers, très légers même: la calandre a été retouchée, les projecteurs à LED aussi. Mais châssis, trains roulants et suspensions restent inchangés. Tant mieux pour le confort! C'est le point fort de la Ioniq. Avec ses roues de 16 pouces, ses amortisseurs souples qui filtrent bien les déformations de la chaussée, elle offre un toucher de route d'une exceptionnelle douceur. Suffisant pour prolonger le voyage de quelques

kilomètres... D'autant que Hyundai annonce une autonomie en hausse de 36%. Grâce à une batterie plus puissante qui passe de 28 kWh à 38,3 kWh, elle atteint 311 km. Pas mal, mais encore insuffisant pour envisager un Paris-Lyon sans arrêt. Et le temps de charge, qui reste long (plus de 6 heures sur une prise classique et 54 mn en recharge rapide), décourage les plus fervents amateurs de voitures électriques. En revanche, pour les trajets quotidiens en ville et milieu péri-urbain, la Ioniq remplit parfaitement sa mission.

Rassurante, elle gagnerait en agrément de conduite en se montrant un peu plus dynamique.

Malgré un centre de gravité très bas, l'agilité n'est pas son créneau. Elle préfère soigner l'accueil des passagers qui profitent de petites évolutions dans l'habitacle, au rang desquelles il faut souli-

gner l'écran tactile de désormais 10,25 pouces. Il intègre de nouvelles fonctions comme la planification de son trajet ou la vérification de l'état de charge de la batterie, tout cela à distance à partir de son smartphone. Malheureusement, le volume de coffre de 357 dm³ n'évolue pas et reste décevant pour une auto de 4,47 m de long. Enfin, à 35 050 € (bonus de 6 000 € déduit), la Ioniq n'est pas donnée. Mais ce tarif est en partie compensé par la garantie de 5 ans sans limite kilométrique, et des équipements pléthoriques dans cette livrée Executive. ■

LE BILAN DE L'aj ★★★★☆

Plus que le restylage anecdotique, ce sont la facilité de conduite et le confort exceptionnel qui retiennent l'attention au volant de la nouvelle Ioniq. L'autonomie de 311 km (en hausse de 36%) suffit pour un usage urbain, mais reste limitée sur la route.



PLUS
Confort et comportement rassurant
Équipements riches
Habitabilité correcte

MOINS
Autonomie sur route
Finition imparfaite
Temps de charge long



1 Silencieuse, bien amortie, la Ioniq est reposante à la conduite. Une pointe de dynamisme ne serait pas de refus! 2 Le nouvel écran de 10,25 pouces affiche des menus intuitifs. Autres bons points: l'ergonomie et l'équipement riche de cette version.





Peu de changements à bord, excepté quelques inserts décoratifs. L'arrivée la plus notable est celle d'un écran tactile plus grand de 10,25 pouces pour commander le système multimédia. Attention, la nouveauté est en option : 2960 € en pack.

Le sens du détail

L'heure du traditionnel restylage de mi-carrière a sonné pour le X1 s'il veut rester le plus vendu des BMW. Et, surtout, demeurer dans le coup face à des concurrents plus fringants. Mais un nouveau costard ne change pas un SUV.



Savoir-faire ou faire savoir ? L'époque semble laisser penser que le second a pris le pouvoir. Pas si vite... Pour durer, c'est une question d'équilibre, l'un ne va pas sans l'autre et il faut soigner les deux, au risque de finir par jouer les faire-valoir de la concurrence. Très peu pour le BMW X1. Celui qui a ouvert la voie aux Audi Q3, Range Rover Evoque et autres Volvo XC40 n'entend pas leur laisser la main. Mais à être précurseur, il se retrouve aujourd'hui pénalisé par les aléas du calendrier : ses concurrents sont tous plus jeunes, plus modernes, plus séduisants et le nouveau GLA est dans les starting-blocks. Et dans la vie d'une automobile, difficile de tout revoir de fond en comble après seulement quatre ans de carrière. La réalité économique prime. Le X1 fait donc preuve de pragmatisme. Sûr de son savoir-faire, il se contente de le faire savoir, en mettant davantage l'accent sur la forme que sur le fond. Sa nouvelle calandre et, surtout, le double haricot qui trône au centre ont été nourris aux anabolisants. De part et d'autre, les projecteurs LED adoptent une... "signature

CACHÉ DERRIÈRE L'IMPOSANT DOUBLE HARICOT – C'EST DANS LES VIEUX POTS... VOUS CONNAISSEZ LA SUITE –, LE 2.0 DE 231 CH DONNE UN BEL ENTRAIN À UN CHÂSSIS TOUJOURS AUSSI PRÉCIS ET PLAISANT •••

lumineuse plus acérée" – pour reprendre le discours marketing – et le bouclier a été redessiné pour intégrer les nouveaux antibrouillards à LED et de (fausses) prises d'air plus larges.

Excepté le capot, tous les éléments de la partie avant sont inédits.

À l'arrière, le X1 pinaille sur des détails : le dessin des optiques ne change pas, mais les feux à l'intérieur, oui, pour, là encore, une... "identité lumineuse plus forte"; les sorties d'échappement passent de 70 à 90 mm de diamètre : si ça, ce n'est pas du signolage, alors... À part ça ? De nouvelles teintes de carrosserie, des jantes, et *basta*. Ah non, j'allais oublier le truc qui fait mouche : la petite image LED bicolore avec un logo X1 projeté au sol à l'ouverture de la voiture.

En revanche, sous le capot, aucun changement. Pas de cylindres en plus ou en moins. Pas le moindre petit cheval gagné pour au moins faire genre, ni même un ou deux centilitres aux 100 km ou gramme de CO₂ au kilomètre en moins à mettre en avant sur la fiche d'homologation. *Nada !* Mais ne jetons pas la pierre à BMW, qui avait anticipé la mise aux normes Euro 6d-TEMP de ses moteurs il y a quelques mois, sans pour autant le claironner. Et s'il y a bien une chose chez le X1 qui ne prend pas une ride, ce sont ses mécaniques et son châssis. Surtout lorsqu'il s'agit d'un modèle 25i xDrive comme celui de cet essai. Animé avec entrain par le 4 cylindres turbo essence de 231 ch, lui-même très bien secondé par la fidèle boîte auto à 8 rapports et bien servi par

L'avis de Mélina Priam



Avec 231 ch sous le pied, ce serait un comble de bouder ! Mais est-ce bien utile sur un SUV ?



**SORTEZ LA LOUPE ET LE PIED À COULISSE :
LES SORTIES D'ÉCHAPPEMENT PASSENT DE 70
À 90 MM DE DIAMÈTRE. POUR UN 4 CYLINDRES,
IL FALLAIT BIEN ÇA ! •••**

un châssis précis et efficace, le X1 reste l'un des SUV compacts les plus plaisants à conduire. La transmission intégrale xDrive, imposée avec cette motorisation, contribue évidemment au remarquable équilibre routier. Elle fait en outre oublier que sans elle, le X1 a renoncé au piment de la propulsion. Un reproche que seuls les puristes formuleraient, car qu'il soit traction ou 4 roues motrices, le X1 a encore des leçons d'agilité à donner à ses rivaux. Sur ce terrain, il n'y a que son faux jumeau X2 qui peut lui disputer la palme.

Il ne néglige pas pour autant le confort. Du moins quand il reçoit les suspensions pilotées (200 € sur M Sport). Sans cela, attention avec cette finition M Sport qui se distingue par un châssis surbaissé (10 mm) et des suspensions plus fermes. Les dos délicats éviteront aussi de trop lorgner sur les jantes de 19 pouces, celles

de 18 pouces suffisent bien. Soucieux de donner le sourire à son conducteur, le X1 n'oublie pas les passagers.

Ce restylage ne modifie en rien l'agencement général de l'habitacle et les cotes intérieures ne progressent pas.

Mais ce n'est pas un point faible. Au contraire, le X1 montre un certain sens pratique, grâce notamment à l'astuce de la banquette coulissante (en option toutefois à 360 €). À bord, il tient son rang et se soucie de soigner sa présentation avec, là encore, le sens du détail très poussé. Seuls les fans de la première heure noteront que la déco a un peu évolué. En revanche, tout le monde remarquera le nouvel écran tactile de 10,25 pouces, à condition que l'option correspondante ait bien été sélectionnée. Même chose pour les aides à la conduite et les dernières



1

2



1 Les passagers sont plutôt gâtés. Avec ou sans la banquette coulissante (360 €), ils disposent de suffisamment de place pour leurs jambes. Malgré la transmission intégrale, le tunnel de servitude n'est pas trop encombrant. 2 Le coffre affiche aussi un beau volume et le seuil de chargement du X1 est l'un des plus bas de la classe. Un double fond est aménagé en dessous.



S'il bombe le torse avec ses gros naseaux, le X1 conserve le même gabarit (4,44 m) et reste assez maniable, même en ville.

① Le détail qui fait mouche: au déverrouillage de la voiture, le rétro extérieur côté conducteur projette une image LED bicolore.

Très pratique de nuit. ② Le X1 ne cède pas à toutes les dernières tendances. Il se met néanmoins à jour avec une connectique aux normes USBc (2 à l'arrière et 1 à l'avant). Il conserve aussi une prise USB classique.

GUENTHER SCHMID

①



②

technos à la mode, un domaine dans lequel tout va très vite et où le X1 ne refait pas tout à fait son retard par rapport à ses concurrents plus récents. Ici, le conducteur tourne encore un bouton pour ajuster la température de la climatisation ou pour sélectionner son mode de conduite. Face à lui, ce sont encore des compteurs classiques (certes sur écran couleur mais

pas numériques) qui lui indiquent sa vitesse ou son régime moteur. Et même sur une version à plus de 50 000 €, les assistances à la conduite comme le régulateur de vitesse adaptatif ou le pilote semi-automatique dans les embouteillages sont en option. Ce qui va de pair avec le fait de laisser le conducteur libre de ses choix, et ce n'est pas pour nous déplaire. ■



Certes, avec 231 ch sous le capot et un bon châssis, l'agrément est au rendez-vous.

Mais malgré de louables efforts, le 25i n'est pas le X1 le plus économique de la gamme.

L'hybride pour 2020

En fait, la "vraie" nouveauté du X1 est pour l'an prochain avec l'arrivée du xDrive 25e. En effet, les nouveaux barèmes de calcul des rejets de CO₂ sur l'ensemble d'une gamme poussent les constructeurs à électrifier leurs voitures. Les nouveautés pleuvent, il n'y a qu'à voir notre dossier p. 52. Un domaine où BMW est plutôt en pointe (lire essai de la 330e p. 64). Après ses grands frères X3 et X5, mais surtout sur le modèle de la Série 2 Active Tourer 225xe

dont il partage la plate-forme, le X1 cédera à son tour aux sirènes de l'hybridation. Le 4 cylindres 2.0 essence sera secondé par un moteur électrique placé sur l'essieu arrière pour assurer une pseudo-transmission intégrale. Il sera alimenté par une batterie de 9,7 kWh qu'il ne faudra pas oublier de recharger pour profiter à plein des bienfaits du principe: BMW promet que le X1 xDrive25e pourra parcourir plus de 50 km en mode 100% électrique.

BMW X1 xDrive25i 231 ch BVA8 M Sport EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	231 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	350 Nm à 1 450 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1 998 cm ³ / 13 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	225/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,45 / 1,83 / 1,60 / 2,67 m
Poids/tractable freiné	1655 / 2000 kg

Performances

0 à 100 km/h	6,5 s
Vitesse maxi	235 km/h

Habitabilité/Coffre*

Volume de coffre	509 dm ³
*Nos mesures. 498 à 608 dm ³ si banquette coulissante (360 €).	

LE BUDGET

Prix	52 200 €
Malus (CO ₂)	1050-2300 € (144-155 g/km) ⁽¹⁾
Prix du modèle essayé**	64 510 €
Garantie	2 ans, km illimité

**Avec options et malus inclus. (1) Selon taille des jantes.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking Park Assist avec cam. de recul, Bluetooth, châssis Sport, clim auto bizona, ESP, freinage auto d'urgence, frein M Sport, hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, phares LED directionnels, régul./lim. de vitesse, sièges AV Advanced électriques et chauffants, suspension et direction DirectDrive (Sport), syst. multimédia avec écran 8,8 pouces/GPS/prises USB/USBc...

Options

Pack ConnectedDrive: affichage tête haute, NavPro, wi-fi, infotrafic temps réel... (1 900 €), pack Safety: AFIL, détection piétons, feux de route anti-éblouissement (860 €), pack Safety Plus: Pack Safety + régul. vitesse adaptatif, pilote semi-auto embouteillage (1 250 €), phares full LED (1 410 €), peinture métal. (890 €), sellerie cuir (1 550 €), suspensions pilotées (200 €), toit panoramique ouvrant (1 450 €)...

Consommations

Mixte (NEDC corrélé)	6,3-6,8 l/100 km ⁽¹⁾
Urbaine/extra-urbaine (NEDC corrélé)	7,6 (7,8) / 5,6 (6,2) l/100 km ⁽¹⁾
Réservoir	61 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

(1) Selon taille des jantes.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Excepté quelques retouches de style et une mise à jour des technos, quoi de neuf, Docteur X1 ? Pas grand-chose. Mais la star des ventes BMW n'a pas besoin de plus pour rester dans le coup. Un châssis précis, une mécanique performante, un habitacle accueillant suffisent. Seul le tarif chagrine.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Au sein de la famille Volkswagen, Skoda est le petit malin, spécialiste des offres décalées. Pour faire simple: sous ses airs bien plus chic que feu la Rapid, la Scala est techniquement une Polo qui entend rivaliser avec la Golf! Qu'en pensent nos Experts?

Cette Scala TSI 115 ch n'a aucune prétention sportive. Son comportement se veut avant tout équilibré, mais pas très dynamique.



PHOTOS YANN LEFEBVRE



SKODA SCALA

1.0 TSI 116 ch DSG7 Style - **27 470 €**

Malus écologique : 0€ (112 g/km CO₂)



C'est devenu la marque de fabrique des Skoda: la Scala est l'une des compactes les plus spacieuses sans rogner sur le volume du coffre.



Malgré un gabarit supérieur à celui de la Golf (4,37 m), la Scala reprend de nombreux éléments techniques de la... Polo! Ce qui permet d'abaisser les coûts.



**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.

“
Je reste un fan absolu de l'environnement de conduite des Skoda : tout est fait pour la rendre facile et confortable.

L'avis du pilote



Je reconnais : j'ai un faible pour les Skoda. Le manque d'originalité et l'air de famille avec une Volkswagen est critiquable, mais ce procès est injuste car cela profite à la conduite. Cette Scala marque un réel progrès en qualité perçue. L'écran tactile est idéalement placé, l'ergonomie bien pensée : à bord, c'est 20/20. J'ai juste un souci avec les molettes de réglages sur le volant : en action, je les effleure, ce qui dérègle les fonctions liées. Nos lecteurs vont penser que je n'en ai jamais assez, mais 116 ch, c'est un peu court. **Le TSI est toutefois plaisant, et le duo avec la boîte DSG7 fonctionne à merveille.**

Les palettes au volant sont juste parfaites ! Excepté un amortissement un peu sec en ville, la tenue de route n'est guère critiquable. Le comportement est plus équilibré et sécurisant que joueur. Qualités conservées en cas de freinage d'urgence.

“
La Scala est certes un choix rationnel. Et ce n'est pas une tare que de privilégier l'habitabilité et de ménager les finances.

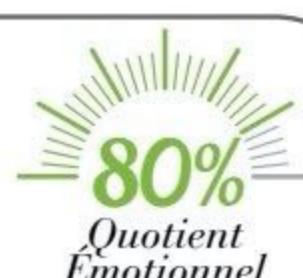
L'avis de la journaliste



Dans une catégorie très concurrentielle, y compris au sein même de sa famille, cela ne va pas être simple de se faire un prénom. Je trouve que la Scala ne s'en sort pas trop mal. À première vue, c'est facile de se dire que c'est une "sous-Golf". **Sauf que sur certains points, à commencer par l'habitabilité, elle renvoie en effet ses rivales dans leurs cordes.** Elle propose aussi un contenu technologique d'actualité. La Scala ménage surtout vos finances. Dans cette finition haut de gamme, ce n'est pas à proprement parler l'affaire du siècle, Skoda ne la brade pas. Mais le rapport prix/équipements est avantageux. À l'usage, le TSI 115 ch est assez économique : 7 l/100 km. En revanche, comme souvent, il devient vite gourmand lorsqu'il est obligé d'évoluer à un rythme qui n'est pas naturel pour lui. Si vous êtes du genre pressé ou que vous roulez en famille, le TSI 150 ch est plus approprié (voir L'AJ n° 1042).

“
Elle se soucie plus du confort des passagers et des équipements pour agrémenter le voyage que du plaisir de conduite.

L'avis du taxi



J'adore le toit panoramique (770 €) ! Certes, ce n'est pas un critère décisif de choix, mais il apporte une luminosité bienvenue à un habitacle qui ne respire franchement pas la joie de vivre. C'est austère, limite militaire, mais une fois de plus, c'est ultra-fonctionnel. Heureusement qu'il y a l'insert en métal brossé pour apporter une note claire. **Mais la finition inspire confiance et dégage une réelle impression de qualité.** Cette Scala a surtout le sens de l'accueil : à l'arrière, les grands sont bienvenus, excepté au centre où le tunnel de servitude est pénalisant. J'aime aussi beaucoup les petites attentions comme les rangements bien pensés ou le fameux parapluie glissé dans la porte arrière : c'est génial ! En revanche, la conduite me laisse froid. J'ai beau ne pas être pilote, je trouve aussi qu'elle mériterait un moteur plus à sa mesure. Le TSI de 116 ch est juste et la boîte DSG parfois un peu lente.

**Abonnez-vous à
l'Offre Sans Engagement de**

**Tous les plaisirs de l'automobile
l'auto:journal**

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



**L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon**

- + 5 Guides dans l'année**
- + EN CADEAU**
Les écouteurs BLUETOOTH
(valeur : 40€)

**= 45%
de réduction !**

Avec l'offre
sans engagement :
Je paie - cher et je reçois
les écouteurs Bluetooth
EN CADEAU

6,99€
par mois
SEULEMENT
au lieu de ~~12,62€~~



+ la version numérique offerte !



Ecouteurs BLUETOOTH
Nomades pour un son surround !

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 !

-45%

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 directement chez moi + 5 guides dans l'année pour **6,99€** par mois seulement au lieu de ~~12,62€~~

Je recevrai les écouteurs Bluetooth en cadeau (1029552)

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 8,99 €/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. Créditeur : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

L'AUTO-JOURNAL 1 AN :

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon pour **77€** au lieu de ~~117,54€~~ (1029560)

-34%

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 :

Biographie

SITE DE PRODUCTION

VIGO (Espagne).

EXEMPLAIRES VENDUS

27 973 en France en 2018.

À titre de comparaison,

Renault a vendu sur

la même période 41 338

exemplaires du Scénic.

MOTORISATIONS

DIESEL: de 100 à 163 ch.

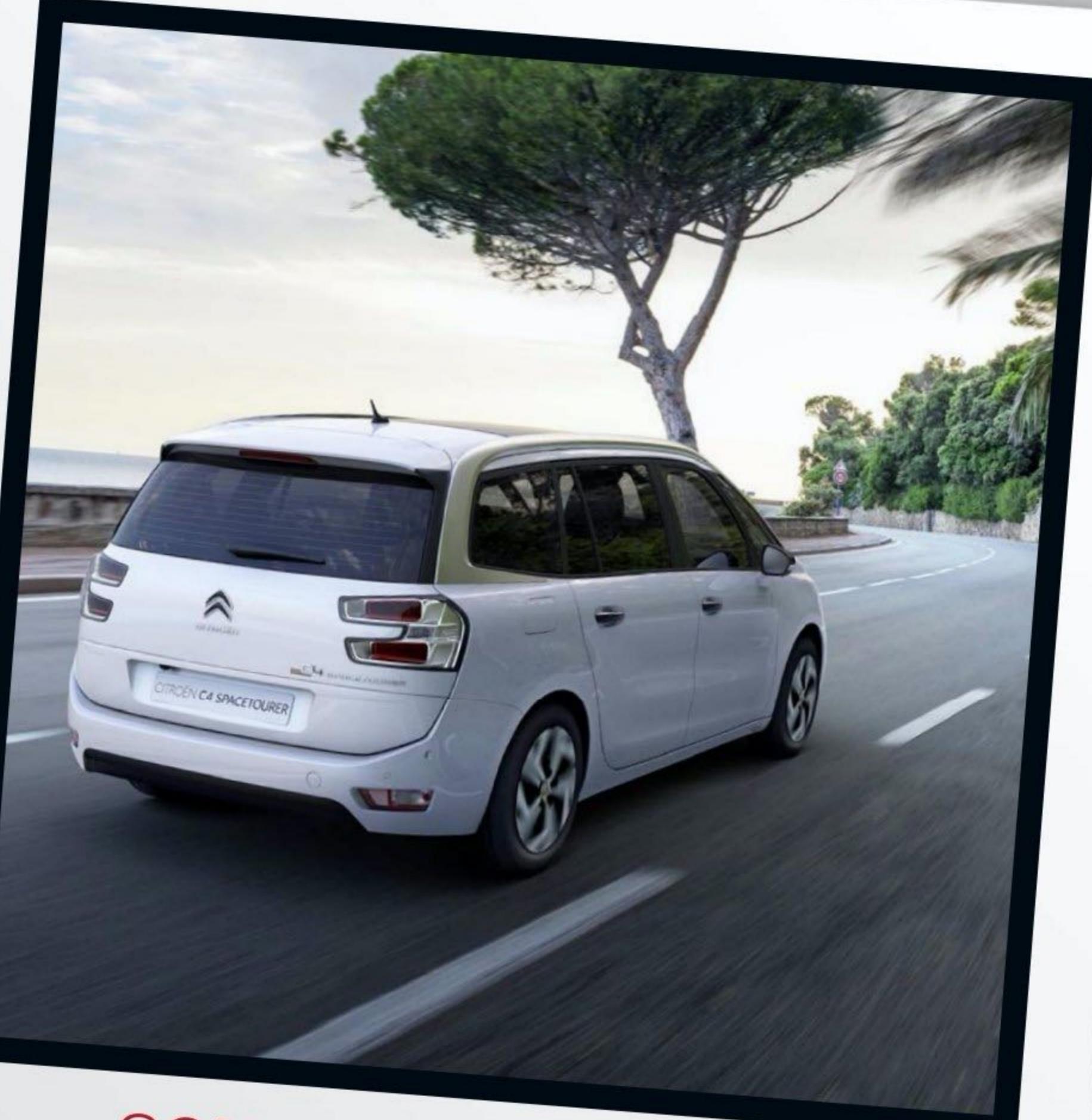
ESSENCE: de 110 à 165 ch.

MODÈLE LE PLUS VENDU

BLUEHDI 120/130 ch

Sa seconde vie en occasion
Grand ou petit, le C4 SpaceTourer est une invitation au voyage. Dès lors, il convient de lui "offrir" une motorisation capable de tailler la route ! Pour notre part, c'est vers le diesel de 163 ch qu'ira notre préférence. Associé à une boîte de vitesses automatique à huit rapports, ce moteur moderne et sobre est en parfaite osmose avec le caractère un rien débonnaire de ce monospace adepte de grands espaces...

JEAN BRICE LEMAL



**Né en 2013
fin de carrière 2019**

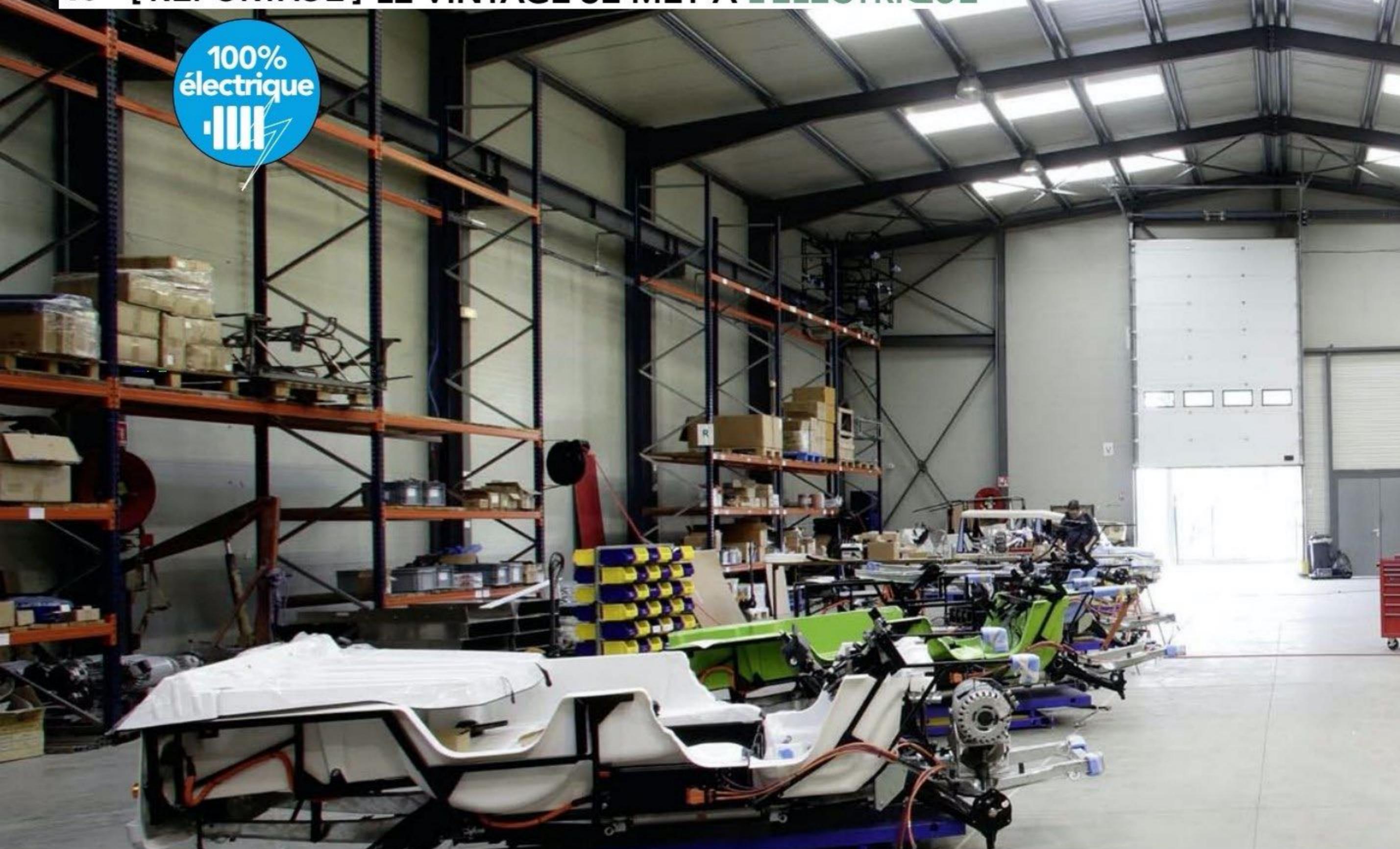
Citroën Grand C4 SpaceTourer

Né Picasso, le Grand C4 SpaceTourer était le plus monospace des monospaces. Aujourd'hui, il tire sa révérence. Des regrets ? Oh, que oui ! Par Pascal Richard

Alors que pour survivre, son cousin le 5008 a tourné casaque, entendez par là qu'il a enfilé un costume de SUV, le Grand C4 SpaceTourer a, lui, décidé de rester fidèle à ses valeurs... et donc de partir ! Les pataugas, très peu pour lui ! Son truc, ce sont les grands espaces qui défilent devant les yeux de ses passagers. Nul besoin de se pencher à la fenêtre pour profiter du paysage,

celui-ci s'invite à bord ! Grâce à l'immense surface vitrée, tout le monde a la sensation d'être installé au premier rang. Pas de laissé-pour-compte ! Même les passagers du dernier rang ont droit à leur place au soleil ! Si ça, ce n'est pas de l'esprit de famille, du sens du partage... Pourtant, ces valeurs, ce sont désormais les SUV qui les revendent. À juste titre ? Un

peu. Mais aucun SUV ne parvient aujourd'hui à offrir la même luminosité, la même sensation d'espace qu'un bon vieux monospace. Cette impression de voyager à ciel ouvert, sans rien pour arrêter son regard ni retenir son imagination. C'est pour cela que je regrette déjà le Grand C4 SpaceTourer. Né Picasso... Salut l'artiste ! ■



Comme l'ancienne,
elle ploie sous
le roulis, ses portes
comme ses vitres
ferment mal. Mais
quel charme !

L'E-Classic en chiffres

Prix (estimé) **30000€** Bonus **900 €**
Puissance continue **15,6 kW**
V. max. **90 km/h** Dimensions
3,65/1,50/1,60 m Poids batterie
comprise **575 ou 630 kg**
Capacité batterie **15 ou 25 kWh**
Autonomie **entre 150 et**
250 km



Électricité de France

Plus que le béret et la baguette, la 2CV représentait la France, Monsieur!
Il suffit d'un moteur électrique et d'un pack batterie dans le plancher pour
que l'E-Classic ressuscite la légende. Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin

Cent bougies pour Citroën, soixante-dix pour la Deuche, aucune pour l'E-Classic, la 2CV conçue par MLT (Mehari Loisirs Technologie) et fabriquée dans une toute nouvelle usine, en bordure du Rhône, dans le département de l'Ardèche. Toujours à l'état de prototype, encore verte et déjà classique, elle ne fonctionne qu'à l'électricité. Les portes "suicide" demandent à être claquées fermement, la procédure de lancement un peu de rigueur. Sans ceinture, pas d'autorisation. D puis Start. J'accélère. Le rétrofrein se déverrouille, la voiture se lance et le charme opère immédiatement. Sous le capot se terre une machine électrique de 15,6 kW, la 2CV glisse plus qu'elle ne hoquette mais la sonorité caractéristique du bicylindre revient instantanément en mémoire. Mieux, à la décélération, nous ne sommes pas si éloignés de l'ambiance qui régnait à bord d'une 2CV des années 60.

À ma droite, Clément, en charge de la partie commerciale de MLT, m'indique qu'il a sélectionné le mode de conduite qui offre le plus de frein moteur et donc de régénération: "Sur certains parcours, avec un peu de déclivité, on parvient à retrouver pas mal d'autonomie. Fin septembre, ce prototype a participé au Rallye électrique du mont Ventoux. À la descente, Paul et Luc ont récupéré presque 20 % de la batterie." Pas question de tester l'autonomie dans la foulée, les nouveaux locaux de Mehari Loisirs Technologie n'étant qu'à quelques kilomètres. Une distance cependant suffisante pour offrir un petit goût de "reviens-y" dans la bouche du conducteur, pourvu que ce dernier ait 16 ans et un permis B1.

Rodolphe, Jérôme, Paul, Éric... et les autres

Car l'E-Classic n'est pas une voiture comme les autres. Il s'agit d'un quadricycle à moteur, en tout cas homologué comme tel. Dans la nouvelle usine d'assemblage, sortie de terre au mois d'avril dernier, aucune 2CV mais déjà une dizaine d'E-Story (des Méhari électriques) en cours de montage permettent



1



➊ Pas de pot pour la 2CV mais un pack batterie de 20 kWh implanté dans le plancher. ➋ Via cette prise de type 2, l'E-Classic se recharge uniquement sur du courant alternatif. ➌ Il a fallu un peu d'ingénierie pour loger le moteur électrique, le réducteur, l'unité centrale tout en conservant des trains de 2CV.



2

Résurrection électrique

Plusieurs fabricants proposent de faire revivre d'anciennes gloires en leur greffant un moteur électrique (rétrofit) ou en développant un quadricycle à moteur électrique qui rappelle le style du modèle d'époque.

COCCINELLE



UWE KNOTH

Avec son partenaire eClassics, Volkswagen propose la conversion d'anciennes Coccinelle à l'électricité. Sur l'eCoccinelle, le 4 cylindres à plat est remplacé par un moteur électrique de 60 kW. Il reçoit l'énergie d'une batterie de 36,8 kWh. Autonomie: environ 200 km.

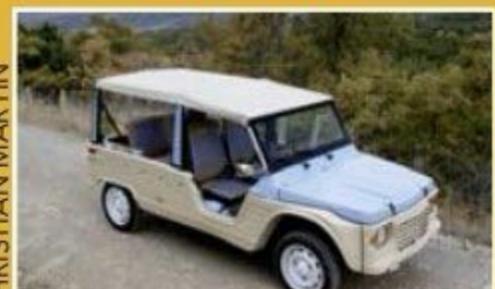
ISETTA



MICRO MOBILITY

Le fabricant suisse Micro Mobility Systems propose la Microlino, une microvoiture très proche de l'Isetta de BMW dans les années 50. À partir de 12 000 € avec un petit moteur de 15 kW et 100 Nm de couple. Batterie: 8 ou 14 kWh.

MÉHARI



CHRISTIAN MARTIN

Plusieurs fabricants proposent des Méhari électriques. Contrairement à celle de MLT qui reprend une technologie proche de celle de la 2CV, celle du Méhari Club de Cassis, l'Eden, conserve une boîte de vitesses. Les deux sont vendues autour de 25 000 € (bonus de 900 €).



1



➊ Plusieurs modes de conduite peuvent être sélectionnés, proposant plus ou moins de récupération d'énergie. ➋ La prise de recharge est située sur l'aile, comme avant l'orifice du réservoir d'essence.



2



2

➊ La direction profite d'une assistance mais sa démultiplication rappelle les anciens temps. Les sièges sur ressorts sont plutôt confortables. Le maintien est assuré par les portes. ➋ Sur ce prototype, l'ouverture des portières rappelle les premières 2CV. Pas certain que le système soit repris sur les modèles de série.

MLT met en place un processus de fabrication proche du montage sur chaîne.



de tester des processus d'assemblage à la chaîne. Le personnel se compte pour l'instant sur les doigts des deux mains. Une bande de copains. À l'origine de toute cette histoire, Rodolphe Berdiel, qui conserve un pied dans les anciens locaux, aujourd'hui réservés à la vente des pièces détachées et à la restauration des Méhari thermiques. Dans le nouveau bâtiment, Paul, son fils, designer de formation et ingénieur "tout-terrain", semble avoir une solution à chaque problème. "Le plus compliqué reste de bien analyser les normes, car il y a souvent plusieurs façons de lire la législation. Avec la Méhari, nous avons essayé les plâtres. Entre le prototype et les premiers modèles, il s'est écoulé pratiquement cinq ans. Avec la 2CV, nous allons beaucoup plus vite." Paul Berdiel a pourtant passé pas mal de temps à dessiner un nouveau châssis capable d'accueillir une batterie de 25 kWh dans le plancher, contre 13,5 kWh au maximum pour la Méhari, le pack étant fixé sous les sièges. "La technologie lithium-fer-phosphate s'est imposée à nous, explique Paul. Certes, ce n'est pas celle qui offre la meilleure densité, mais elle reste très sécurisante, ne s'enflamme pas, même en cas d'accident. Elle présente aussi une très bonne durée de vie. Là où du lithium-ion propose environ 1200 cycles de charge, le lithium-fer-phosphate peut accepter plus de 2000 cycles sans restreindre la capacité. En restreignant, on peut aller beaucoup plus loin. Plus l'autonomie est limitée, plus le nombre de cycles est important. Il faut donc privilégier la fiabilité."

→



Sous le plancher de coffre, les techniciens pensent proposer un ou deux chargeurs de 3,3 kW chacun pour permettre des recharges à la maison, en courant alternatif, sur une prise classique ou une wallbox. Il faut sept heures minimum pour recharger les 25 kWh. Nous n'attendrons pas d'obtenir 80% de la charge et les 200 km promis pour repartir. Suivis par une E-Story, nous voici à l'assaut des petites routes ardéchoises.

Trois programmes de conduite

Malgré un centre de gravité abaissé par rapport à une 2CV d'époque, l'E-Classic accepte de généreuses prises de roulis. Mais l'équilibre est bien meilleur. La direction est assistée, mais la démultiplication rappelle le feeling offert par les premières 2CV. Boîte et levier de vitesses ont disparu, remplacés par un réducteur parfaitement ajusté. Pour Rodolphe Berdiel, *“c'est le point fort de la voiture. Nous ne faisons pas du rétrofit (voir encadré ci-contre), nous ne cherchons pas à adapter un moteur électrique sur une voiture ancienne en conservant la boîte de vitesses. Nous avons conçu un modèle neuf qui prend en compte l'équilibre*

1 Sur l'E-Story, la batterie prend place sous les sièges avant. Ce qui n'est pas sans incidence sur la position de conduite et l'équilibre des masses. 2 À l'arrière, deux personnes peuvent s'installer et même s'attacher grâce à de véritables ceintures 3 points. 3 Un coffre, un vrai. Sous le plancher, le constructeur prévoit d'installer un ou deux chargeurs embarqués pour une recharge en un peu moins de sept heures.



Rétrofit, bientôt légal ?

Le rétrofit consiste à remplacer un moteur, à l'origine thermique, essence ou diesel, par un ou des moteurs électriques. La technique est légale aux États-Unis mais aussi en Europe, notamment en Angleterre et en Allemagne.

L'opération comprend aussi l'implantation des batteries et du câblage. En France, il a été question de rendre légal le rétrofit via la loi de mobilité, mais l'amendement a été retiré. L'Association pour la transformation des

véhicules à moteur essence ou diesel en électrique (AIRE) compte obtenir satisfaction avant la fin de l'année. Sans cela, les Mini d'Ian Motion ou eCoccinelle d'eClassics ne pourront pas rouler sur les routes françaises.

Photo de famille. Au complet ? Pas certain : le constructeur promet un troisième modèle, sans doute une 2 CV fourgonnette.





- ➊ Grâce à un centre de gravité abaissé, l'équilibre est étonnant. En revanche, le freinage mériterait d'être amélioré d'ici à la commercialisation.
- ➋ La Deuche ne laisse personne indifférent. Ces randonneurs sortent leur appareil photo pour immortaliser l'E-Classic.
- ➌ La procédure de mise en marche est très stricte : ceinture attachée, contact enclenché, appui sur le bouton Start, sélection du sens de marche. Et c'est parti.

MINI



IAN MOTION

Si vous possédez une ancienne Mini (ou autre d'ailleurs), vous pouvez la confier à la société Ian Motion pour une transformation électrique. Le moteur électrique de 34 kW est relié à une batterie de 18 kWh. Entre 20 et 29 000 € la transformation.

MOKE



MOKE

Deux constructeurs, E.Moke et Nosmoke, proposent chacun une version électrique de cette pure voiture de plage. Les dernières versions, produites en France, font appel à une technologie lithium.

TYPE E



CHARLIE MAGEE

Conçue et fabriquée par le département Jaguar-Land Rover Classic, la Type E Zero dispose d'un moteur électrique de 220 kW et d'une batterie de 40 kWh. Aucun prix annoncé... Un seul exemplaire a été fabriqué, pour le mariage de Megan et Harry.



En vente libre à partir de 16 ans avec le permis B1, mais interdite sur autoroute.

des masses et les exigences d'un moteur électrique en matière de transmission et de démultiplication." Homologuée en catégorie L, l'E-Classic est limitée à 90 km/h et ne peut pas emprunter les autoroutes. Quel que soit le mode de conduite sélectionné, cette deuche électrique n'impressionne guère par ses performances. Son moteur bridé offre des courbes de puissance et de couple constantes, les relances sont linéaires mais insuffisamment vives pour entreprendre un dépassement en toute sécurité. La tenue de route reste très saine mais le freinage mécanique mériterait d'offrir davantage de mordant, surtout sur le mode Eco qui favorise les économies d'énergie. "Notre programme de conduite comprend trois modes : Eco, Normal ou Montagne, indique Paul. Sur une voiture électrique, la façon de conduire peut avoir une incidence sur la consommation. Quelqu'un de très économe pourrait moins consommer sur le mode Montagne que

quelqu'un qui n'a pas l'habitude sur le mode Eco. Globalement, le mode Eco est pensé pour être moins gourmand. D'abord, il est bridé en puissance à 13 kW. Ensuite, pour gagner en aérodynamisme et diminuer l'impact de la vitesse au carré, il est limité à 78 km/h. Dès qu'on baisse la vitesse, on augmente l'autonomie. Il est fait pour du roulant où on laisse la voiture en stabilisé en privilégiant un effet roues libres." Arrivé sur les coteaux les plus pentus, le mode Montagne s'impose. Pour retrouver la pleine puissance du moteur électrique, mais aussi pour disposer du frein moteur, plus rassurant que les freins classiques. Autant la Méhari reste un véhicule local de type plage, avec des chargeurs mobiles, autant la 2CV s'impose comme une voiture qui nécessite davantage d'autonomie, qui doit principalement être utilisée en ville avec les contraintes de recharge que cela suppose. Paul, Rodolphe, Éric, Jérôme... y croient dur comme fer. "Il y a un marché pour ce type de voiture. De particuliers bien sûr qui, tant qu'à rouler en voiture électrique, préfèrent opter pour un modèle vintage, mais aussi de professionnels. On imagine aisément, dans les grandes villes qui commencent à multiplier les restrictions de circulation, des artisans au volant d'une 2CV fourgonnette électrique pour effectuer les livraisons." Il se murmure que celle-ci est déjà prête. ■

HORIZON 2020

Par François Dauré

LE SIXIÈME TITRE DE LEWIS HAMILTON NE FAISANT PLUS GUÈRE DE DOUTE, UNE PROJECTION SUR LA PROCHAINE SAISON S'IMPOSE DÉJÀ. ET PLUSIEURS SIGNES LAISSENT ESPÉRER UNE LUTTE PLUS ACHARNÉE.

Al'issue du Grand Prix du Japon, le 13 octobre, la question qui se pose n'est plus de savoir si Lewis Hamilton ajoutera une sixième étoile sur sa casquette, mais quand il le fera. Du point de vue arithmétique, un seul pilote peut encore le privé de ce plaisir, Valtteri Bottas, son équipier chez Mercedes. Mais à quatre courses de l'ultime drapeau à damier de l'année, avec 64 points de retard et un maximum de 104 points à marquer, le Finlandais n'y songe même pas. Alors oui, Lewis Hamilton pourrait célébrer un nouveau triomphe au Mexique (27 octobre) ou au Texas (3 novembre). Autant tourner, d'ores et déjà, le regard vers la prochaine saison. Avant une profonde révision du règlement technique prévue pour 2021, elle se présente comme celle de la stabilité avec donc, a priori, une prolongation de l'hégémonie Mercedes. Pourtant, certains signes donnent des raisons de voir les choses autrement. Bien sûr, la bataille pour les victoires et les couronnes restera circonscrite à Mercedes, Ferrari et Red Bull. Mais, au moins, leur concurrence s'annonce-t-elle plus accrue.

En 2019, la Scuderia a, en effet, subi des remaniements.

Promotion de Mattia Binotto au rang de team principal, en plus de son rôle de directeur technique, et entrée en scène de Charles Leclerc à la place de Kimi Räikkönen, voici pour les faits marquants. Mais après la pause du mois d'août, Ferrari a exposé tout son potentiel. La somme d'expérience accumulée cette année ne pourra que servir en 2020 et propulser les Rouges vers le sommet, à condition toutefois de bien gérer le combat de coqs entre Charles Leclerc et Sebastian Vettel. Côté Red Bull, la greffe du moteur Honda a pris au-delà des espérances, matérialisée par les deux victoires de Max Verstappen. Sur un châssis toujours aussi efficace, les ingénieurs

japonais ont su réduire les déficits de puissance et de fiabilité, et la courbe de performance de leur groupe propulseur progressera encore en 2020. Certes, Mercedes ne s'endormira pas sur ses lauriers, mais le resserrement des valeurs constaté lors de la seconde partie de la saison laisse augurer des affrontements réjouissants.

D'autant que les commissaires de course ont changé de cap. Depuis le Grand Prix d'Autriche, remporté par Max Verstappen grâce à un "block-pass" décisif sur Charles Leclerc à trois tours de l'arrivée, les pilotes savent pouvoir désormais muscler leurs actions sans encourir les foudres et pénalités de la tour de contrôle. Enfin, jusqu'à un certain point tout de même, comme l'a démontré l'accrochage Leclerc-Verstappen sur le circuit de Suzuka. Même s'il ne s'agit pas là de l'unique raison, les Grands Prix qui ont suivi l'Autriche se sont révélés beaucoup plus pimentés. Loin

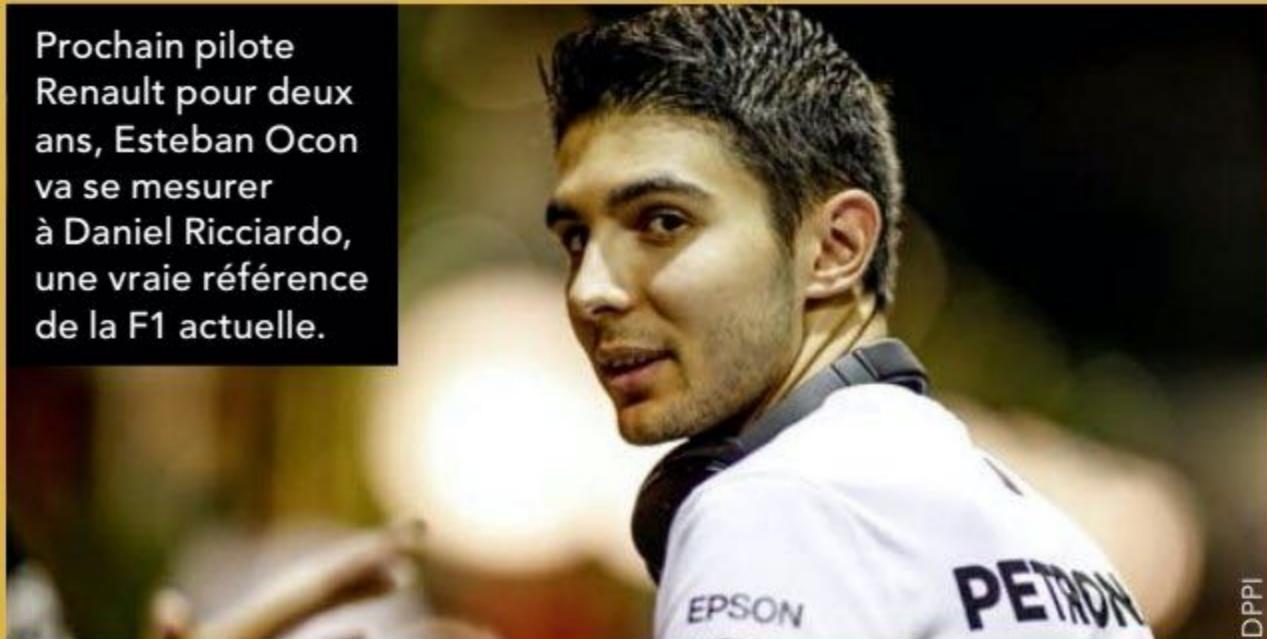


Prémices de la saison 2020 ? Ch. Leclerc, M. Verstappen et V. Bottas sur le podium en Autriche après une bagarre à couteaux tirés !



FLORENT GOODEN/DPPI

Prochain pilote Renault pour deux ans, Esteban Ocon va se mesurer à Daniel Ricciardo, une vraie référence de la F1 actuelle.



des mornes processions dominicales auxquelles nous avions assisté jusque-là et dont l'apogée s'est situé au Grand Prix de France, hélas.

Pour le public français, 2020 sera également marquée par le retour en piste d'Esteban Ocon.

Injustement borduré cette année, à la suite du jeu de chaises musicales déclenché pendant l'été 2018 par le transfert de Daniel Ricciardo chez Renault, il rejoindra finalement l'équipe du Losange et le charismatique Australien. Pour Pierre Gasly, en revanche, l'avenir reste flou au moment où nous écrivons. Renvoyé chez Toro Rosso (qui sera renommée Alpha Tauri en 2020) après une demi-saison mitigée chez Red Bull, il demeure en lice pour un retour dans le team majeur. Mais son successeur, Alex Albon, n'a cessé de marquer des points depuis sa promotion chez Red Bull. Quant à Romain Grosjean, il est parvenu à sauver son baquet chez Haas, malgré une année très compliquée avec une voiture ratée. Enfin, l'équipe à suivre, dans la bataille du milieu, sera McLaren. Après trois saisons pitoyables

avec Honda, l'écurie britannique a été restructurée par Zak Brown, qui a notamment recruté comme directeur Andreas Seidl, jusque-là tête pensante de Porsche en endurance. Elle a également réussi l'intégration du moteur Renault, au point de surclasser la maison mère au championnat (111 points contre 77 avant le Mexique). Cela aussi grâce à ses pilotes: Carlos Sainz Jr s'est affirmé le digne héritier de Fernando Alonso, tandis que le rookie Lando Norris a impressionné par sa pointe de vitesse et sa régularité. En clair, les signes avant-coureurs semblent positifs pour 2020. S'ils se confirment, la nouvelle génération (Leclerc, Verstappen, mais aussi Sainz, Norris et Ocon) pourrait en profiter pour bousculer l'ordre établi. La Formule 1 en a bien besoin. ■

Le plateau (provisoire) de 2020

MERCEDES Lewis Hamilton/Valtteri Bottas

FERRARI Sebastian Vettel/Charles Leclerc

RED BULL-HONDA Max Verstappen/
Alexander Albon (ou Pierre Gasly)

McLAREN-RENAULT Carlos Sainz Jr/Lando Norris

RENAULT Daniel Ricciardo/Esteban Ocon

ALPHA TAURI (ex-Toro Rosso)-HONDA
Pierre Gasly (ou Alexander Albon)/Daniil Kvyat

RACING POINT-MERCEDES Sergio Perez/Lance Stroll

ALFA ROMEO Kimi Räikkönen/Antonio Giovinazzi (à confirmer)

HAAS-FERRARI Romain Grosjean/Kevin Magnussen

WILLIAMS-MERCEDES George Russell/Nicholas Latifi (à confirmer)



*C'était en
juin 1987
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/I/h:

4,40/1,71/1,40 m

Poids: 1 124 kg

Puissance:

160 ch DIN à 6 500 tr/mn

1000 m d.a.: 29,1 s

V. max.: 218 km/h

Consommation

à 90 km/h:

6,7 l/100 km



De face, la Mi16 diffère des autres 405 en recevant un bouclier spécifique, repensé en sa partie inférieure. Ce dernier gagne un spoiler et des antibrouillards.

LA PEUGEOT 405 Mi16 À L'ESSAI

Au milieu des années 80, Peugeot sort ses griffes et fait mal à la concurrence avec la mythique 205 GTI, un modèle à succès qui poussera la firme de Sochaux à encanailler le reste de sa gamme. Ainsi, après une turbulente 309 GTI, Peugeot dégaine en 1987 sa 405 Mi16...

Par André Costa (1987) / Thomas Riaud (2019)

Extraits...

■ "Avec ce modèle, Peugeot entend bien faire preuve de la plus grande agressivité. D'Audi à BMW en passant par Alfa Romeo, voire par Mercedes, tous les mythes sont dans la ligne de mire et Sochaux semble bien décidé à changer totalement d'image de marque."

■ "Entièrement en alu – c'est-à-dire bloc et culasse –, ce groupe ultramoderne (proche de celui de l'inoubliable 205 Turbo 16 tuée par Monsieur Balestre) aligne un ensemble de caractéristiques alléchantes."

■ "Le cœur de cette incontestable sportive, plus peut-être que sur la 205 GTI par rapport

aux autres versions du même type, réside indéniablement dans le moteur XU9-J4 dont la culasse à double arbre à cames et à 16 soupapes fait pénétrer Sochaux dans le monde plutôt fermé de la berline à haut rendement, domaine dans lequel les constructeurs français ne brillaient pas tellement jusqu'à ces dernières années."

■ "Injection et allumage sont gérés de concert par un calculateur Bosch Motronic riche de 144 points d'allumage, d'autant de points d'injection, de 36 points de contrôle du ralenti et de 84 points de régulation de charge de la bobine, le mélange ainsi déterminé parvenant ensuite dans les chambres de combustion. Dans ces conditions, la puissance développée atteint 160 ch DIN à 6 500 tr/mn."



Simple et bien pensé, le tableau de bord de la 405 Mi16 n'est en revanche guère sexy à regarder, et l'instrumentation est un peu pauvre pour une sportive.

“ Le cœur de cette incontestable sportive réside indéniablement dans le moteur XU9-J4. ”

↑ Ses qualités

TRÈS BONNES PERFORMANCES

“En utilisation routière, il est inutile de tergiverser : le bilan est hautement positif, en raison de l'aisance allègre avec laquelle le moteur accepte toutes les sollicitations.”

CONSOMMATION MODÉRÉE

“Les 13 l/100 km que j'ai personnellement consommés constituent une véritable performance par rapport à la cadence de conduite adoptée.”

MÉCANIQUE DISCRÈTE ET BIEN ÉQUILIBRÉE

“Extrêmement bien équilibré, peu bruyant par rapport à sa puissance mais pourvu toutefois d'une résonance à l'échappement assez sympathique, le moteur s'adapte bien à tous les styles d'utilisation.”

↓ Ses défauts

ROUES TROP PETITES

“Les jantes de série sont en alliage léger. Elles sont larges de 6 pouces, mais malheureusement, leur diamètre n'excède pas 14 pouces, alors que l'on trouve des 15 pouces sur les 205 et 309 GTI.”

PORTIÈRES “VIEUX JEU”

“En dehors des roues trop petites, il est permis de critiquer les portières.

Comme dans le cas des jantes, sans doute eût-il été plus coûteux d'étudier des portières vraiment affleurantes, style Audi, mais le gain eût été sensible en esthétique, en insonorisation à grande vitesse et, sans doute, en aérodynamique.”

TOUCHER DE LA PÉDALE DE FREIN DÉSAGRÉABLE

“L'antiblocage Bendix n'a pas encore atteint le même degré de maturité que Bosch ou Teves et les sensations à la pédale ne sont pas agréables, avec un phénomène de rebond sous le pied qui appartient au passé sur les voitures allemandes.”



1

❶ Point fort de la 405 Mi16 : sa stabilité de trajectoire sur revêtement médiocre et à grande vitesse.

❷ Des sièges avant réglables dans les trois dimensions, une banquette arrière confortablement dessinée et un rembourrage à densité variable améliorant l'assise du corps : la Mi16 soigne ses occupants.

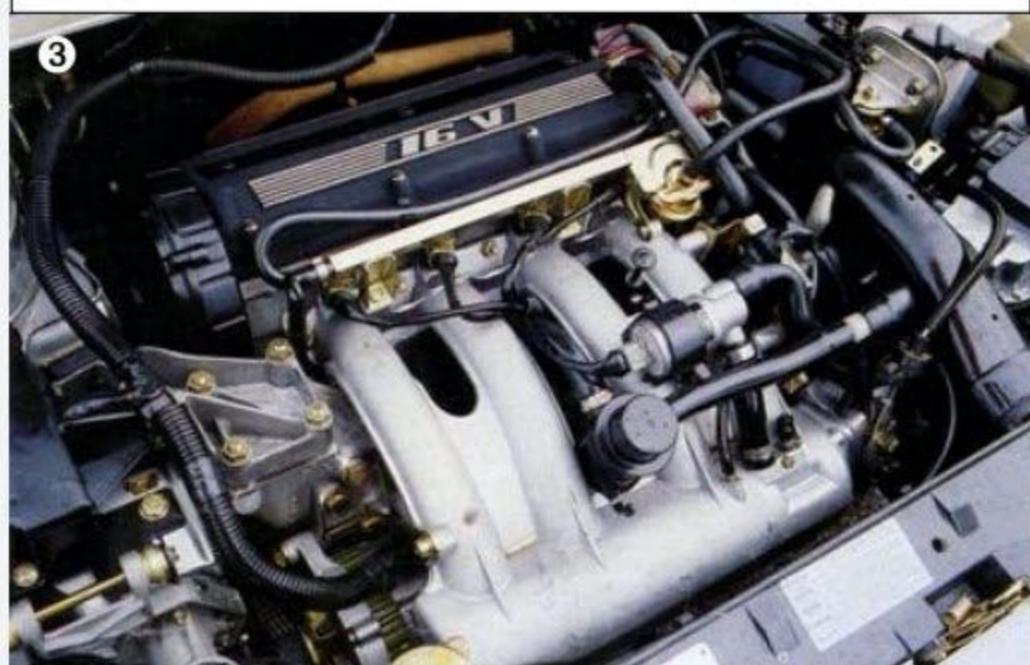


2

“ Nous avons affaire à un moteur de grande classe qui fait honneur à ses créateurs et dont on n'ose penser ce qu'il offrirait si on le coiffait d'un turbo ! ”



1 **La 405 Mi16 offre un toucher de route exceptionnel, avec un compromis confort/tenue de route au-dessus du lot, et ce avec des suspensions classiques.** 2 **Signe distinctif de la Mi16 capable de dépasser les 200 km/h chrono, cet aileron spécifique fixé sur la malle du coffre.** 3 **La Mi16 dispose d'un bloc tout alu brillant, proche de celui équipant la regrettée 205 T16 de compétition, sauf qu'il est ici dégonflé à 160 ch DIN.**



Extraits...

- "On se rend compte à l'examen que les passages de roues ont été conçus pour des roues plus importantes, qui ne feraient qu'améliorer le comportement, que l'on pense à la tenue de route, à la qualité de suspension, voire à l'endurance du freinage ! La mise en fabrication d'une jante de 15 pouces spécifique eût-elle entraîné des investissements trop importants ?"
- "Les mesures de performances ayant été effectuées sur un anneau de vitesse aux caractéristiques proches de celles de Montlhéry, la Mi16 nous a gratifiés d'un meilleur tour à 218 km/h avec deux personnes à bord, alors que le constructeur annonce 220 km/h."
- "La franchise des montées en régime de ce moteur est un régal pour l'amateur, avec une progressivité dans la délivrance de la puissance qui s'exprime sur tous types de route avec, comme il se doit, une certaine préférence pour les itinéraires sinués où la très faible inertie du moteur permet de bondir littéralement de virage en virage !"
- "Peut-être les futurs historiens de l'automobile considéreront-ils la suspension de la Mi16 comme un tournant technique important, marquant pour la première fois le retour à la suprématie incontestable de la suspension « classique » – c'est-à-dire 100 % mécanique – par rapport à l'hydraulique, souvent considérée comme le summum depuis la DS Citroën."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Dans les années 80, la majorité des constructeurs automobiles, Peugeot en tête chez les tricolores, nous vendaient du rêve avec des chevaux et des performances. Mais ça, c'était avant. Avant que la pression environnementale, au niveau européen, ne déclare la guerre aux grosses cylindrées en les castrant à coups de malus, les rejets de CO₂ devenant désormais le critère prépondérant sur une auto neuve. Un changement de mœurs qui tue les sportives abordables, dont les GTI. Triste époque...

Les Raisonnables de fin d'année

L'Auto-Journal vous propose une sélection des montres du moment. Plaisir personnel ou un cadeau à offrir, nous vous aidons dans ce vaste choix. Qu'il s'agisse d'une montre à porter au quotidien, d'un modèle vintage ou moderne, vous trouverez celui qu'il vous faut pour donner l'heure avec style. Inutile de sortir votre règle à calcul, l'addition sera toujours juste.

Réalisation et stylisme Thibault Cocardon Photos Pilou



1 / RALF TECH – Académie Automatic Vétéran

Mouvement mécanique à remontage automatique RTA003 sur base NH36, boîtier acier 41 mm de diamètre, étanche 200 mètres. 1 700 € – www.ralftech.com

2 / CITIZEN – Citizen Sport Eco Drive

Elle se recharge par lumière naturelle ou artificielle, réserve de marche de 240 jours. Mouvement Ecodrive, boîtier acier 42 mm de diamètre, étanche 100 mètres. 159 € – Numéro lecteur : 01 48 87 23 23 ou www.citizenwatch.com

3 / MICHEL HERBELIN – Trophy

Mouvement automatique suisse Sellita, boîtier acier 42 mm de diamètre, étanche 300 mètres. 850 € – Numéro lecteur : 03 81 68 67 67 ou www.michelherbelin.com



Les Black

1 / **TUDOR** – Black Bay Chrono S&G Mouvement manufacture Calibre MT5813 (Cosc) avec fonction chronographe, réserve de marche d'environ 70 heures. Boîtier acier et or jaune 41 mm de diamètre, étanche 200 mètres. **6 430 €** (existe sur bracelet cuir et tissu : **5 290 €**) – www.tudorwatch.com/fr

2 / **BODET** – Modèle B480.3 Mouvement automatique, calibre Miyota (90S5), boîtier en acier 40,4 x 38,2 mm, étanche 30 mètres. **899 €** (Coffret collector Montre B480.3 avec deux bracelets supplémentaires) – www.bonet-1868.com

3 / **FREDERIQUE CONSTANT** – Classics index automatique black line Mouvement automatique, calibre FC-303 avec date, boîtier acier 40 mm de diamètre, étanche 50 mètres. **995 €** – Numéro lecteur : 01 48 87 23 23 ou www.frederiqueconstant.com

4 / **SEIKO** – Seiko 5 Sports Mouvement automatique, boîtier acier 42,5 mm de diamètre, étanche 100 mètres. **299 €** – www.seiko5sports.com



1 / LIP – Marinier GM T Mouvement Ronda Quartz Suisse, sa lunette tournante se voit modifiée pour recevoir un affichage 24 H et une quatrième aiguille, présentant un deuxième fuseau horaire.
Boîtier acier 41 mm de diamètre, étanche 200 mètres. 249 € – www.lip.fr

2 / LOTUS – Modèle 18704/2 Mouvement chronographe, boîtier acier 44,5 mm de diamètre, étanche 100 mètres. 149 € – www.lotus-watches.com/fr

3 / RESERVOIR – GT Tour Mouvement mécanique à remontage automatique, réserve de marche 37 heures - module breveté 124 pièces.
Boîtier acier 43 mm de diamètre, étanche 50 mètres. 3 925 € – www.reservoir-watch.com

4 / BRISTON – Clubmaster GMT Traveller Mouvement automatique suisse SW330-1, fonction GMT, réserve de marche de 42 heures.
Boîtier acier 42 x 42 mm, étanche 100 mètres. 1 250 € – www.briston-watches.com



1 / **MIDO** – Multifort Patrimony Mouvement automatique Calibre 80.621, réserve de marche de 80 heures. Boîtier acier 40 mm de diamètre, étanche 50 mètres. 740 € – www.midowatches.com

2 / **JUNGHANS** – Meister Chronoscope Mouvement mécanique Calibre J880.1, réserve de marche de 48 heures. Boîtier acier 40,7 mm de diamètre, étanche 30 mètres.

1740 € – Numéro lecteur : 03 84 27 21 39 ou www.junghans.de/fr.html

3 / **TISSOT** – Tissot Gentleman Mouvement Quartz Suisse, boîtier acier 40 mm de diamètre, étanche 40 mètres. 340 € – www.tissotwatches.com

4 / **RAIDIILLON** – The Curve Mouvement Calibre Valjoux 7750 fabriqué par ETA SA, boîtier acier 41 mm de diamètre, étanche 100 mètres. 3950 € – www.raidillon-watches.com

5 / **PIERRE LANNIER** – Modèle 322B164, collection Automatic Mouvement automatique, boîtier acier 42 mm de diamètre, étanche 50 mètres. 199 € – www.pierre-Lannier.fr

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 BMW ET FORD

“Le 2 septembre 2019, sur la route des vacances, je tombe en panne avec ma BMW 530 Xd (génération F11) à cause d'une fuite de liquide de refroidissement – panne courante sur ce moteur.

Le dépanneur appelle la concession BMW de Limoges, mais cette dernière est alors incapable de nous donner une date de prise en charge.

Le dépanneur m'oriente vers le garage Ford de

La Souterraine, qui me propose une prise en charge pour le 4 septembre. Après avoir été propriétaire de six BMW, j'ai pu tester de nombreuses concessions. Je suis très déçu du service après-vente des concessions françaises

(accueil, considération du client, qualité de service...). Tout l'inverse de la concession BMW allemande de Sarrebruck. Et c'est avec d'autant plus de satisfaction que je tiens à remercier le garage Ford des Oliviers à La Souterraine (23300) dans la Creuse pour son accueil et son efficacité.”

Daniel Megel

Jean-Marc Dordogne nous parle de sa **Porsche 911 Carrera S**



ACHETÉE D'OCCASION (1^{re} IMMAT. EN JUIN 2006, 55 000 km AU COMPTEUR) EN FÉVRIER 2011, 85 000 km PARCOURUS.

“Toujours pas de problème à signaler, si ce n'est un gros câble qui relie l'arrière avec l'alternateur à l'avant, où se trouve la batterie, et qui a été changé. Et un “petit billet” de 500 € car pas mal de main-d'œuvre. Mais maintenant, elle démarre au quart de tour, même en n'étant utilisée que le week-end.

Elle commence à se faire “un peu vieille”, avec 140 000 km dépassés, mais continue à procurer des sensations de fulgurance, même si, pour ma part, je ne fais pas de circuit avec.”

Jean-Claude Knecht nous parle de son **Citroën C4 Picasso PureTech 130 EAT6**

“C'est un véhicule confortable, plaisant et pratique, doté d'équipements modernes à un prix correct.”



“Par rapport à la version que j'avais précédemment, à savoir un C4 Picasso diesel 110 ch et boîte robotisée BMP, je suis très satisfait. Le moteur est bien plus agréable et plus nerveux, bien adapté à ce type de véhicule quoiqu'un peu gourmand avec 7,8 l/100 km en moyenne. Le bruit du 3 cylindres n'est pas génial et donne parfois l'impression de rouler en diesel, essentiellement à l'accélération, mais c'est un détail. La boîte automatique EAT 6 me donne tout à fait satisfaction car elle est en net progrès par rapport à la BMP de mon Picasso précédent. Ce n'est certes pas une boîte « sportive » mais, encore une fois, elle est adaptée au type de véhicule. Je trouve les palettes au volant bien pratiques, notamment pour rétrograder avant un virage ou un rond-point et ainsi économiser un peu les plaquettes de frein. Le châssis du Picasso II

apporte aussi une belle amélioration du comportement routier; la conduite est proche de celle d'une berline avec notamment un roulis en virage qui est bien maîtrisé. Les équipements de la finition Feel sont nombreux et pratiques. L'alerte au franchissement de ligne est parfois un peu énervante, notamment sur les petites routes qui ont fait l'objet de réparations de revêtement dans le sens de la marche: l'application prend ces traces pour des lignes blanches quand elles brillent au soleil. Le freinage d'urgence serait bienvenu, j'y penserai lors de mon prochain achat. En résumé, ce C4 Picasso II est en très net progrès par rapport au modèle précédent. Je tiens enfin à souligner le professionnalisme de l'équipe de la concession Citroën de Saverne, qui fait un excellent travail, et c'est là la principale raison de ma fidélité à la marque.”

ACHETÉ NEUF EN NOVEMBRE 2017, 16 000 km PARCOURUS, CONSOMMATION MOYENNE : 7,8 l/100 km.

aj L'avis de Brice Perrin



L'expérience de Jean-Claude montre bien les évolutions chez PSA, l'affreuse boîte pilotée cédant la place à une agréable boîte auto, et les moteurs essence progressant suffisamment pour être envisagés sur un monospace. Quant au C4 Picasso, volume, douceur et confort en font un compagnon de route appréciable.

Vos autos nous intéressent

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



Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur

l'auto-journal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital



Des phares intelligents

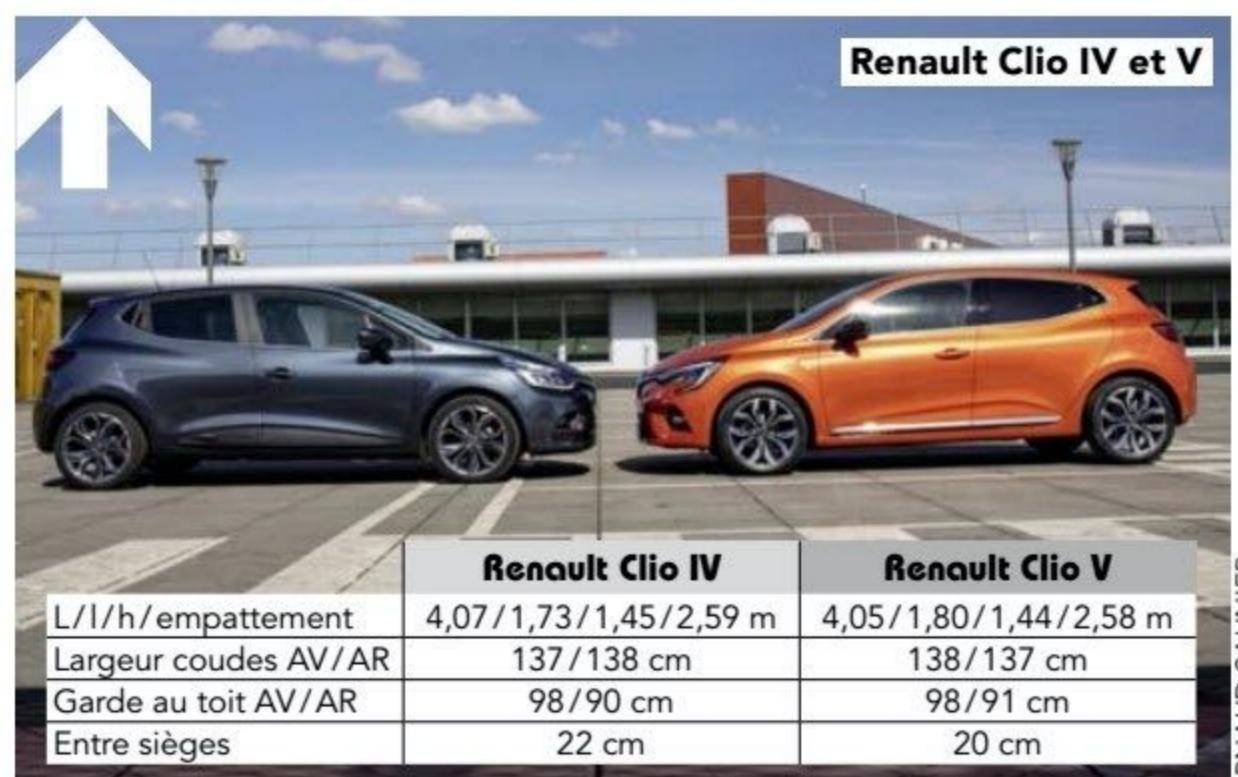
Pourquoi, à l'ère de la voiture autonome, les feux ne s'allument-ils pas automatiquement lorsque les essuie-glaces sont mis en marche ? Je crois me souvenir de mon code (il a 27 ans...) qui signifiait que l'on doit allumer ses phares sous la pluie (et même les antibrouillards en cas de très fortes précipitations). D.L.

Vous conviendrez que, depuis 27 ans, la technologie automobile a progressé, même si la voiture autonome devrait réclamer encore du temps avant de se concrétiser. Toutefois, les derniers modèles répondent à votre questionnement. Primo, les feux de jour sont de plus en plus marqués sur les faces avant des voitures et, secundo, de plus en plus de voitures gèrent tout elles-mêmes : allumage des feux et des essuie-glace en cas de faible luminosité et de pluie. Avec des projecteurs matriciels, le faisceau d'éclairage s'adapte en fonction de l'environnement, de la pluie et du brouillard.

Plus large et moins spacieuse, la Clio ?

Tous les journalistes mentionnent que la Renault Clio V est moins longue que la IV. Personne n'indique qu'elle s'est élargie de 7 cm. Qu'en est-il de l'aisance à l'intérieur ? Rentrer cette voiture dans mon garage pourrait me poser problème. Ne vaut-il pas mieux choisir une Volkswagen Polo, plus étroite (175 cm) mais sans doute plus spacieuse intérieurement ? J.-C.L.

Les cotes intérieures de la Clio V n'évoluent pas beaucoup par rapport à la précédente génération (voir tableau ci-dessous), alors que la voiture mesure 1,80 m de large. Un peu moins large, une Polo propose davantage d'espace en largeur (145/140 cm) tout en proposant davantage de coffre. Sur cet aspect, vous avez tout à fait raison.



Seat Arona ou Skoda Kamiq ?

Je pense changer de voiture prochainement. Aujourd'hui, je possède une C4 Cactus automatique. J'hésite entre le Seat Arona TSI 117 ch DSG ou le nouveau Skoda Kamiq, même mécanique. Avez-vous prévu un comparatif des nouveaux petits SUV automatiques ? B.J.

Rien dans les deux prochains numéros, mais le Skoda Kamiq étant une nouveauté, nous allons sans doute prévoir un comparatif. Selon les premiers essais, le Kamiq semble particulièrement bien né, avec une habitabilité généreuse et de bons retours en ce qui concerne la qualité de fabrication. Quant au Seat Arona, je vous rappelle qu'il a terminé à la 5^e place de notre dernier comparatif, dans le numéro 1034 du 29 mai 2019.

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

MERCEDES CLASSE B

Si vous êtes à la recherche d'un monospace ayant un minimum de standing, le Classe B de Mercedes devrait vous séduire. Par Pascal Richard Photos Christophe Hunsicker/ACE Team

Apparue en fin d'année dernière, cette 3^e génération de Classe B repose, comme ses aînées, sur une plate-forme technique de Classe A. À bord, la présentation générale est comparable à celle de la "petite Mercedes", mais bien sûr, le Classe B offre une habitabilité plus généreuse et un esprit pratique plus développé avec, par exemple, une banquette arrière fractionnable en

trois parties (40/20/40). Reste que pour un monospace, la modularité proposée ici est tout de même un peu juste. En revanche, sur le plan dynamique, le monospace Mercedes s'avère plus convaincant que la moyenne et ses excellentes mécaniques garantissent un bel agrément de conduite. Sous le capot, on retrouve le nouveau 1,3 l essence mis au point avec Renault (A 160, 180 et 200)

mais aussi le 2 l de 224 ch. Côté diesel, c'est le petit 1,5 l français qui ouvre le bal. Les versions 200 d et 220 d reçoivent, elles, le 2 l Mercedes (150 et 190 ch). Enfin, début 2020, Mercedes commercialisera une version hybride rechargeable (B 250 e). Voilà, le décor est planté, il ne reste plus qu'à dénicher la version la plus intéressante de la gamme.



Si vous êtes allergique aux SUV, le Classe B est une solution tout à fait pertinente pour faire voyager toute votre petite famille.

LA GAMME

Moteurs/Prix	Style Line	Progressive Line	AMG Line	Malus écologique
Diesel	B 180 d	32 650 €	35 350 €	37 250 €
	B 180 d auto	34 900 €	37 600 €	39 500 €
	B 200 d auto	36 900 €	39 600 €	41 500 €
	B 220 d auto	-	45 600 €	47 500 €
Essence	B 160	31 550 €	34 250 €	36 150 €
	B 160 auto	33 800 €	36 500 €	38 400 €
	B 180	32 550 €	35 250 €	37 150 €
	B 180 auto	34 800 €	37 500 €	39 400 €
	B 200 auto	36 800 €	39 500 €	41 400 €
	B 250 auto	-	47 500 €	49 400 €
				2 010 €



1

1 La planche de bord, reprise de la Classe A, est à la fois moderne et pratique. 2 Sur le plan dynamique, le Classe B affiche un excellent bilan. Son châssis équilibré sert parfaitement des moteurs pleins de talent.



2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Le Classe B suit la tendance actuelle qui tend vers une raréfaction des boîtes manuelles. Ici, seules les versions 160, 180 et 180 d en sont équipées. La commande et l'étagement sont corrects, mais on se passerait bien de la pédale de gauche...

HEART AUTOMATIQUE

Qu'elle soit à 7 ou 8 rapports, la boîte de vitesses à double embrayage apporte beaucoup en matière

L/I/h/empattement: 4,41/1,85/1,56/2,73 m

MOTEURS DIESEL

	180 d	200 d	220 d
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 4000	150 à 3400	190 à 3800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1750	320 à 1400	400 à 1600
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	200*	210	222
Accélération 0-100 km/h (s)	10,9	8,4	7,8
Reprise 90-130 en Drive (s)	11,1	7	6,6
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,4	5,6	5,7

MOTEURS ESSENCE

	160*	180	200	250 4Matic*	250 e**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	109 à 5500	136 à 5500	163 à 5500	224 à 5500	218 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	180 à 1375	200 à 1460	250 à 1620	350 à 1800	300 à 1620
Performances					
Vitesse maxi (km/h)	198	211	213	250	235
Accélération 0-100 km/h (s)	11,3	9,9	8,6	8,2	6,8
Reprise 90-130 en Drive (s)	NC	10,1	8,1	NC	NC
Budget					
Consommation moyenne (l/100 km)	5,7	6,5	7,3	6,7	1,6

*Données constructeur. **Version hybride rechargeable disponible début 2020.

LES MOTEURS

DIESEL

180 d

On démarre doucement avec le 1,5 l Renault "fort" de 116 ch. Pas de quoi faire des folies, mais pour une utilisation faite de petits parcours, ça peut suffire.

200 d

Là, c'est tout de suite plus sérieux ! L'arrivée du 2 l, ici en version 150 ch, fait sensiblement progresser les chronos bien sûr, mais surtout, l'agrément de conduite. La consommation reste très sage.

220 d

Avec 190 ch, cette version donne des ailes au Classe B, dont l'addition frise les 50 000 €. Pour un monospace compact, c'est un peu beaucoup... trop !

ESSENCE

160

Même dans cette définition très sage, le petit 1,3 l ne manque pas de charme. Vaillant, il assure un honnête agrément de conduite. De là à tailler la route...

180

La bonne mesure ? Sans doute ! Ici, l'agrément de conduite et la polyvalence d'utilisation s'avèrent d'un bon niveau et la consommation sait rester à sa place.

200

Dans sa déclinaison la plus puissante, le 1,3 l ne manque pas d'enthousiasme. Taillé pour la route, il est toutefois un peu gourmand côté consommation.

250 4Matic

Plus de 200 ch, une transmission intégrale, cette version ravira les "roule toujours" si tant est qu'ils aient les moyens de se l'offrir !

250 e

Cette version hybride rechargeable arrivera début 2020. Au programme: 218 ch (160 ch thermiques + 102 ch électriques) et la possibilité de rouler 50 km en mode 100 % électrique. En Allemagne, le B 250 e est affiché à 37 663 € en entrée de gamme.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, aide au freinage d'urgence, alerte de franchissement de ligne active, assistant de limitation de vitesse par lecture des panneaux grâce à une caméra, banquette AR fractionnable (40/20/40), caméra de recul, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ensemble multimédia/audio avec écran tactile, freinage d'urgence autonome, frein de stationnement électrique, hayon motorisé, sélecteur de mode de conduite, régulateur de vitesse.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Style Line	Progressive Line	AMG Line
GPS	700 €	série	série
Ouverture des portes sans clé	550 €	550 €	550 €
Rétroviseurs rabattables électriquement	–	série	série
Sièges AV à réglages électriques	800 €	800 €	800 €
Système de stationnement automatique + caméra de recul	750 €	série	série
Toit ouvrant panoramique	1 400 €	1 400 €	1 400 €
Vitres AR et lunette AR surteintées	400 €	400 €	400 €



1 En plus de l'écran tactile, l'ensemble multimédia peut être piloté via ce pavé tactile situé sur la console centrale. 2 Avec un volume de 421 dm³, le coffre du Classe B se situe bien en deçà de la moyenne de la catégorie (552 dm³). 3 L'instrumentation digitale à affichage variable est à la fois élégante et parfaitement lisible (en option, 550 € sauf sur Style Line, de série sur les autres).



4 L'écran tactile central de 10 pouces est monté de série à partir de la finition Progressive Line. Sur la Style Line, il est disponible en option (voir "Les principales options"). 5 Sur les versions équipées d'une boîte automatique, la commande de cette dernière est située derrière le volant, ce qui permet de dégager un bel espace de rangement sur la console centrale. 6 De la part d'un monospace, il était logique de s'attendre à un peu plus d'espace à l'arrière. Toutefois, avec 26 cm au niveau des jambes et 144 cm au niveau des épaules, deux adultes peuvent prendre place aisément.

LES FINITIONS**STYLE LINE**

En entrée de gamme, le Classe B n'est pas spécialement pingre, notamment pour tout ce qui touche à la sécurité. Les aspects pratiques ne sont pas négligés non plus avec la présence d'un hayon motorisé, d'une prise 12 V dans le coffre, du démarrage sans clé, d'un tapis réversible dans les espaces de rangement, d'un filet de maintien dans le coffre... Reste que la présentation de l'habitacle manque quelque peu de chaleur.

PROGRESSIVE LINE

La brochure de Mercedes qualifie la finition Progressive Line de "personnalité audacieuse": tout un programme! Un programme qui commence par une mise de fonds supérieure de 2 700 € par rapport à l'exécution Style Line. Cette somme permet d'avoir accès, en plus des points mentionnés dans notre tableau, à la climatisation bizona à régulation électronique, aux rétroviseurs rabattables électriquement, à un écran haute résolution de 10,25 pouces... Côté présentation, des touches de chrome viennent égayer l'habitacle tandis que la sellerie est garnie d'un mix tissu/similicuir.

AMG LINE

Sous cette finition, le Classe B semble vouloir jouer les sportifs. S'agissant d'un monospace, il s'agit assurément d'un rôle de composition. Quoi qu'il en soit, passer de la finition Progressive Line à la finition AMG Line vous coûtera 1 900 €. En matière d'équipements, peu de changements par rapport à l'exécution précédente, ici, c'est essentiellement la présentation, plus sportive, qui change. À noter tout de même l'arrivée d'un châssis surbaissé et d'une direction paramétrique "sport" asservie à la vitesse.



Début 2020, une version hybride rechargeable viendra compléter la gamme. Cette dernière offrira une autonomie électrique de 50 km, mais la taille du réservoir de carburant passera de 43 à 35 l.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK ADVANTAGE (2 200 €)

Réservé à la finition Style Line (de série sur les autres), ce pack regroupe un ensemble multimédia plus évolué que celui monté de série. Il inclut un écran tactile central de 10 pouces et un GPS. On trouve aussi un système de stationnement automatique avec caméra de recul et des rétroviseurs rabattables électriquement. L'ensemble est un peu cher, du coup, il est peut-être plus judicieux de passer directement à la finition Progressive Line, plus cossue et guère plus chère qu'une Style Line équipée de ce pack (500 € d'écart...).

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK ASSISTANCE

À LA CONDUITE (2 200 €)

Disponible sur l'ensemble des finitions, ce pack comprend un régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillage. Le système de maintien actif dans la voie est également au programme, tout comme l'alerte de franchissement de ligne. Se trouvent également le détecteur d'angle mort et le freinage d'urgence autonome. Cet ensemble, un peu cher, est néanmoins très complet...

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK PREMIUM

(DE 1 550 € À 3 450 €)

Pour que votre Classe B affiche un haut niveau de standing, Mercedes propose le

pack Premium. Disponible sur les finitions Progressive Line et AMG Line, ce pack propose quelques douceurs telles que les sièges avant chauffants, l'ouverture des portes sans clé (+ le système mains-libres pour le hayon motorisé), l'écran tactile de 10 pouces et un ensemble audio plus abouti. La présentation, pour sa part, gagne des baguettes de seuil de porte éclairées et un éclairage d'ambiance intérieur proposant pas moins de 64 couleurs, une vraie boîte de nuit ! Cet ensemble est facturé 1 550 €. À noter que si vous ajoutez à cela des projecteurs Multibeam LED avec assistant feux de route, des sièges avant à réglages électriques et un toit ouvrant panoramique, vous obtenez le pack Premium Plus qui, lui, est facturé 3 450 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

(Pack Premium Plus, quitte à faire...)

PACK STATIONNEMENT

(DE 500 À 750 €)

Sur la finition d'entrée de gamme, l'ensemble composé du système de stationnement automatique + caméra de recul est facturé 750 €. Ce dernier est monté de série sur Progressive Line et AMG Line, mais il est possible, moyennant 500 €, de remplacer la caméra de recul par une caméra à 360° qui vous donnera une vision "vue de haut" de votre Classe B. Pratique pour ceux qui sont confrontés à des espaces de stationnement restreints.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (les deux)

NOTRE CHOIX

B 180 auto Progressive Line

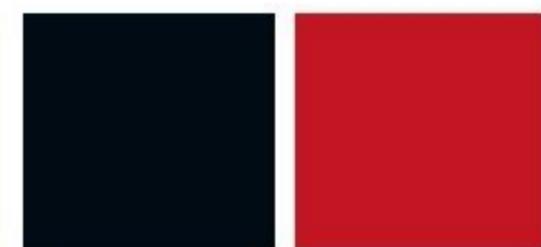
37 500 € - Malus écologique : NC

Le Mercedes Classe B n'est pas le plus vaste ni le plus pratique des monospaces compacts, mais c'est assurément l'un des plus plaisants à conduire. Son châssis efficace et ses motorisations modernes sont associés à un habitacle à la fois moderne dans son traitement et agréable à vivre. Pour notre part, c'est la version B 180 essence qui nous a le plus séduits.

Côté finition, la Progressive Line s'impose sans hésitation.

LES TEINTES

Peintures opaques gratuites



Blanc Polaire

Noir

Rouge Jupiter

Peintures métallisées 750 €



Gris Montagne

Argent Iridium

Argent Mojave

Peinture mate spéciale 2 450 €



Gris Montagne
Magno Designo

LES JANTES



Jantes de série
sur Style Line.



Jantes de série sur
Progressive Line.



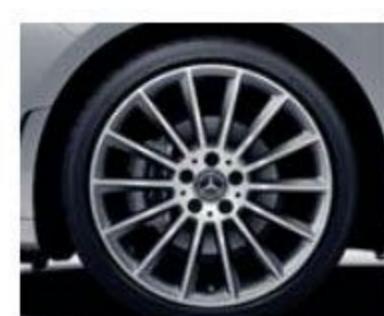
Jantes de série
sur AMG Line.



Jantes en option,
250 €.



Jantes en option,
1 000 €.



Jantes en option,
750 €.

RENAULT TWINGO

La Renault Twingo, troisième du nom, a perdu un peu de personnalité en termes de style mais dispose de qualités intéressantes comme sa grande maniabilité et sa très bonne habitabilité. Par Pascal Serres

Si le style devient plus commun, l'habitacle de la nouvelle Twingo présente toujours une dose d'originalité. Il est bien conçu et dispose d'une très bonne ergonomie, ce qui facilite la prise en main. Les matériaux, bien que tous rigides, sont toutefois correctement assemblés. Selon les modèles, on note une touche d'originalité avec des éléments de décoration colorés qui égarent l'ensemble. L'habitabilité est assez bonne et à l'arrière, les deux occupants seront aussi bien lotis malgré l'espace limité pour leurs jambes. La garde au toit et la grande surface vitrée confèrent en outre une très agréable sensation d'espace. Sur route, la Twingo est confortable et agréable à conduire malgré des suspensions et des sièges un peu fermes. On peut aussi regretter l'apparition de bruits aérodynamiques sur autoroute.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0 Sce	70	Sans l'aide d'un turbo, ce 3 cylindres manque cruellement d'agrément. Peu d'intérêt, donc.
	0.9 Tce	90	Un moteur agréable, qui affiche de bonnes prestations en ville comme sur route.
	0.9 Tce	110	Une motorisation presque trop puissante pour la petite Twingo, pas franchement faite pour l'autoroute.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 5 900 €

Diesel : pas de motorisation

Génération : actuelle (3^e)

Commercialisation : depuis 2014

Restylage : 2019

Carrosserie : berline 3 portes

Modèles en circulation : 211 749



NOTRE CHOIX
0.9 TCe 90 ZEN EDC
de 2016
1^{er} prix prospecté: **9 280 €**
37 058 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	90 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	135 Nm à 2 500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	898 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	Robotisée, double embrayage/6

Châssis

Diamètre de braquage	8,6 m
Pneumatiques AV/AR	165/65 R 15/185/60 R 15

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,60/1,65/1,56/2,49 m
Poids/tractable freiné	943 kg/–

Performances

1 000 m d. a.	35,2 s
0 à 100 km	13,1 s
90-130 km/h en Drive	13,8 s
Vitesse maxi	164 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/68 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	136/132 cm
Volume de coffre	205 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 655 €	Carte grise**: 166,50 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,6/5,8/6,4 l/100 km
Autonomie/Réservoir	556 km/35 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	250 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	160 €	Embrayage	BVA
Disques AV	180 €	FAP	450 €
Disques AR	300 €	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	70 €	Feu AV	235 €
Plaquettes AR	150 €	Feu AR	100 €
Filtre à air	27 €	Bouclier AV	200 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	200 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

Modèle entièrement nouveau, la Twingo a essuyé les plâtres et rencontré quelques soucis de jeunesse et de nombreux rappels ont dû être diligentés. Heureusement, tout s'arrange depuis son milieu de carrière et depuis 2016, il n'y a plus rien de sérieux à signaler.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS

Sur le 0.9, consommation de liquide de refroidissement (vase d'expansion, colliers mal serrés, fuite de la pompe à eau).

DIRECTION

Nombreux bruits provenant de la colonne de direction et vibrations dans le volant. La colonne de direction est parfois à remplacer.

AUTRES DÉFAILLANCES

HABITACLE

Le cache de levier de vitesses se dégrade rapidement et doit être remplacé. Apparition de quelques bruits parasites.

ÉLECTRONIQUE

Des mises à jour du système R-Link sont nécessaires pour résoudre des problèmes de radio, du GPS, du Bluetooth et même de la caméra de recul.

TRAIN AVANT

Nombreux bruits en provenance du train avant, pouvant avoir plusieurs origines: roulements de roues, moyeux, amortisseurs, barre stabilisatrice. Sensibilité au vent latéral des premiers modèles (butées d'amortisseurs à remplacer).

LES RAPPELS

MAJEURS

TRAIN AVANT (NOVEMBRE 2017)

Sur les Twingo III fabriquées dans l'usine de Novo-Mesto (Slovénie) entre le 24 mars et le 14 juin 2017, le porte-fusée avant gauche peut être défectueux (perte de sa résistance mécanique). Remplacement si besoin après contrôle.

BOÎTE DE VITESSES

(NOVEMBRE 2015)

Sur les modèles avec boîte de vitesses EDC, du début de production jusqu'au 20 octobre 2015: dysfonctionnement de la sécurité d'antidémarrage du moteur lorsque le levier de vitesses est en position P ou N. Il est alors possible de démarrer le moteur alors qu'une vitesse est en prise.

SUSPENSION (JUIN 2015)

19 190 Twingo III, du début de fabrication jusqu'au 30 octobre 2014, retournent à l'atelier pour pallier un risque de rupture des soudures de la patte de fixation de la biellette de barre antiroulis sur le tube d'amortisseur avant.

CEINTURE DE SÉCURITÉ

(AVRIL 2015)

Manque de résistance du système de bouclage des ceintures de sécurité avant et arrière en raison d'un défaut du traitement thermique du fournisseur sur les Twingo fabriquées entre le 29 septembre et le 29 octobre 2014.

ESP (AVRIL 2015)

Sur 22 903 voitures depuis le début de production jusqu'au 15 décembre 2014: dysfonctionnement de l'ESP qui risque de s'activer inopinément. Le calculateur de gestion doit être reprogrammé.

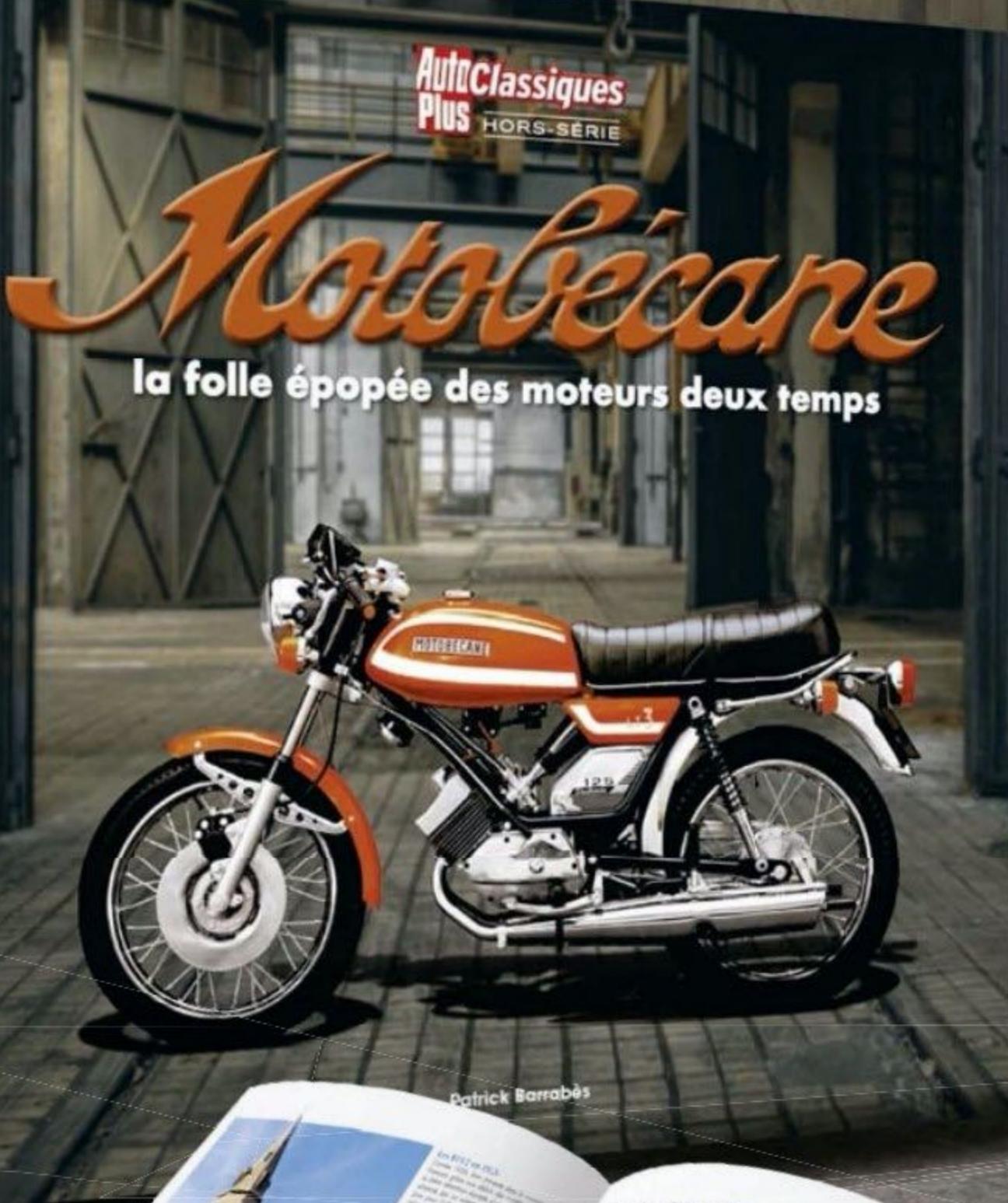


MINEURS

Pas de rappel mineur.

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
ACTUELLEMENT**

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	■ 3 756	22 700
1.6 JTDm 120 ch	6	■ 65	25 500
2.0 JTDm 170 ch Executive TCT	6	■ 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	■ 2 010	37 800
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	■ 6 553	58 500
Quadrifoglio Auto.	40	■ 10 500	84 800
2.2 Diesel 136 ch Auto.	7	■ 75	34 100
2.2 Diesel 160 ch Auto.	8	■ 75	36 400
2.2 Diesel 190 ch Super Auto.	10	■ 113	43 800
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	12	■ 953	55 500
Surcoût Edition : "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	■ 7 613	44 800
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	■ 7 340	53 000
Quadrifoglio Auto. Q4	41	■ 10 500	92 300
2.2 Diesel 160 ch Auto.	9	■ 410	39 900
2.2 Diesel 190 ch Auto.	10	■ 410	42 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	12	■ 1 050	50 900
Surcoût Edition : "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	■ 2 610	63 200
Surcoût Edition Spéciale : 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 A10			
Pure	15	■ 540	54 700
S	NC	NC	66 500
Surcoût Légende: Pure + 3 800 €			



Audi

Premium Murat

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
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	■ 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 €			
A5 COUPE			
35 TFSI S tronic	8	■ 70	40 550
40 TFSI S tronic	10	■ 140	44 120
45 TFSI Quattro S tronic	14	■ 690	50 610
RS 5	34	■ 10 500	97 570
40 TDI S tronic	10	0	45 490
45 TDI Quattro Tiptronic	13	■ 300	52 980
50 TDI Quattro Tiptronic	17	■ 1 050	56 030
Surcoût Design : "base" + 4 150 €			

NOUVELLE A1 CITYCARVER

30 TFSI Design	6	0	25 760
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €			
Q2			
30 TFSI	6	■ 45	26 640
35 TFSI COD	8	■ 80	28 730
40 TFSI Quattro S tronic	11	■ 613	35 320
SQ2	19	■ 2 300	51 050
30 TDI	6	■ 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	■ 45	29 490
40 TFSI Quattro S tronic	11	■ 773	35 870
S3 Quattro S tronic	20	■ 3 473	56 110
RS3 Quattro S tronic	29	■ 9 660	64 220
30 TDI	6	0	28 970
35 TDI S tronic	8	0	33 200
40 TDI Quattro S tronic	8	■ 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	■ 45	34 740
40 TFSI Quattro S tronic	11	■ 773	41 120
S3	20	■ 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	■ 210	41 200
45 TFSI	14	■ 1 153	43 800
TTS	19	■ 2 153	62 900
RS	28	■ 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	■ 473	33 830
40 TFSI Design Quattro S tronic	11	■ 3 473	44 160
45 TFSI Design Quattro S tronic	14	■ 3 756	46 860
35 TDI S tronic	8	■ 50	38 460
40 TDI Design Quattro S tronic	10	■ 253	46 360
Surcoût Design : "base" + 2 900 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €			

NOUVELLE A4 AVANT

Surcoût : berline + 1 700 €			
NOUVELLE A4 ALLROAD			
45 TFSI Design S tronic	14	■ 953	52 600
45 TDI Design Tiptronic			

SÉRIE 4 COUPE			
420i Lounge	10	1 490	42 500
440i Lounge Auto.	21	4 253	56 400
M4	32	10 500	89 250
M4 Pack Competition	34	10 500	96 050
420d Lounge	10	45	44 500
430d Lounge xDrive Auto.	15	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	613	46 300
sDrive30i	15	613	54 700
M40i	23	4 460	67 650
Surcoût Sport : "base" + 4 550 €			
Surcoût M Sport : Sport + 2 100 €			
X3			
xDrive20i Lounge Auto.	11	3 660	48 250
xDrive30i Lounge Auto.	15	3 753	53 950
M40i Auto.	25	10 500	76 150
M	38	10 500	99 200
M Competition	41	10 500	107 750
sDrive18d Première Auto.	7	173	44 750
xDrive20d Lounge Auto.	10	690	52 450
xDrive30d Lounge Auto.	16	2 353	58 950
M40d Auto.	21	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	3 660	51 800
xDrive30i Lounge Auto.	15	3 756	57 500
M40i Auto.	25	10 500	78 650
M	38	10 500	101 700
M Competition	41	10 500	110 250
xDrive20d Lounge Auto.	11	860	56 000
xDrive30d Lounge Auto.	16	2 010	62 500
M40d Auto.	21	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	210	49 450
530i Lounge xDrive Auto.	15	860	59 400
540i Lounge xDrive Auto.	23	5 810	66 200
M550i xDrive	43	NC	96 200
M5 Auto.	52	10 500	129 450
M5 Competition Auto.	55	10 500	138 500
530e iPerformance Lounge	13	0	58 000
518d Lounge Auto.	8	0	46 450
520d Lounge Auto.	10	35	50 450
530d Lounge Auto.	15	173	61 000
540d Lounge xDrive Auto.	20	1 490	68 650
M550d xDrive Auto.	28	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	8 460	74 850
620d Lounge Auto.	10	85	61 150
630d Lounge Auto.	16	1 153	69 400
640d Lounge xDrive Auto.	20	2 300	77 400
Surcoût Luxury : Lounge + 5 350 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 4 350 €			
SÉRIE 8 COUPE			
840i xDrive	23	NC	101 650
M850i xDrive	49	10 500	126 700
M8 Compétition	NC	NC	173 000
840d xDrive	20	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	10 290	74 300
M50i	44	10 500	98 400
M Competition	NC	NC	145 400
xDrive45e Lounge	15	0	82 900
xDrive25d Lounge	12	1 613	65 900
xDrive30d Lounge Auto.	16	2 300	72 400
M50d Auto.	28	6 053	100 350
Surcoût xLine : Lounge + 6 400 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €			

NOUVEAU X6			
xDrive40i Lounge	23	10 500	81 000
M50i	44	0 500	101 650
M Competition	NC	NC	148 200
xDrive30d Lounge	16	2 940	79 100
M50d	29	7 613	103 600
Surcoût xLine : Lounge + 5 200 €			
Surcoût M Sport : xLine + 850 €			
NOUVELLE SÉRIE 7			
740 Li xDrive	22	5 810	106 650
750i xDrive	43	10 500	116 950
M760Li xDrive	51	10 500	183 650
745e	13	0	104 450
730d xDrive	16	953	97 750
740d xDrive	20	1 373	104 750
750d xDrive	28	1 873	116 150
Surcoût M Sport : "base" + 7 350 €			
Surcoût Exclusive : M Sport + 4 750 €			
NOUVEAU X7			
xDrive40i	23	10 500	96 300
M50i	44	10 500	120 450
xDrive30d	16	3 660	94 400
M50d	28	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

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	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	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 €				
LOGODY				
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 €				
LOGODY STEPWAY				
1.3 TCe 130 ch Silver Line	7	M	300	15 450
1.5 Blue dCi 115 ch				

QUBO			
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	140	17 680
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	140	18 180
DOBLO			
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	1 050	22 340
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	1 050	22 840
Surcoût Trekking: Lounge + 1 300 €			
DOBLO MAXI			
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	1 050	23 640
FORD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE KA+			
1.2 70 ch Essential	4	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	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	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	55	18 950
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	50	19 950
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line	7	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	40	25 900
1.5 EcoBoost 182 ch ST-Line	10	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	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	85	25 250
1.0 EcoBoost 125 ch Sport	6	113	28 250
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	75	27 250
1.5 TDCi 120 ch Sport	6	75	30 250
2.0 TDCi 150 ch Sport PowerShift	8	540	33 150
Surcoût Titanium: Sport + 400 €			
GRAND C-MAX			
Surcoût: C-MAX + 600 €			
KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	2 453	23 150
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	2 453	29 100
1.5 FlexFuel 150 ch Titanium	NC	0	29 200
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	410	27 100
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	2 153	32 600
2.0 TDCi 180 ch ST-Line Bl. & S. PwrSh. 4x4	NC	3 290	40 000
Surcoût Titanium: Trend + 3 250 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 100 €			
Surcoût ST-Line Black & Silver : ST-Line + 500 €			
Surcoût Vignale : ST-Line Black & Silver + 2 750 €			

NOUVELLE MONDEO			
Hybrid 187 ch Titanium	9	0	37 300
2.0 EcoBlue 150 ch Titanium	8	40	34 600
2.0 EcoBlue 190 ch ST-Line Auto.	10	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	210	39 250
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	210	41 250
2.0 EcoBlue 240 ch ST-Line Auto.	14	2 153	47 150
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 600 €			
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 100 €			
GALAXY			
1.5 EcoBoost 165 ch Titanium	9	4 673	41 350
2.0 EcoBlue 120 ch Trend	6	353	39 150
2.0 EcoBlue 150 ch Trend	8	253	40 650
2.0 EcoBlue 190 ch Titanium	10	253	44 850
2.0 EcoBlue 240 ch Titanium Auto.	14	2 773	49 150
Surcoût Titanium: Trend + 2 200 €			
NOUVEAU EDGE			
2.0 EcoBlue 238 ch ST-Line Auto. AWD	15	7 340	53 500
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 400 €			
MUSTANG FASTBACK			
GT	36	10 500	48 800
Bullitt	37	10 500	55 400
Surcoût 55: "base" + 3 200 €			
MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût: Fastback + 4 000 €			
TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	173	14 500
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	15 500
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	0	16 120
Surcoût Trend: Ambiente + 510 €			
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	35	18 190
1.5 i-VTEC 130 ch Dynamic	7	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	75	29 250
Type-R GT	21	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 €			
NOUVELLE HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	173	22 820
Sport	10	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	773	30 760
1.5 i-VTEC 193 ch Executive 4WD CVT	11	2 773	43 480
Hybrid Comfort	7	50	34 600
Surcoût Elegance : Comfort + 2 600 € à			

Surcoût Limited : Longitude + 3 700 €
Surcoût Signature : Limited + 3 000 €
NOUVELLE WRANGLER
2.0 T 272 ch Sport Auto. 18 ■ 10 500 46 750
2.2 MultiJet Sport Auto. 12 ■ 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 ■ 3 290 44 450
Surcoût Overland : Limited + 6 000 €
GRAND CHEROKEE
SRT Auto. 39 ■ 10 500 88 900
Trackhawk 70 ■ 10 500 120 000
3.0 CRD 250 ch Limited Auto. 16 ■ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 6 000 37 300
204 ch e-Active 1 ■ 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 ■ 75 20 990
1.4 T-GDI 140 ch Motion 7 ■ 140 21 990
GT DCT 11 ■ 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 ■ 90 26 590
1.0 T-GDI 140 ch GT Line 7 ■ 253 27 590
GT DCT 12 ■ 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 ■ 6 000 38 500
e-Niro 204 ch Active 1 ■ 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 ■ 2 940 25 390
1.6 T-GDI 177 Design DCT 10 ■ 2 940 33 390
1.6 CRDI 115 ch Motion 6 ■ 80 26 390
1.6 CRDI 136 ch Active 7 ■ 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 ■ 1 050 38 590
1.6 CRDI 136 ch Premium DCT 7 ■ 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 ■ 2 453 48 300
Surcoût GT-Line Ultimate : GT-Line + 6 150 €
STINGER
2.0 T-GDI 245 ch GT Line Pack Premium 16 ■ 7 613 50 500
GT 27 ■ 10 500 60 900
2.2 CRDI 200 ch GT Line 11 ■ 2 153 45 500
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 900 €
LAMBORGHINI
TYPE CV B/M* PRIX
Huracán LP 580-2 NC ■ 10 500 180 000
Huracán Performante 59 ■ 10 500 234 050
Huracán LP 610-4 Spyder NC ■ 10 500 223 860
Aventador S 68 ■ 10 500 337 865
Aventador S Roadster NC ■ 10 500 379 240
Urus 59 ■ 10 500 205 715
LAND ROVER
TYPE CV B/M* PRIX
NOUVEAU RANGE ROVER EVOQUE
P200 AWD Auto. 12 ■ 6 300 46 050
P250 AWD Auto. 16 ■ 7 340 50 300
P300 AWD Auto. 20 ■ 9 050 54 950
D150 9 ■ 953 39 750
D180 AWD Auto. 11 ■ 1 613 47 100
D240 AWD Auto. 15 ■ 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 ■ 6 553 44 450
P250 AWD Auto. 16 ■ 7 073 48 650
D150 9 ■ 690 38 100
D180 AWD Auto. 11 ■ 1 260 45 400
D240 AWD Auto. 15 ■ 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 ■ 10 500 55 500
3.0 Si6 340 ch SE NC ■ 10 500 62 700
2.0 TD4 180 ch S NC ■ 3 660 52 800
2.0 SD4 240 ch S NC ■ 10 500 56 700
3.0 TD6 258 ch SE NC ■ 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 ■ 7 073 58 700
P300 Auto. 20 ■ 8 753 62 200
D180 Auto. 11 ■ 1 873 58 700
D240 Auto. 15 ■ 5 113 62 900
D275 Auto. 18 ■ 5 573 65 430
D300 Auto. 20 ■ 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 ■ 10 500 67 700
5.0 Supercharged 525 ch HSE Dynamic 43 ■ 10 500 99 800
SVR 51 ■ 10 500 134 900
P400e SE 18 0 89 400
3.0 SDV6 249 ch S NC ■ 10 500 70 200
3.0 SDV6 306 ch SE 19 ■ 10 500 79 800
4.4 SDV8 339 ch HSE Dynamic 24 ■ 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 ■ 10 500 126 200
SVAutobiography Dynamic 50 ■ 10 500 178 400
P400e Vogue 18 0 121 700
3.0 SDV6 275 ch HSE NC ■ 10 500 104 600
4.4 SDV8 339 ch Vogue 24 ■ 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
OPTIMA
CT 5 0 30 090
200h 5 0 30 090
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €
Surcoût Sport Edition : Pack + 700 €
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 ■ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 10 500 123 100
500h 10 ■ 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 ■ 10 500 109 600
500h Executive 19 ■ 1 613 109 600
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €
MASERATI
GHIBLI
3.0 23 ■ 10 500 75 200
S Q4 31 ■ 10 500 91 950
Diesel 17 ■ 8 460 71 350
Surcoût Granlusso : "base" + 11 750 €
Surcoût Transport : Granlusso + 0 €
LEVANTE
Q4 25 ■ 10 500 81 250
S Q4 33 ■ 10 500 95 250
Diesel 18 ■ 10 500 76 200
Surcoût Granlusso : "base" + 12 700 € à + 12 750 €
Surcoût Transport : Granlusso + 0 €
QUATTROPORTE
S Q4 30 ■ 10 500 119 650
Diesel 17 ■ 10 500 103 550
Surcoût Granlusso : "base" + 11 650 €
Surcoût Transport : Granlusso + 0 €
MAZDA
MAZDA2 (5 PORTES)
1.5 SkyActiv-G 90 ch Élégance 5 0 16 550
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection 5 ■ 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 ■ 773 21 700
2.0 SkyActiv-G 150 ch Sélection 4x4 9 ■ 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 ■ 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 70

43 AMG 4Matic Auto.	29	■ 10 500	71 700
63 AMG S Auto.	NC	■ 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	■ 35	48 300
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	■ 540	54 300
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 1 700 €			

NOUVELLE CLASSE C BREAK

Surcoût: berline + 1 200 €			
NOUVELLE CLASSE C COUPE			
180 Avantgarde Line	NC	■ 300	39 200
200 Avantgarde Line Auto.	10	■ 410	45 200
43 AMG 4Matic Auto.	29	■ 10 500	73 200
63 AMG S Auto.	NC	■ 10 500	110 200
200 d Avantgarde Line Auto.	NC	0	45 200
220 d Avantgarde Line Auto.	10	■ 35	48 700
300 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	■ 540	54 700
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 2 100 €			

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût: coupé + 7 800 €			
SLC			
180 Final Edition	8	■ 690	48 600
200 Final Edition	10	■ 1 613	53 880
300 Final Edition Auto.	14	■ 2 300	61 750
43 AMG Final Edition Auto.	25	■ 8 753	70 850
NOUVEAU GLC			
300 Avantgarde Line 4Matic	16	■ 3 473	61 000
43 AMG Matic	NC	■ 10 500	72 000
63 AMG S Matic+	42	■ 10 500	111 000
200 d Avantgarde Line	9	■ 210	53 450
220 d Avantgarde Line Launch Edition 4M.	11	■ 353	56 200
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	■ 1 490	59 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	NC	■ 8 460	67 700
Surcoût Avantgarde Line: Avantgarde Line Launch Ed. + 1 100 €			
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 1 700 €			

NOUVEAU GLC COUPE

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

NOUVEL EQC

400 AMG Line 4Matic	NC	■ 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	■ 10 500	73 450
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	■ 10 500	94 650
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	■ 10 500	136 350
300 e Avantgarde Line	10	0	60 250
200 d Avantgarde Line Auto.	7	■ 65	52 650
220 d Avantgarde Line Auto.	10	■ 65	56 750
350 d Avantgarde Line Auto.	17	■ 613	65 650
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	15	■ 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	■ 1 490	64 750
400 d 4Matic Auto.	23	■ 4 253	77 550

CLASSE E COUPE

200 Avantgarde Line Auto.	NC	■ 1 153	56 400
300 Avantgarde Line Auto.	NC	■ 1 613	61 150
450 Avantgarde Line	NC	■ 10 500	74 950
53 AMG 4Matic+ Auto.	NC	■ 10 500	96 150
220 d Avantgarde Line Auto.	10	■ 80	58 250
400 d Avantgarde Line 4Matic Auto.	NC	■ 1 740	73 450
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 2 700 €			

CLASSE E CABRIOLET

Surcoût: coupé + 6 900 €			
NOUVEAU CLS COUPE			

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

NOUVEAU GLE

450 Avantgarde Line	25	■ 9 660	78 050
53 AMG 4Matic+	33	■ 10 500	97 350
300 d Avantgarde Line	15	■ 2 940	67 650
350 d Avantgarde Line	17	■ 8 460	68 650
400 d Avantgarde Line	22	■ 8 460	74 650
Surcoût AMG Line: Avantgarde Line + 4 000 €			

GLE COUPE

400 4Matic Auto.	NC	■ 10 500	74 900
43 AMG 4Matic Auto.	26	■ 10 500	91 600
63 AMG 4Matic Auto.	48	■ 10 500	134 500

63 S AMG 4Matic Auto.	51	■ 10 500	145 000
350 d 4Matic Auto.	16	■ 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	■ 8 460	103 850
560 Fasc			

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	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	40	27 300	
1.6 PureTech 180 ch Allure Auto.	10	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	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 €				
508				
1.6 PureTech 130 ch Access	10	65	35 050	
1.6 PureTech 225 ch GT Auto.	13	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	40	39 050	
2.0 BlueHDi 180 ch GT Line Auto.	9	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	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	4 460	57 170	
T	19	4 460	66 170	
S	24	8 460	69 740	
GTS	25	10 500	80 179	
718 BOXSTER				
2.0	19	4 460	59 209	
T	19	4 460	68 210	
S	24	8 460	71 780	
GTS	25	10 500	82 219	
NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 992)				
Carrera S	34	10 500	122 255	
Carrera 4S	34	10 500	130 175	
NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 992)				
Carrera S	34	10 500	136 655	
Carrera 4S	34	10 500	144 575	
PANAMERA				
4	22	6 053	99 676	
4S	33	10 500	120 316	
GTS	36	10 500	141 197	
Turbo	46	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	8 753	60 860	
S	25	10 500	66 500	
NOUVEAU CAYENNE				
3.0	24	10 500	77 184	
S	34	10 500	94 464	

Turbo	47	10 500	141 744	
E-Hybrid	21	0	92 304	
NOUVEAU CAYENNE COUPE				
3.0	23	10 500	85 737	
Turbo	46	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	6 000	34 000	
R135 Zen	1	6 000	34 600	
Surcoût Intens : Zen + 2 000 €				
CLIO GENERATION				
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	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	65	18 000	
1.3 TCe 130 ch Zen	7	90	20 950	
1.3 TCe 150 ch Intens	8	80	24 200	
1.5 dCi 90 ch Zen	4	0	22 200	
Surcoût Zen : Life + 1 900 €				
Surcoût 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	70	21 300	
1.3 TCe 140 ch Zen	7	75	25 300	
1.3 TCe 160 ch Intens	8	75	28 800	
R.S.	17	2 300	38 300	
R.S. Trophy 300	19	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	70	32 800	
Surcoût Zen : Life + 2 200 €				
Surcoût Limited : Zen + 600 €				
Surcoût Intens : Zen + 2 300 €				
Surcoût GT-Line : Intens + 1 800 €				
SCÉNIC				
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €				
NOUVELLE 508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				
RIFTER				
1.2 PureTech 110 ch Active	6	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	4 460	57 170	
T	19	4 460	66 170	
S	24	8 460	69 740	
GTS	25	10 500	80 179	
718 BOXSTER				
2.0	19	4 460	59 209	
T	19	4 460	68 210	
S	24	8 460	71 780	
GTS	25	10 500	82 219	
NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 992)				
Carrera S	34	10 500	122 255	
Carrera 4				

FORTWO CABRIO			
Surcoût : Coupé + 3 300 €			
FORFOUR			
1.0 71 ch Pure	4	35	12 190
0.9 90 ch Passion	4	60	15 450
EQ Pure	1	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	90	20 190
Surcoût Tech : Urban+ AEBS + 3 700 €			
Surcoût Tech Pack : Tech + 1 000 €			
REXTON G4			
220 e-XDi Sport	11	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	1 740	27 990
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €			
XV			
1.6i 114 ch Confort Lineartronic	6	2 610	28 490
Surcoût Premium GPS : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium GPS + 1 000 €			
LEVORG			
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	NC	3 853	29 999
Surcoût Luxury : Confort + 6 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 2 000 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Confort Lineartronic	8	4 460	33 490
Surcoût Luxury : Confort + 3 000 €			
OUTBACK			
2.5i 173 ch Premium GPS Lineartronic	10	4 050	41 490
Surcoût Luxury : Premium GPS + 2 000 €			
Surcoût Exclusive : Luxury + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch Luxury	12	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 Pack Auto.	5	0	16 740
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	13 890
Surcoût Privilège : Avantage + 1 150 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €			
SWIFT			
1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 440
1.2 Dualjet Hybrid Pack	4	0	16 890
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 890
1.0 Boosterjet Hybrid Pack	5	0	18 090
Sport	7	75	20 700
Surcoût Privilège : Avantage + 1 250 €			
BALENO			
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 590
1.2 Dualjet Hybrid Pack	4	0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			
JIMNY			
1.5 VVT Avantage	6	2 153	17 225
Surcoût Privilège : Avantage + 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 2 070 €			
VITARA			
1.0 Boosterjet Avantage	6	55	18 390
1.4 Boosterjet Style	7	173	22 690
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €			
Surcoût Style : Pack + 1 100 €			
S-CROSS			
1.0 Boosterjet Avantage	6	50	19 740
1.4 Boosterjet Style	7	353	25 390
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €			

TESLA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE MODEL 3			
Autonomie Standard Plus	4	6 000	48 600
Performance	9	6 000	68 800

NOUVEAU MODEL Y			
Grande Autonomie	NC	6 000	58 000
Performance	NC	6 000	70 000
MODEL S			
Autonomie Standard	9	6 000	82 500
Performance	10	6 000	100 400
MODEL X			
Autonomie Standard	9	6 000	88 200
Performance	10	6 000	106 000

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



Croisière *Le Douro*

Route des vins et patrimoine de l'UNESCO

PORTO - AVEIRO/GUIMARES - REGUA - PINHAO - VEGA DE TERON - SALAMANQUE

Les **points forts** de votre croisière

- La beauté exceptionnelle du Portugal et ses villages pittoresques, ses vignes en terrasse, ses célèbres quintas, sans oublier l'éblouissante Salamanque en Espagne et d'autres splendides étapes,
- Des dégustations culinaires régionales et de grands crus et des soirées au son du **fado** et du **flamenco**,
- Des bateaux de tout confort à taille humaine et des formules pour **toutes les envies** (excursions incluses ou libres),
- Un chaleureux encadrement **francophone**,



Tarif lecteurs
À PARTIR DE
1225€/PERS.
CABINE DOUBLE, PENSION COMPLÈTE,
SOIREEES FOLKLORIQUES,
BOISSONS ET VOLIS INCLUS.

Informations et réservation au **01 41 33 59 00** du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h. Code : **AUTO JOURNAL**
ou téléchargez la documentation complète sur www.croisieres-lecteurs.com/aj

ou Complétez, découpez et renvoyez ce coupon à : l'Auto-Journal - Croisière Le Douro - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Je souhaite recevoir **GRATUITEMENT** et **SANS ENGAGEMENT** de ma part la documentation complète de cette croisière.

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

J'accepte d'être informé(e) des offres commerciales du groupe Reworld Média Magazines et de celles de ses partenaires. Avez-vous déjà effectué une croisière ? Oui Non

l'auto-journal

CE20DOUP

CroisiEurope

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. Sauf refus de votre part, ces informations peuvent être utilisées par des partenaires.



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

BUREAU VERITAS
7826

4.5 / 5
AVIS CLIENTS

Ancien Moderne

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

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSENS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

Création : design4r
CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 120, rue de la Boëlle - 75008 PARIS - RCS Paris B 345 804 946 - N° ORIAS : 07001782 - www.oraiss.fr



OFFRE EXCLUSIVE JAPAUTO

LIMITÉE À 15 VÉHICULES

CIVIC 1.6 i-DTEC EXECUTIVE AUTO

21 990 €⁽¹⁾

SOIT UNE ÉCONOMIE DE

7 830 €

SANS CONDITION DE REPRISE⁽²⁾

**Motorisation DIESEL 1.6 i-DTEC 120 ch
Boîte automatique 9 rapports**

Homologuée WLTP
Seulement 4,1 l/100 km
et 109 g/km de CO₂⁽³⁾



INCLUS : Boîte AUTOMATIQUE 9 rapports • Système de prévention des collisions CMBS • Assistance au maintien dans la voie de circulation LKAS • Reconnaissance des panneaux TSR • Régulateur de vitesse adaptatif ACC • Feux de jour à LED • Sièges AV chauffants • Climatisation automatique bizona • Honda Connect + Navigation GPS + Apple Carplay & Android Auto + Bluetooth • Radars de stationnement AV & AR + caméra de recul • Jantes Alu 17" • Vitres AR surteintées.

(1) Tarif au 01/04/2019. Prix de la CIVIC 2018 5 PORTES 1.6 i-DTEC EXECUTIVE AUTO au prix catalogue de 29 820 € hors peinture métallisée et frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 7 830 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur CIVIC 2018 5 PORTES 1.6 i-DTEC EXECUTIVE AUTO immatriculée le 28/06/2019, ayant parcouru au maximum 50 km. Offre valable jusqu'au 31/10/2019 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. (2) Avantage client de 7 830 € soit 28,2%, composé d'une remise Japauto de 7 830 € sans condition de reprise. (3) Consommation cycle mixte NEDC corrigé : 4,1 l/100 km. Emissions de CO₂ NEDC corrigé: 109 g/km. Photo non contractuelle. Supplément peinture métallisée selon modèles = 500 €.

HONDA À PARIS

Retrouvez nos offres sur www.japautoauto.com

PARIS GRANDE ARMÉE	-	29, av. de la Grande Armée - 16 ^e	-	01 45 00 14 51
PARIS PORTE DE SAINT CLOUD	-	147, bd Murat - 16 ^e	-	01 53 84 20 30
PARIS RÉPUBLIQUE	-	32, av. de la République - 11 ^e	-	01 43 14 38 38
COURBEVOIE	-	100, bd de Verdun	-	01 41 88 30 30

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 LIMITÉ 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 010, jantes alliage 17" Rodinia Noir Brillant. Offre édictée 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, réglée 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 L512-6 et L512-7 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 optionnel par rapport au prix recommandé au 15/10/2018 d'une Volvo V40 Momentum et des options individuelles

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE
78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY
SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTE-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

PRIOD

© VICTORIAS



La voiture 100 % électrique par Audi.

Un design unique, des capacités de recharge ultra-rapides, jusqu'à 415 km* d'autonomie, ou encore la technologie e-quattro : la nouvelle Audi e-tron incarne une vision avant-gardiste de la mobilité qui allie confort, performance, design et intelligence.

Nouvelle Audi e-tron.
L'électrique devient Audi. Et ça commence maintenant.

e-tron

Les éclaireurs, nos experts de l'électrique Audi, s'engagent à répondre à toutes vos questions sur les technologies et spécificités de la nouvelle Audi e-tron. Laissez nos experts vous éclairer. Contactez-les 7j/7 de midi à minuit au 01 77 49 39 10** ou de 8h à minuit sur Audi.fr/e-tron

Volkswagen Group France S.A. - RCS Soissons 832 277 370. *Données d'autonomie en cycle mixte WLTP: jusqu'à 415 km (autonomie de 359 km à 415 km selon configuration). Données au 21/02/2019. Consommations comprises entre 22,6 kWh/100 km et 26,1 kWh/100 km, pour des émissions de CO₂ rejetées: 0g/km en phase de roulement (toutes finitions confondues). **Les éclaireurs : prix d'un appel local depuis un poste fixe.

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

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

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

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

allopneus.com

CHOISISSEZ, C'EST MONTÉ

* A partir de deux pneus. Crédits photos : Fabien Quinard - Didier Roca - AdobeStock - RCS AIX 327 125 878 - SEPTEMBRE 2019.



FAITES CONFIANCE AU SPÉCIALISTE DU PNEU
— **HIVER & 4 SAISONS** —



+ DE 6 000 RÉFÉRENCES
DE 12 À 23 POUCES
PACKS PNEUS + JANTES



40 EXPERTS
À VOTRE ÉCOUTE



MONTAGE À DOMICILE
OU PARMI
6 000 CENTRES PARTENAIRES

À découvrir dans notre prochain numéro

N°
1045

du 7 novembre 2019



DS 3 Crossback E-Tense

Le petit SUV urbain de DS Automobiles passe à l'électrique. Au programme : 136 ch et une autonomie annoncée de plus de 300 km ! Pour vérifier tout ça, nous l'avons pris en main sur les routes de la région parisienne.



Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

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 !

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

Nissan Juke

Avec le Qashqai, le Juke est l'un des best-sellers de la gamme Nissan. Son remplacement est donc une affaire sérieuse. Pour juger le nouveau venu, nous sommes allés à sa rencontre dans la région de Barcelone.



NISSAN

DOSSIER

Voitures de société

Vous qui passez votre vie derrière le volant, voilà qui va vous faire plaisir. Nous avons en effet passé en revue toutes les nouveautés de la catégorie voitures de "société".

CLÉMENT CHOULOT

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), Florian Chopin (chef de rubrique, 55 95)

Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflaide

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich (1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

A collaboré à ce numéro: Jacqueline Voyant

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 55 52

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54), Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)

Trafic: Véronique Alex (50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53), Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service presse: Sylvain Boulard (29 88)

Adjoint responsable service presse: 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

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).

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



NISSAN LEAF

100% ÉLECTRIQUE, 100% TECHNOLOGIE

AYEZ LE DÉCLIC ÉLECTRIQUE ET
LIBÉREZ-VOUS DU CARBURANT



À PARTIR DE **249 €⁽¹⁾**/MOIS

BATTERIE INCLUSE

LLD 49 MOIS ET 1^{ER} LOYER DE 3 750 €

BONUS ÉCOLOGIQUE DE 6 000 € DÉDUIT

Zero Emission

Innover autrement. *Disponible avec délais administratifs de livraison. Zéro Émission à l'utilisation, hors pièces d'usure. (1) Exemple pour une Nissan LEAF First 40kWh neuve en Location Longue Durée sur 49 mois, 50 000 km maximum, avec 1^{er} loyer de 9 750 €, soit 3 750 € après déduction du bonus écologique de 6 000 €, puis 48 loyers de 249 €. Restitution du véhicule chez votre Concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. **Modèle présenté** : Nissan LEAF Tekna 40kWh avec options peinture métallisée bi-ton et technologie ProPILOT Park, 1^{er} loyer de 3 750 € après déduction du bonus écologique de 6 000 €, puis 48 loyers de 359 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 30 septembre 2019, sous réserve d'acceptation par Diac - RCS Bobigny 702 002 221, chez les Concessionnaires Nissan participants. NISSAN WEST EUROPE : nissan.fr

DISPONIBLE SANS ATTENDRE*
DÉCOUVREZ NOS OFFRES SUR NISSAN.FR/OFFRES

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

Espagne



En Catalogne, attention à la remontada !

Après sa superbe victoire au Rallye de Grande-Bretagne, Ott Tänak doit maintenant confirmer son avance dans l'avant-dernière course du championnat du monde des Rallyes. L'Espagne va constituer un véritable défi avec ses multiples surfaces, et surtout, avec la présence de Sébastien Loeb, sacré neuf fois champion d'Espagne. Ensemble, soutenons la team TOYOTA GAZOO Racing WRC !

GR TOYOTA
GAZOO
Racing

Pushing the limits for Better

*repousser les limites pour le meilleur.