

L'Automobile

MAGAZINE



À bord du nouveau

3008



LE GRAND SCÉNIC

FACE AUX NOUVEAUX
C4 PICASSO
& **OPEL ZAFIRA**

ESSAIS - NOUVEAUTÉS

SPÉCIAL MATCHS

L'EURO DE L'AUTO 2016



DUEL **AUDI Q2** vs **DS 4 CROSSBACK**

24 HEURES DU MANS

L'ENJEU DES PNEUS

17 ESSAIS

Peugeot 2008 PureTech 130

Ford Edge TDCi 180

Kia Sportage 2.0 CRDi

1^{ER} ESSAI



NOUVELLE

GIULIA

L'ALFA QUI PEUT
TOUT CHANGER

N° 842
JUIL. 2016



NOTRE **BMW M2** AU TOUR AUTO



ON A CONDUIT LA JAGUAR TYPE D

EXCLUSIF

3 000 KM EN **TIGUAN TDI 150**



M 01120 - 842 - F: 4,20 € - RD





Audi A1 Style. L'égérie.

Modèle présenté :

240 €/mois*



3 ans de garantie*
et entretien avec pièces d'usure**** inclus.**

Chez Audi le loyer permet d'accéder à plus qu'un véhicule d'exception.
C'est une porte vers la quiétude, avec la garantie de ne pas avoir de
surprise lors de l'entretien. Parce que pour Audi, l'exigence ne s'arrête pas
à la fabrication du véhicule.

Audi Vorsprung durch Technik

Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer de 3.000 € et 35 loyers de 240 €. Offres valables du 1^{er} mai au 31 août 2016.

Gamme Audi A1 à partir de 190 €/mois et 2.350 € d'apport (3 ans de garantie*** et entretien avec pièces d'usure**** inclus).** * Exemple pour une A1 Sportback Style 1.0 TFSI 82 ch BVM 5 en location longue durée sur 36 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. ** Exemple pour une A1 Sportback Attraction 1.0 TFSI 82 ch BVM 5 en location longue durée sur 36 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. *** Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offres réservées aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ces financements, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 av de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS :



08 040 267 (www.orias.fr). ****Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 28/04/2016. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie. © Benedict Redgrove © Cité du cinéma

Gamme Audi A1 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 3,6 - 7,3. Rejets de CO₂ mixte (g/km) : 94 - 168.



ABARTH.FR

NOUVELLE ABARTH 595

CÉDEZ À L'APPEL DE LA PERFORMANCE



VOTRE PREMIÈRE RÉACTION ? ADMIRER LA PERFORMANCE DE SON NOUVEAU DESIGN.

VOTRE DÉFI ? CHOISIR PARMIS SES NOUVELLES MOTORISATIONS TURBO 145, 165 ET 180 CH.

VOTRE PLAISIR ? APPRÉCIER LA PERFORMANCE DE SES TECHNOLOGIES GRÂCE AUX SYSTÈMES UCONNECT™ ÉCRAN 7" HD ET HI-FI BEATS® AUDIO.

NOUVELLE ABARTH 595

à partir de

249€/mois
sans apport⁽¹⁾



(1) Exemple pour une Abarth 595 Série 4 1.4 T-Jet 145 ch BVM au tarif du 04/05/16, en Location Longue Durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum, soit 37 loyers mensuels de 249€ TTC. Offre non cumulable et sous condition de reprise d'un véhicule, valable jusqu'au 31/08/16, réservée aux particuliers dans le réseau Abarth participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par FCA Fleet Services France, SAS au capital de 3 000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic ZA Trappes Elancourt 78190 Trappes - RCS Versailles 413 360 181. Version présentée : Abarth 595 Série 4 Competizione 1.4 T-Jet 180 ch BVM avec options sellerie cuir Sabell noire, peinture pastel extra-série jaune Modena, antenne radio cachée, étriers de frein Brembo jaunes et suppression des projecteurs Xénon (399€ TTC/mois).
CONSOMMATION CYCLE MIXTE (L/100 KM) ET ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM) : de 5,8 à 6,0 et de 134 à 139.



MIRACLE À L'ITALIENNE

Allez savoir pourquoi, le premier essai d'une nouvelle Alfa Romeo revêt toujours un caractère particulier. D'abord, parce que l'événement est presque aussi rare que le passage de la comète de Halley. Ensuite, parce que, traditionnellement, il s'agit du modèle de la dernière chance. Enfin, parce que tous les lancements du groupe Fiat, depuis que ce dernier est géré par l'âpre Sergio Marchionne, sont des rendez-vous insaisissables.

"Ma si, très bientôt...", "Ma no, plus tard...", "Finalement si, si...", "Scusi, c'est décalé... A presto..." Pour enfin pouvoir tester la nouvelle Giulia, que vous avez déjà distinguée du Prix Best Cars de la meilleure familiale (voir p.24), il a fallu palabrer *ad vitam*. L'avantage, pour vous et nos sommaires, c'est que les autres constructeurs actifs sur notre marché ont, eux, des programmes fournis et des plannings plutôt fiables... Donc pas de risque de page blanche ! Si bien, l'habitude aidant, que l'on oublie prestement qu'il a fallu du temps pour, enfin, tester la dernière diva du moment. Quand vous avez grandi entourés de Giulia, 1300 Junior, Alfetta GT, puis que vous vous êtes retrouvés au volant des GTV6, 75 Turbo ou de la toujours splendide 156, vous pardonnez certes plus facilement. Surtout si vous vous êtes également pâmés devant une 8C 2900, les BAT de Scaglione, une Tubolare, la 2000 Sportiva, la Montreal, ou si vous avez espéré, même en vain, pour les Alfa Romeo F1, V12 puis V8 Turbo pilotées par De Cesaris, Patrese et Cheever.

Subjectif ? Un peu. Mais une tranchante objectivité reprend d'autant plus vite le dessus que l'attente fut longue et la promesse mal tenue. Christophe et Gaël, nos essayeurs, qui ont testé toutes les productions du Trèfle depuis plus de quinze ans, se sont relayés à bord de la Giulia et sont revenus quasi conquis. Connaissant leur exigence, c'est rassurant pour cette familiale, qui doit aider la marque milanaise à bondir d'un niveau famélique (59 300 ventes dans le monde en 2015) à un respectable "300 000" à terme. Un miracle qui dépendra tout autant de la reconquête du marché

nord-américain – toutefois le groupe italien propriétaire du lucratif trio Jeep-Dodge-Chrysler devrait être coaché par ses équipes locales – que d'un rapide enrichissement de gamme. Sept nouveautés, dont deux SUV et une grande routière, sont annoncées... ou, plus exactement, pas encore reportées. Mais profitons déjà de cette Giulia, première familiale au Biscione à renouer avec la propulsion

Que de faux bonds ! Mais rien ne sert de s'impatiser avec Alfa, d'autant que sa dernière Giulia joue au *deus ex machina*

depuis la 75 de 1985. Si la copie n'est pas parfaite (finition hétérogène, direction...), les fondamentaux sont là, fixant aussi des repères (confort, comportement, habitabilité...) à un trio allemand (Audi A4, BMW Série 3, Mercedes C) qui a déjà dû encaisser, il y a peu, une attaque en règle de la Jaguar XE (voir "L'A.M." n° 834). Une fois encore, Alfa Romeo fuit *in extremis* les berges du Styx, fleuve qui, dans la mythologie gréco-romaine, emmenait les âmes vers l'enfer. On ne s'étonnerait pas que même certains rivaux se réjouissent de ce va-tout tombé du ciel à la dernière minute.



Stéphane Meunier RÉDACTEUR EN CHEF

NOUVELLE JAGUAR F-PACE.

AVANT TOUT, C'EST
UNE JAGUAR.



Découvrez le premier SUV de Jaguar ! Directement inspirée par la F-TYPE, la nouvelle F-PACE est la Jaguar la plus attendue du moment.

Avec son système quatre roues motrices (AWD), elle offre une conduite dynamique et une tenue de route irréprochable, quelle que soit la surface. Sa structure légère en aluminium et ses nouvelles motorisations Diesel Ingenium lui permettent également de limiter ses émissions de CO₂ à partir de seulement 129 g/km. Avec un coffre de 650 litres, la nouvelle F-PACE se présente comme le SUV le plus polyvalent de sa catégorie à partir de **42 740 €⁽²⁾**.

jaguar.fr



THE ART OF PERFORMANCE

L'art de la performance

⁽¹⁾ 3 ans de garantie et d'entretien inclus, kilométrage illimité. Conditions sur jaguar.fr. ⁽²⁾ Prix TTC recommandé hors option au 14/09/2015 de la F-PACE.

Modèle présenté : F-PACE Première édition V6 3L Diesel 300ch CEE, BVA, avec option vitres teintées : **84 075 €**.

F-PACE Première édition, série limitée de 67 exemplaires pour la France. Uniquement disponible sur stock, contactez votre concessionnaire Jaguar France le plus proche. **Consommations mixtes (l/100km) : 4,9 à 8,9. Émissions de CO₂ (g/km) : 129 à 209.** Jaguar France. Siren 509 016 804 RCS Nanterre.

NOS ESSAIS DU MOIS

ET BIENTÔT SUR
www.automobile-magazine.fr



Le V6 3.0 TFSI de la nouvelle
Audi S4 fait parler la poudre.



Pour les beaux jours, le **Fiat 124 Spider** joue la nostalgie.

Photos constructeurs



Alfa Romeo Giulia 2.2 D 180 auto.	56	Opel Astra ST 1.6 CDTI BITURBO 160	86
BMW M2 DKG	74	Peugeot 2008 1.2 PureTech 130	100
BMW 318i auto.	89	Peugeot 308	68
Citroën C4 Cactus	54	Land Rover Discovery Sport	50
Dacia Sandero Stepway	54	Renault Captur	52
Fiat 500X	52	Renault Espace	50
Ford Edge TDCi 180 i-AWD	82	Renault Talisman Estate	44
Kia Sportage 2.0 CRDi 136 4x2	88	Škoda Superb Combi	44
Mini 5-portes	68	VW Tiguan 2.0 TDI 150	90

Bruno Picault

Une méthodologie scrupuleuse

Où trouver des chiffres "crédibles" de performances, de mesures de bruit ou de consommation ? Car les **constructeurs** sont vraiment très **optimistes**... À "L.A.M.", nous ne nous contentons pas de cette bonne parole. Nous avons donc mis au point un **protocole de mesures** conçu pour reproduire de façon réaliste des **conditions d'utilisation** quotidiennes. Un gage

de sérieux : chaque voiture est mesurée de façon identique – idéal pour la comparaison. Pour autant, **régulièrement**, nous faisons **évoluer** ce protocole afin de **nous adapter** aux hybrides, électriques... ou de mieux **nous rapprocher** de la "vraie" vie. Chaque cycle ("ville", "route", "autoroute") a ainsi été **recalibré** pour atteindre cette exigence.



**Des équipements
faciles à repérer**



Prise USB



Bluetooth



Prise jack



Prise 12V



Carte SD



Wi-Fi



Connexion Internet



Radio



Radio-CD



Lecteur DVD



Disque dur



GPS



Commande vocale

Renault TALISMAN

Maîtrisez votre trajectoire



Profitez d'une maniabilité optimale en ville et d'une stabilité exceptionnelle sur route, à bord de Renault TALISMAN et Renault TALISMAN Estate, grâce au système exclusif **Renault 4CONTROL** et ses **4 roues directrices***. Vivez de nouvelles sensations.

* Selon version. Consommations mixtes min/max (l/100km) : 3,6/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 95/135.
Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande **elf**



RENAULT
La vie, avec passion



Crédit photo : Anthony Bernier



22 37^e Trophées de "L'A.M."

Citroën, Mini, Peugeot et Renault récompensés

Retrouvez toutes les nouveautés et nos essais sur

www.automobile-magazine.fr



138 24 Heures du Mans

La victoire au bout des pneus ? Les explications du responsable du programme Endurance de Michelin.



36

CONCEPTS 40.1 et 40.2 : Volvo entame son grand chambardement



Volvo



ABONNEZ-VOUS!
OFFRES SPÉCIALES
PP. 81 & 83

Bernard Rouffignac

SOMMAIRE

74

Le Tour Auto en BMW M2

Mêlé à quelques anciennes d'exception, "L'A.M." n'a rien raté du Tour Auto 2016, bien installé dans sa M2 !



Bruno Picault



56

Alfa Romeo Giulia

Absent du segment des berlines depuis la disparition de la 159, Alfa revient en force avec une Giulia affûtée.

12 LE MONDE DE L'AUTO

12 Entretien avec **Carlos Ghosn**, PDG de Renault-Nissan

14 Future Citroën C3

16 *L'Automobile Magazine* a 70 ans !

18 La C4 Cactus "L'A.M." se promène

22 **37e Trophées** de *L'Automobile Magazine*

28 AGORA

30 NOUVEAUTÉS

30 À bord du nouveau Peugeot 3008

36 Futures Volvo XC40 et V40

38 Nouveaux Renault Scénic et Citroën C4 Picasso

43 DOSSIER L'EURO DE L'AUTO



44 Renault Talisman / Skoda Superb

48 Audi Q2 / DS 4

50 Renault Espace / Land Rover Discovery Sport

52 Fiat 500X / Renault Captur

54 Citroën C4 Cactus / Dacia Sandero Stepway

Citroën C-Élysée / Lada Vesta

56 Essai nouvelle Alfa Romeo Giulia

64 Renault Mégane Estate / Seat Leon ST

66 Bugatti Chiron / Aston Martin Vulcan

68 Mini 5-portes / Peugeot 308

72 Les matchs à jouer prochainement

74 VÉCU

"L'A.M." a suivi le Tour Auto 2016

82 NOS ESSAIS

104 VOTRE QUOTIDIEN

108 Le baromètre de vos achats

110 Achat d'occasion

113 Guide d'achat 2-roues

118 Le prix du neuf

125 CAPRICES

128 RÉTRO

Essai Jaguar Type D 1954

135 MOUVEMENTS

138 SPORT

138 24 Heures du Mans : bagarres en coulisses

144 Formule 1

Concours Lecteurs 109

Conduire un SUV les yeux fermés : cap ou pas cap ?

MENTIONS LÉGALES, VOIR P. 31. Couverture : Peugeot/Renault/Audi/Alfa Romeo/BMW/Bruno Picault/Bernard Rouffignac.

Ce numéro comporte un encart *France Abonnements* et un supplément Île-de-France de 8 pages.

MDA

LE MONDE DE L'AUTOMOBILE



RENCONTRE AVEC **CARLOS GHOSN**,
PDG DE RENAULT ET NISSAN

“Nous n'échapperons pas à une évolution massive de la voiture électrique”

CE N'EST PAS SI SOUVENT QUE LA PRESSE AUTOMOBILE A L'OREILLE DE **CARLOS GHOSN**, L'UN DES PATRONS LES PLUS **EMBLÉMATIQUES** DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE. MAIS IL A ACCEPTÉ DE **PARLER D'AVENIR** AUTOMOBILE AVEC “L.A.M.”

Craignez-vous l'entrée de nouveaux venus dans la construction automobile mondiale, qu'ils soient originaires de Chine ou d'ailleurs ?

Pas vraiment. Premièrement, nous sommes une industrie extrêmement régulée par les réglementations, la sécurité, les émissions... Nos investissements sont très élevés, alors que nos retours sur investissements s'avèrent assez faibles. Notamment en comparaison avec les entreprises de technologies, qui dépensent faiblement, nécessitent peu d'équipements et recourent essentiellement à la

matière grise. Ces sociétés, elles, enregistrent des rentabilisations faramineuses.

Certes, la construction automobile est passée d'une production de 50 à 85 millions de voitures en quelques années, et le chiffre d'affaires est en train de se développer. Mais les nouveaux venus sont essentiellement “régionaux” ou de niche. Les grands acteurs, eux, s'engagent plutôt dans un cycle de consolidation. Sans compter qu'on entre dans une phase où les technologies occupent de plus en plus de place dans nos voitures. Prenez les

À la tête de Renault et Nissan depuis 2009, Carlos Ghosn s'est distingué, entre autres, par sa politique pro-électrique.

véhicules zéro émission : ils représentent beaucoup de développement et des retours sur investissements très lents... Souvenez-vous que nous avons lancé la voiture électrique en 2007. Nous sommes en 2016. Ça n'arrête pas de démarrer. Il faut avoir les reins solides pour investir pendant des années, préparer la technologie, patienter... Nous, qui sommes maintenant le plus gros producteur de voitures électriques [NDLR : 50 % du marché en Europe, entre la Nissan Leaf et la Renault Zoé], commençons seulement à gagner de l'argent et encore, en profit marginal ! Nous n'avons pas récupéré tous les investissements faits, mais au moins, quand nous vendons une voiture électrique, les matériaux, la main-d'œuvre... sont remboursés. Imaginez ceux qui démarrent maintenant, avec une échelle beaucoup plus petite !

Comment assurer l'avenir de la voiture électrique, alors ?

Il est très difficile de pronostiquer ce que vont devenir les petits constructeurs de voitures électriques [NDLR : du genre de Tesla]. Ma première question : qui achète ces voitures ? En Chine, tout particulièrement (113 000 ventes de voitures 100 % électriques en 2015, contre 17 300 en France), d'après nos sources, une grande partie d'entre elles sont vendues à des flottes ou des administrations. Le particulier, lui, n'est là que marginalement. Or, il faut que le consommateur aussi achète ces voitures électriques. Deuxième interrogation : ces constructeurs gagnent-ils de l'argent ? Il y a quand même un doute. Cela n'empêche pas que je croie à 100 % à l'électrique. Nous n'échapperons pas à une évolution massive. La Chine va jouer un rôle très important, car son gouvernement distingue dans cette voie un raccourci grâce auquel leur industrie automobile va pouvoir rattraper son retard sur le reste du monde. Mais nos voitures – Nissan Leaf, future Renault Fluence électrique – coûtent à peu près 25 % de plus que les BYD chinoises. Actuellement, nous travaillons donc sérieusement sur une voiture électrique pas chère. Tout d'abord, pour la Chine mais aussi

l'ensemble des pays émergents, comme l'Inde. Puis en Europe dans un deuxième temps, car les réglementations y sont quand même très strictes. En tout cas, ce dont je suis persuadé, c'est que la bataille qui opposera les constructeurs à l'avenir tournera autour de l'électrique.

Quel est l'enjeu de la voiture connectée ?

L'enjeu technique est très complexe. Non seulement, il faut trouver les bonnes solutions, mais chaque évolution technologique peut aussi apporter son lot de problèmes de fiabilité, de qualité... voire de cyber-sécurité. Vous savez que, chez Nissan, nous avons eu un petit problème avec la Leaf. Des gens se sont amusés, à distance, à stopper l'air conditionné. Heureusement, c'était plutôt innocent ! À côté de nos ingénieurs, nous devons aussi avoir des spécialistes qui passent leur temps à se dire : « Comment puis-je pénétrer le système ? », ou au contraire : « Comment puis-je empêcher d'y pénétrer ? » Pour cela, nous n'embauchons pas des hackers mais des "computer scientists" ou bien des codeurs. Il y a dix ans, ce profil était quasi-inexistant chez nous !

Quid des soupçons de tricheries sur les émissions qui planent sur les constructeurs ?

La presse y porte beaucoup d'attention, tout comme un certain nombre de "régulateurs" dans les pays et un peu le public lui-même, je dirais. Mais, ce que veut savoir ce dernier, c'est s'il y a triche ou pas. Presque tous les gouvernements, en tout cas en Europe, ont déterminé qu'il n'y avait pas de triche, mais qu'on pourrait mieux faire. L'acheteur, lui, quand il acquiert une voiture, ne se concentre pas uniquement sur les émissions. Il regarde aussi la consommation, le prix, l'autonomie... Quant aux réglementations, ce n'est pas à nous de décider ce qui est acceptable ou pas. Cela appartient aux pouvoirs publics, et c'est la même règle du jeu pour tout le monde. Surtout, il est très important de ne pas laisser de zones de flou dans les réglementations. /// PROPOS RECUEILLIS PAR ALEXANDRA LEGENDRE

GHOSN EN CHIFFRES

7,5 MILLIONS €

La rémunération de Carlos Ghosn en 2015, en qualité de PDG de Renault, a fait grincer des dents... Plus de la moitié des actionnaires du groupe – y compris l'Etat – ont d'ailleurs voté contre ce salaire mirobolant. En vain, puisque le conseil d'administration de Renault a maintenu cette somme. De toute façon, Carlos Ghosn peut compter sur ses émoluments de n°1 de Nissan, qui, annoncés courant juin, devraient frôler les 8 millions d'euros. À titre de comparaison, Carlos Tavares, patron de PSA, a perçu 5,2 millions d'euros l'an dernier, mais Mark Fields, qui dirige Ford, 16,5 millions d'euros.

300 000 ÉLECTRIQUES



C'est le nombre de ventes de véhicules 100 % électriques que Renault et Nissan atteindront en 2016. La Leaf a passé le cap des 200 000 livraisons, et Renault vient tout juste d'assembler sa 50 000^e Zoé. Ces modèles sont le fruit d'une stratégie assumée de Carlos Ghosn, qui n'assure cependant plus qu'en 2020, "10% des voitures vendues dans le monde seront électriques", comme il le faisait encore il y a trois ans (il disait aussi alors que les deux partenaires franco-japonais cumuleraient 1,5 million de véhicules électriques à fin 2016). S'ajoutent le van Nissan NV200, la berline Samsung SM3 Z.E., le Kangoo Z.E. et le 2-places Twizy. Sans compter, fin 2017, un dérivé de la Fluence réservé à la Chine, pour lequel Renault, avec son partenaire Dongfeng, créera un label dédié aux électriques : Fengnuo.

OBJECTIF 10 MILLIONS

Faites le calcul : $5,4 + 2,8 + 0,3 + 1,1 = 9,6$. Si l'on additionne les ventes respectives (en millions), l'an passé, de Nissan-Infiniti, Renault-Dacia-Samsung, Lada et maintenant Mitsubishi, on comprend pourquoi Carlos Ghosn vient, via Nissan, de mettre la main sur 34 % des parts de la marque aux trois diamants, en pleine tourmente. Le seuil des 10 millions est proche ! De quoi lutter à armes quasi égales avec Toyota, VW ou GM... Et la stratégie de rapprochements industriels, entamée voilà dix-sept ans par l'Alliance Renault-Nissan, se voit confortée.

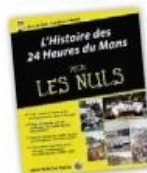
RENAULT KWID : TOUT LE MONDE LE VEUT !

"Et pourquoi pas nous ?" Rappelez-vous, c'était la question posée à Louis Schweitzer, précédent patron de Renault, à l'origine du rachat de Dacia en 1999, qui n'envisageait pas de vendre la Logan en Europe de l'Ouest. La suite, vous la connaissez, la marque a changé d'avis avec le succès qu'on sait. Alors, pourquoi ne pas réclamer le petit Kwid lancé par Renault, fin 2015, en Inde, où il fait un tabac ? Les ventes y atteignent 10 000 exemplaires par mois... Il faut dire que ce mini vrai-faux SUV de 3,68 m de long (soit 8 cm de plus que la Twingo et 44 cm de moins que le Captur), produit à Chennai, a des formes craquantes. D'ailleurs, en Amérique du Sud, le Kwid remplacera la Clio de 1998 – toujours disponible là-bas – sur la chaîne de l'usine brésilienne de Renault. Alors, si Schweitzer s'est ravivé au sujet de la Logan, pourquoi Ghosn ne céderait-il pas lui aussi à la volonté du peuple d'ajouter cette pimpante starlette à la gamme Renault... ou Dacia ?



DE NUL À INCOLLABLE

Dans la famille de Cortanze, les 24 Heures du Mans, on connaît. L'auteur de l'ouvrage est le petit-neveu de Charles, vainqueur en 1938, et le cousin d'André, ingénieur-concepteur des Peugeot 905 et Toyota GT-One. Séquencé comme les autres opus de cette collection *Pour les nuls*, cet ouvrage est un trésor d'informations. On pourra reprocher des choix trop passéistes dans certains chapitres (pas de Matra ni d'Audi dans les dix voitures mythiques !). Mais ces remarques ne retirent rien à l'exceptionnelle qualité encyclopédique de ce livre écrit par un vrai écrivain.



L'Histoire des 24 Heures du Mans pour les nuls, Gérard de Cortanze, First Editions, 418 p., 22,95 €.

LES 4 PROMESSES DE McLAREN

- Aucun SUV ni berline parmi les 15 nouveaux modèles et leurs dérivés annoncés d'ici à 2022.
- Passage de 4 000 voitures produites par an avant la fin de la décennie, contre 1 600 aujourd'hui.
- 1,3 milliard d'euros seront investis en recherche et développement, notamment pour la technologie hybride qui équipera à terme une McLaren sur deux.
- C'est une supercar électrique qui devrait remplacer la P1.



La future C3 croise une C4 Cactus sur les routes de la Réunion.

LA NOUVELLE C3 SURPRISE À LA RÉUNION

Le mois dernier (voir "L.A.M." n° 841), nous vous avons montré, via une illustration exclusive (*ci-dessous*), ce que sera la future C3 que Citroën dévoilera dans les semaines à venir. Le moins que l'on puisse dire, c'est que nous étions bien renseignés ! Comme le prouve cette photo espion, prise par l'un de nos lecteurs, Vincent Rivière, sur l'île de La Réunion. Malgré son camouflage en noir et blanc, la petite Citroën est parfaitement reconnaissable. On retrouve en effet une silhouette moins rondouillarde et moins haute qu'aujourd'hui, avec un regard sur trois étages, façon C4 Cactus. Un modèle qui prêterait aussi ses protections latérales en plastique Airbump. Sauf que celles-ci prendront moins de place, et ne seront de série que sur les finitions moyennes et hautes, se contentant d'être disponibles en option sur les C3 d'accès. Ce que nous a également permis de voir le cliché de notre reporter amateur, c'est que la Citroën ne reprendra pas le petit volant de sa proche cousine, la Peugeot 208. Pour le moment, le reste de l'habitacle garde ses secrets, même si l'on sait déjà que le grand écran tactile régnera au centre de la planche de bord, qui restera très épurée. Rendez-vous le 29 juin pour les photos officielles. /// LA RÉDACTION

À voir la photo, *ci-dessus*, notre illustration a visé juste.



Illustration Thomas Postuzy

GRANDS ENFANTS

"Quand je serai grand, j'aurai une Porsche." Peut-être votre petit dernier vous a-t-il déjà solennellement confié ses ambitions automobiles... En attendant, vous pouvez entretenir sa passion naissante avec ce jouet proposé par Playmobil. Il y a même l'atelier qui va avec. Longue de 35 cm environ, cette 911 Carrera S dispose d'un toit et de jantes amovibles, tandis que ses phares, feux arrière et tableau de bord s'illuminent. 44,90 €.



TOUS POUCES LEVÉS

Voici une appli comme on les aime. Grâce à OuiHop, téléchargeable gratuitement sur tous les stores Apple et Android, l'auto-stop revient en force ! Sur votre smartphone, si vous êtes piéton, vous visualisez instantanément l'automobiliste – évidemment inscrit sur la même plate-forme – qui passe près de vous et a déjà renseigné sa destination. Il ne reste plus qu'à lui faire savoir d'un clic que vous profiteriez volontiers du voyage et hop, en voiture ! Pour une fois, c'est l'automobiliste qui passe pour le gentil... et bénéficie de bons cadeaux. Le piéton, lui, a droit à trois trajets gratuits par mois, ou à un nombre illimité de balades pour 2 € par mois. À ce jour, 8 000 personnes se sont inscrites sur OuiHop, en Île-de-France, à Lyon et à Nantes.



V12 5.9 de 600 ch
Références stylistiques à la future DB11

"Z" de Zagato imbriqués sur la calandre

ASTON MARTIN ZAGATO CONCEPT

Voilà plus de cinquante ans que Zagato réinterprète, à sa façon, quelques Aston Martin. Cette année, au concours d'élégance de la Villa d'Este, ce fut au tour de la Vanquish de changer de costume, se parant de rouge et faisant tourner les têtes. La proue redessinée par le célèbre carrossier italien conserve les grandes lignes du modèle d'origine, mais on peut également y déceler quelques traits de la dernière DB11 (voir "L.A.M." n° 839), notamment grâce au capot nervuré et au dessin des optiques. La grande calandre, elle, porte la

signature du designer de Milan avec des dizaines de "Z" imbriqués les uns dans les autres. À l'arrière, en revanche, les feux en boomerang ont laissé place à des optiques circulaires. Au-dessus de ces dernières, on peut apercevoir le travail opéré sur le toit à double bossage. Le diffuseur en carbone abritant les quatre sorties d'échappement, lui, ne laisse aucun doute sur la dimension sportive de la GT. D'ailleurs, le fameux V12 5.9 atteint, pour l'occasion, 600 ch. Reste à savoir si ce concept se traduira par une série très limitée. /// F.L.

NOUVEAU SUV PEUGEOT 2008

CONÇU POUR DOMINER LES ÉLÉMENTS



à partir de

199 €/MOIS

**4 ANS D'ENTRETIEN
SANS APPORT**

Moteur PureTech / Grip control® / PEUGEOT i-Cockpit®



BV Cert. 6033203

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL. Consommation mixte (en l/100 km) : de 3,5 à 4,8. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 90 à 110.

En location longue durée (LLD) sur 49 mois et pour 40000 km. Exemple pour la LLD d'un Nouveau Peugeot 2008 Access 1,2 PureTech BVM5 82 neuf, hors options, incluant 4 ans d'entretien. **Modèle présenté** : Nouveau Peugeot 2008 Allure 1,2 PureTech BVM5 82 options Grip Control®, pack Urbain, Park Assist, caméra de recul, navigation, Peugeot Connect, Pack Cielo et peinture métallisée : **298 €/mois**. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable valable jusqu'au 30/06/2016, réservée aux particuliers pour toute LLD d'un Nouveau Peugeot 2008 neuf dans le réseau Peugeot participant, sous réserve d'acceptation du dossier par PEUGEOT FINANCE - Loueur : CREDIPAR, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981 - 12, avenue André-Malraux, 92300 Levallois-Perret. Le PCP Entretien Plus peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau Peugeot participant.

NOUVEAU SUV PEUGEOT 2008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

LA MÉMOIRE DE "L'AUTOMOBILE" JUILLET 1964

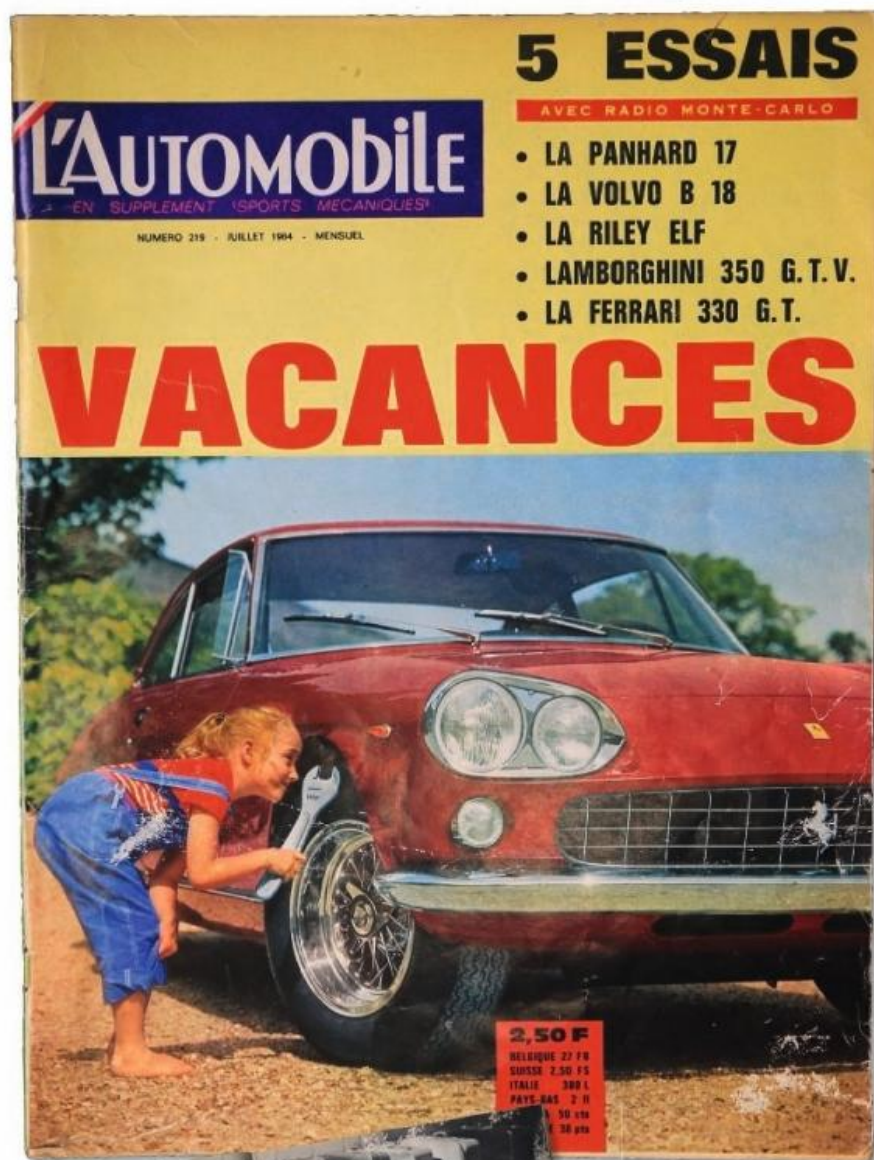


EN CETTE ANNÉE 2016, **VOTRE MAGAZINE** CÉLÈBRE SES **70 ANS**. UNE **SACRÉE AVENTURE**, QUE LES **PLUS FIDÈLES** D'ENTRE VOUS SUIVENT DEPUIS **DES DÉCENNIES...** L'OCCASION, POUR NOUS, DE REVISITER QUELQUES-UNS DES **NUMÉROS** LES PLUS **MARQUANTS** DE **NOTRE HISTOIRE**.

Aujourd'hui, comptez entre 220 000 et 280 000 € pour vous offrir la Ferrari 330 GT figurant sur la couverture de L'Automobile, dans ce n° 219 du mois de juillet 1964. Ce coupé 2+2, dessiné par Tom Tjaarda pour Pininfarina et vendu à l'époque 78 900 francs (environ 100 000 €), passe alors entre les mains d'un essayeur maison... qui regrette visiblement de ne pas avoir eu assez de temps pour profiter des 300 ch de son V12. Ce modèle ne sera produit qu'à 1 000 exemplaires, dont 628 de cette première série, facilement identifiable avec ses quatre phares, la version de 1965 n'en comportant plus que deux. Ferrari est également à l'honneur dans le supplément Sports mécaniques, que ce soit sur le circuit du Nürburgring (Allemagne) ou celui des 24 Heures du Mans (que le duo Jean Guichet-Nino Vaccarella remporte au volant de leur 275 P).

Au programme des essais figurent aussi les Volvo B18, Riley Elf et Panhard PL17, laquelle fête ses cinq ans et fait l'objet de critiques (bicylindre 848 cm³ de 50 ch SAE anémique, défaillances de l'embrayage...). Son confort et sa faible consommation d'essence sont en revanche soulignés. De longues pages sont dédiées aux départs en vacances, contiennent des conseils pour préparer son itinéraire, optimiser le rangement des bagages, ainsi que de précieuses recommandations à l'intention de "Madame" au moment de plier les vestes de "Monsieur" dans la valise. Hilarant ! Enfin, entre les essais de bateaux, de motos et d'avions – domaines également couverts par notre magazine à l'époque –, ce riche n° 219 consacre aussi deux pages à l'histoire détaillée des essuie-glaces, quatre à la bielle, cinq aux bougies... Les nouveautés automobiles étant, à cette époque, infiniment moins fournies qu'aujourd'hui, il fallait bien remplir les pages !

/// ALEXANDRA LEGENDRE



Pages 38-39, comparatif rigoureux du volume de rangement du coffre de neuf modèles, de la Citroën Ami 6 à la Peugeot 404. Aucun d'entre eux ne parviendra à caser la totalité des douze bagages photographiés.

NOUVEAU SUV SEAT ATECA

POUR UN QUOTIDIEN **EXTRA** ORDINAIRE



MULLENLOWE PARIS RCS SOISSONS B602025538

Disponible dès cet été

TECHNOLOGY TO ENJOY

“Agréable à regarder comme à conduire, spacieux et affûté côté rapport prix/équipement, l'Ateca fait tout ce qu'il faut pour capter l'attention.”

L'Automobile
MAGAZINE

#QUOTIDIEN**EXTRA**ORDINAIRE

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

GAMME NOUVELLE SEAT ATECA : consommations mixtes (l / 100 km) : 4,3 à 6,2. Emissions de CO₂ (g / km) : 112 à 143.

Retrouvez-nous sur  

SEAT.FR

CLIO R.S. 16 CŒUR DE MÉGANE

À l'occasion du Grand Prix de Monaco, fin mai, Renault a dévoilé cette Clio restylée aux hanches copieusement élargies, à l'aileron bien proéminent et à la carrosserie jaune pétant... Le concept R.S.16, dont le nom est un clin d'œil à la monoplace engagée cette année par le Losange en Formule 1, abrite dans son compartiment moteur le quatre-cylindres 2.0 Turbo de la Mégane R.S., développant 275 ch. On l'essaie quand ?



Renault

PSA S'ÉLECTRISE

Bonne nouvelle : PSA renforce sa production de motorisations essence, hybrides et électriques et le fait... en France. En effet, la fabrication de l'ensemble moteur électrique-transmission et électronique de contrôle (soit toute la chaîne de traction) de ses futurs modèles hybrides rechargeables essence sera répartie entre Trémery (Moselle), Valenciennes (Nord) et Douvrin (Pas-de-Calais). Par ailleurs, PSA a annoncé que la production annuelle de son 3-cylindres turbo essence, toujours à Douvrin et à Trémery, passera de 350 000 à 670 000 unités d'ici à 2019. Ce 1.2 vient d'ailleurs tout juste d'être à nouveau élu Moteur de l'année dans sa classe de cylindrée par un jury international de 65 experts, dont notre essayeur Christophe Congrega.



Haute en couleur, la Cactus de "L.A.M." n'est pas passée inaperçue malgré les milliers de camping-cars présents.

CAMPING POUR NOTRE C4 CACTUS

Vous l'avez découverte dans nos pages le mois dernier (voir "L.A.M." n° 841), vous l'avez retrouvée en *guest star* à nos Trophées (lire p. 22), et la revoilà à la Fête européenne du camping-car ! La Citroën C4 Cactus "totem" de nos 70 ans, aux couleurs des logos successifs de L'Automobile Magazine, s'est retrouvée à Marsac-sur-l'Isle, près de Périgueux (Dordogne), le week-end du 21 au 22 mai, entourée de trois mille camping-caristes venus de la France entière. Pour notre anniversaire, nous souhaitions en effet nous associer à ce rassemblement géant, organisé depuis 17 ans par nos camarades de Camping-Car Magazine... Ce, juste après avoir fait "valider" notre déco par Alexandre Malval (ci-dessous à droite), qui chapeaute le style des Chevrons, accompagné de Jean-Arthur Madeleine, son adjoint, responsable du design intérieur... /// A.L.



Fair-play, les patrons du style Citroën ont "adoubé" notre C4 Cactus 70 ans.

Bernard Rouffignac

JOUEZ À NOTRE "CACTUS QUIZ" ET GAGNEZ DE NOMBREUX LOTS SURPRISES

- Combien de visiteurs la Fête européenne du camping-car a-t-elle accueillis cette année ?
1 500 ☐ 3 000 ☐ 4 500 ☐
- Quelle distinction, décernée par L'Automobile Magazine, Alexandre Malval, en photo ci-contre (à droite), a-t-il reçue ?
Trophée du Design ☐
Trophée de la Stratégie ☐
Trophée de la Réussite commerciale ☐
- Quelle est la superficie du "covering" aux logos de "L.A.M.", apposé sur la carrosserie de notre C4 Cactus ?
9 m² ☐ 10 m² ☐ 11 m² ☐

Envoyez vos réponses à concours.am@movepublishing.com ou par courrier (voir notre adresse postale p. 29). Retrouvez vos réponses au quiz de "L.A.M." n° 841 et le nom des gagnants sur www.automobile-magazine.fr

HOMMAGE JEAN-CLAUDE LETROU



Deux décennies durant, jusqu'au milieu des années 1980, Jean-Claude Letrou fut l'une des "plumes" de L'Automobile, qu'il avait rejoint dès son retour du service militaire. Au sein d'une équipe de journalistes réputés, il a largement contribué à faire de notre magazine une référence en matière d'essais. Bien avant la mode des SUV et qu'on parle d'automobile de loisirs, il institua un rendez-vous innovant, les *Chemins verts* dans lequel il agrémentait, images à l'appui, son essai détaillé d'un 4x4, de conseils touristiques et gastronomiques. Ancien membre du Jury de la Voiture de l'Année, Jean-Claude, vrai passionné d'automobile, restait très au fait de l'actualité et jusqu'à ce que la maladie le frappe. Son bonheur était de conduire et d'entendre son six-cylindres. /// F. M.

LE VW AMAROK PASSE AU V6

À l'occasion de son restylage, l'Amarok troque ses 2.0 TDI 140 et 180 ch contre un "gros" V6 3.0 diesel, dont la version de base démarre à 163 ch, ce qui en fait le six-cylindres le plus abordable du groupe Volkswagen. Des déclinaisons 204 et 224 ch sont aussi proposées. Côté esthétique, ce beau bébé de 5,25 m de long ne change guère à l'extérieur. Commercialisation prévue à la rentrée, autour de 30 000 € TTC.



Volkswagen



V8 5.0 de plus de 400 ch préparé par Cosworth

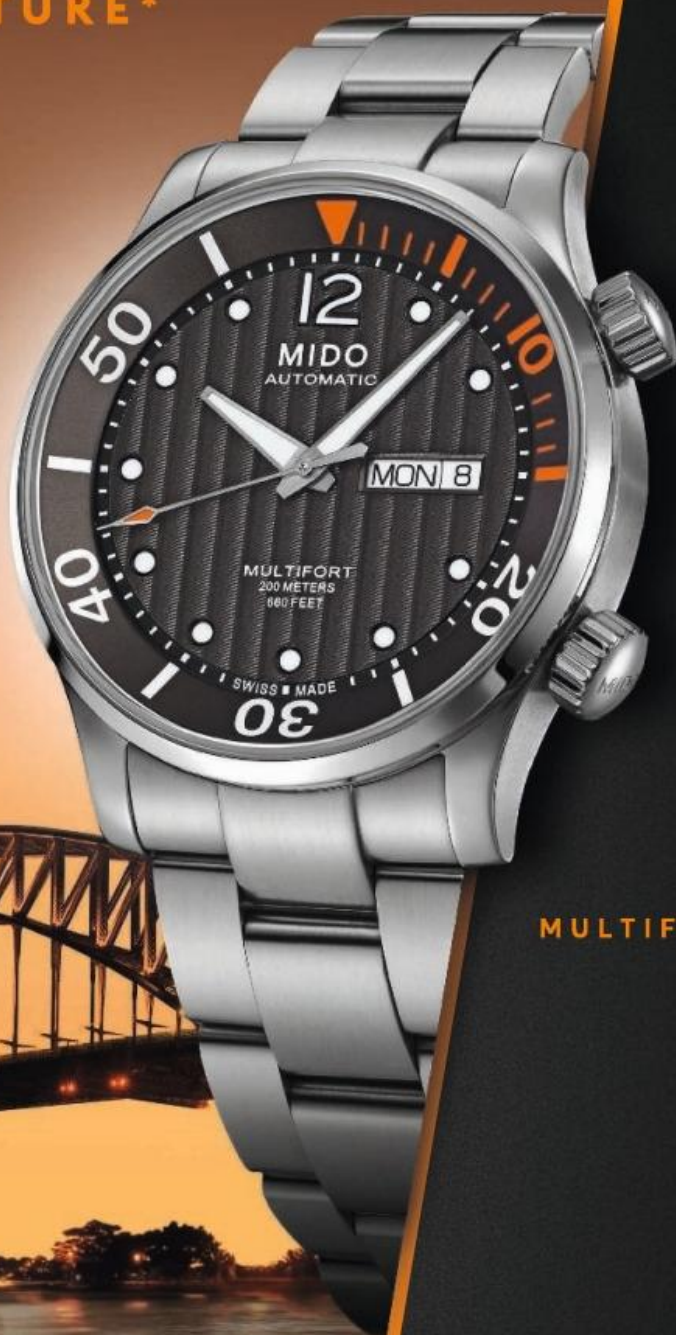
Série spéciale de lancement: 130 000 €
Première mondiale cet automne

TVR FAIT SON COME-BACK

Fondée en 1947, TVR a connu plusieurs vies et compte de savoureuses sportives dans son histoire, comme les Griffith, Tuscan, Cerbera et autres Chimaera... Pourvu que le nouvel épisode, qui s'ouvre avec l'Anglais Les Edgar, ne se termine pas en queue de poisson, comme avec Nikolai Smolenski, ce jeune Russe qui s'était offert TVR en 2004, pour jeter l'éponge en 2006 ! Cette fois, l'affaire semble plus sérieuse. Les Edgar a confié à notre confrère britannique Autocar que la production d'un coupé, probablement appelé Griffith (tout un symbole, les modèles éponymes des années 1960 et 1990

ayant à chaque fois marqué le renouveau de la marque), démarrera cet automne, pour une commercialisation attendue fin 2017. Si Gordon Murray, père de la McLaren F1, a conçu le châssis en fibre de carbone, le V8 de 5.0, emprunté à la Ford Mustang, est confié au célèbre préparateur Cosworth, qui se fait fort d'en tirer plus de 400 ch... La série limitée de lancement de ce coupé 2-places sera sous la barre des 100 000 € (soit 130 000 € environ), la version standard avoisinant les 65 000 € / 85 000 €. Presque raisonnable ! D'ailleurs, 400 amateurs auraient déjà versé un acompte de 5 000 £... /// A.L.

INSPIRED
BY ARCHITECTURE*



MULTIFORT

MIDO®

SWISS WATCHES SINCE 1918**

WWW.MIDO.CH/FR

HARBOUR BRIDGE, SYDNEY***

*INSPIRÉ PAR L'ARCHITECTURE **MONTRES SUISSES DEPUIS 1918 ***PONT DU PORT, SYDNEY

LEXUS NX 300h

L'HYBRIDE SOUS UN NOUVEL ANGLE.



LE LUXE VERSION HYBRIDE À PARTIR DE
499 €/MOIS⁽¹⁾

SANS APPORT

SANS CONDITION DE REPRISE

LOA* 49 MOIS, 49 loyers de **499 € TTC**.

Montant total dû en cas d'acquisition : **40 451 € TTC**.

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

Consommations mixtes : de 5,0 à 5,3 L/100 km. Émissions de CO₂ mixtes : de 116 à 123 g/km. Données homologuées CE.

(1) Exemple pour une Lexus NX 300h neuve au prix exceptionnel de **37 284 €**, remise déduite de **2 806 €**. *Location avec Option d'Achat 49 mois, 49 loyers de **499 €**/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : **16 000 €** dans la limite de 49 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : **40 451 €**. Assurance de personnes facultative à partir de **41,01 €**/mois en sus de votre loyer, soit **2 009,49 €** sur la durée totale du prêt. **Modèle présenté : NX 300h F SPORT** (peinture métallisée incluse) neuf à partir de **679 €**/mois TTC. 49 loyers de **679 €**/mois TTC hors assurances facultatives. Option d'achat : **25 050 €** dans les mêmes conditions. Montant total dû en cas d'acquisition : **58 321 €** TTC. Assurance de personnes facultative à partir de **59,02 €**/



NX 300h | LEXUS

mois en sus de votre loyer, soit **2891,98 €** sur la durée totale du prêt. En fin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Offre réservée aux particuliers et professions libérales, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au **31 juillet 2016** dans les concessions Lexus participantes en France métropolitaine et portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. Voir conditions en concession. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA FRANCE FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson, RCS 412 653 180 - n° ORIAS 070005419 consultable sur www.orias.fr.

RÉCOMPENSES ET ANNIVERSAIRE

EN 2016, "L'AUTOMOBILE MAGAZINE" FÊTE SON 70^E ANNIVERSAIRE! DANS LE CADRE DES FESTIVITÉS ENTOURANT CET ÉVÉNEMENT, LA 37^E CÉRÉMONIE DE REMISE DE NOS TROPHÉES VIENT DE SE DÉROULER À PARIS. Y ÉTAIT ASSOCIÉ LE PALMARÈS DES PRIX BEST CARS 2016. /// PHOTOS BERNARD ROUFFIGNAC

Chaque année, depuis plus de trois décennies, les Trophées de L'Automobile Magazine sont attribués aux personnalités – designers, industriels, pilotes, associations... – s'étant distinguées durant l'exercice précédent. Rappelez-vous, au début de 2016, nous vous avions associés, chers lecteurs, au choix de cette "Top liste" (voir "L.A.M." n° 836), en vous proposant de voter pour l'un des trois prétendants dans chacune des sept catégories (ci-contre, le rappel de notre méthodologie). Les résultats de cet exercice de démocratie automobile ont été dévoilés mi-mai, au Pavillon

Royal, à Paris, lors d'une cérémonie aussi professionnelle qu'amicale. Laquelle a débuté avec la remise des Prix Best Cars, directement issus du vaste sondage auquel nous vous invitons à participer chaque automne, depuis plus de vingt ans (lire pages suivantes). De nombreux temps forts partagés avec nos interlocuteurs du quotidien, dont certains que vous côtoyez dans nos pages, à la faveur d'une rencontre ou d'une interview... et qui ont voulu célébrer avec nous, en parallèle, les 70 ans de votre magazine automobile préféré.

VOS VOTES EN DÉTAIL

Les camemberts tricolores à côté des citations des vainqueurs de nos Trophées représentent la répartition de vos votes. Début 2016, nous avons publié notre présélection de trois candidats pour chacun des sept Trophées. Ne vous restait plus qu'à choisir votre favori! Vous avez été des centaines à vous exprimer. En rouge, ressort donc le gagnant, qui a récolté la majorité de vos suffrages. Suivent le deuxième puis le troisième.



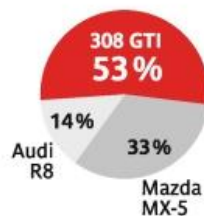
L'équipe de "L.A.M.", aux côtés de sa C4 Cactus, célébrant les 70 ans du magazine, attend les invités.

TROPHÉE COUP DE CŒUR **Peugeot 308 GTi**



"Cette 308 est une réussite technique et une importante pierre à l'édifice du label GTi que nous reconstruisons depuis quelques années, avec la 208 du même nom."

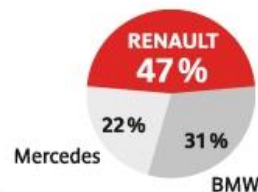
LAURENT BLANCHET, directeur du produit de Peugeot.



TROPHÉE DE LA STRATÉGIE **Renault**

"Ce Trophée collectif montre l'excellente coordination entre la conception, la fabrication et la vente de nos voitures. Il récompense aussi notre dynamique internationale."

RENAUD PIREL, directeur marketing produit de Renault.

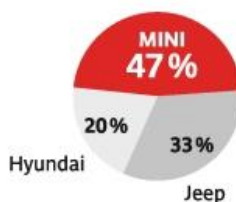


TROPHÉE DE LA RÉUSSITE COMMERCIALE **Mini**



"Nous innovons énormément. Même si l'image de la Mini s'est faite en 3-portes, le succès de la 5-portes est au rendez-vous : les ventes sont à 50-50!"

VINCENT SALIMON, directeur de Mini France (à g.), avec MANUEL TERROBA, directeur de Mini Europe.

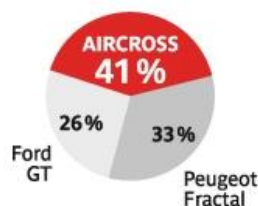


TROPHÉE DU DESIGN **Citroën Aircross**



"L'Aircross est un élément essentiel à la reconstruction des codes esthétiques de Citroën. Gagner ce Trophée nous prouve que nous sommes sur la bonne voie."

ALEXANDRE MALVAL, directeur du style de Citroën.

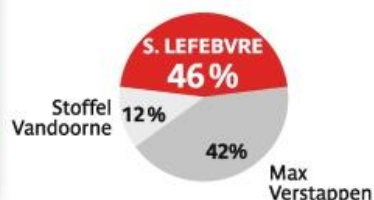


TROPHÉE DE LA RÉVÉLATION SPORTIVE **Stéphane Lefebvre**

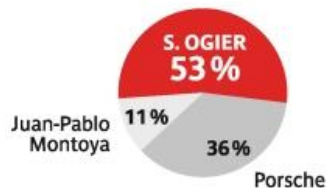


"Avec un prénom qui commence par 'S' et un baquet chez Citroën, Stéphane ne peut que devenir un grand champion en WRC! Son meilleur atout? la C3 WRC 2017..."

YVES MATTON,
directeur de Citroën Racing.



TROPHÉE DE L'EXPLOIT SPORTIF **Sébastien Ogier**



"Sébastien, qui vous remercie pour ce Trophée, a encore beaucoup d'exploits sportifs à réaliser. Le prochain qu'il va concrétiser est personnel: il sera très bientôt papa!"

THIERRY SYBORD,
directeur de Volkswagen France.

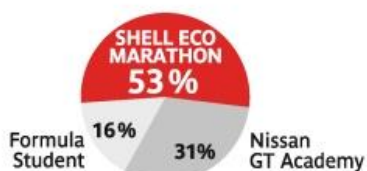


TROPHÉE DES JEUNES **Shell Éco Marathon**



"Je dédie ce Trophée aux milliers d'étudiants participant chaque année au Shell Eco-marathon ainsi qu'aux centaines de professeurs qui les guident dans cette aventure!"

GILLES VANIER,
directeur technique du Shell Éco-marathon.



VOS "MEILLEURES VOITURES 2016" À L'HONNEUR

Depuis plus de deux décennies, le sondage annuel "Best Cars" de L'Automobile Magazine fait référence concernant vos modèles préférés. Pour l'édition 2016, vous pouviez choisir parmi 364 modèles, répartis dans onze catégories, des minis aux cabriolets en passant par les compactes, les familiales, les SUV/4x4 (voir "L'A.M." n° 833 et n° 834)... Une fois de plus, cette consultation a fait le plein, avec plus de 9200 votants.

La liste de vos "voitures idéales" figurait déjà dans "L'A.M." n° 836 (rappel ci-dessous). Mais c'est au cours de la soirée des "Trophées de L'Automobile Magazine" que les représentants des marques ont pris possession de leur récompense. Normal que le représentant de Peugeot, dont les 208 et 308 sont sacrées respectivement Meilleures citadine et Meilleure compacte, ne figure pas ici:

Laurent Blanchet, directeur du produit, était également récipiendaire de notre Trophée Coup de cœur (lire page précédente)...

• La meilleure mini
Renault Twingo



• La meilleure citadine
Peugeot 208



• La meilleure compacte
Peugeot 308



• La meilleure familiale
Alfa Romeo Giulia

• La meilleure routière
Maserati Ghibli



• Le meilleur cabriolet
Mazda MX-5

• La meilleure sportive
Ford Mustang



• La meilleure luxueuse
Aston Martin Rapid S

• Le meilleur SUV/4x4
Porsche Macan



• Le meilleur SUV/4x4 compact
Range Rover Evoque

• Le meilleur monospace
Renault Espace



Photos constructeur



Maserati Ghibli

"La Ghibli reçoit ce prix pour la troisième fois! C'est un pari plutôt fou, que nous avons relevé. C'est à elle que l'on doit le renouveau de Maserati. Nous allons continuer à nous réinventer, avec le SUV Levante."

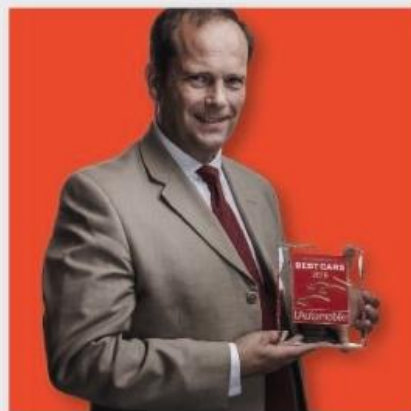
GUIDO GIOVANNELLI,
directeur général de Maserati West Europe.



Aston Martin Rapid S

"Nous remercions les lecteurs pour cette récompense et sommes fiers que notre berline soit une nouvelle fois plébiscitée. La Rapide S prouve que nous n'excellons pas que dans le domaine du coupé sportif."

CORENN LANGE, resp. ventes et marketing
Europe de l'Ouest d'Aston Martin.



Porsche Macan

"Ce prix pour le Macan démontre notre faculté à nous remettre en question. Nous sommes heureux de voir que les clients n'ont plus la monoculture 911 et que l'ADN Porsche séduit à travers d'autres modèles."

CYRILLE VAN BELLEGHEM, directeur
des ventes de Porsche France.



Alfa Romeo Giulia

"Remporter le prix avant même le lancement d'un modèle n'est pas banal. Avec la Giulia, nous allons taquiner les Allemands sur le segment de la berline haut de gamme. C'est le grand retour d'Alfa."

SÉBASTIEN PERRAIS, directeur d'Alfa Romeo France.

Renault Twingo et Espace

"La Twingo et l'Espace sont deux références. Près de 3,5 millions d'exemplaires vendus pour la première, et plus de trente ans d'histoire pour le deuxième, réinventé à chaque génération: ces prix sont très émouvants."

GÉRARD PAYEN (à g.), directeur
du projet Espace, et CARSTEN KRAPE,
directeur du produit Europe.



Ford Mustang

"Un prix comme celui-là est la récompense ultime, car ce sont les clients qui s'expriment. Détrôner les supercars est un tour de force. La Mustang rappelle à tous que le sport coule dans les veines de Ford."

BERTRAND LESSARD, directeur
général de Ford France.



Land Rover Evoque

"L'Evoque est essentiel pour nous. Vendu à plus de 500 000 exemplaires, il a transformé la marque ces dernières années. Il continue de le faire avec la version cabriolet, lancée en début d'année."

DAVID BUCHER, directeur marketing et relations
extérieures de Jaguar – Land Rover France.



Mazda MX-5

"Cette nouvelle MX-5 connaît un succès encore plus fort qu'imaginé! Nous avons du mal à respecter les délais. Bientôt, la version cabriolet ne sera plus la seule disponible. Elle sera rejointe par le Targa, baptisé RF."

LAURENT HAMARD, directeur commercial
et marketing de Mazda France.

Restez connectés

MAINTENANT QU'ILS FONT PARTIE DE NOTRE VIE ET, SOUVENT, QU'ILS LA CONTIENNENT, NOS SMARTPHONES SE CONNECTENT AUX ÉCRANS DE NOS VOITURES POUR ASSURER LEURS SERVICES À BORD. TOUR D'HORIZON DES DIFFÉRENTS SYSTÈMES PROPOSÉS POUR EN PROFITER AU MIEUX.

Le baladeur que l'on branche sur l'autoradio, l'oreillette bluetooth pour téléphoner, le boîtier GPS ventosé au pare-prise, c'était il y a dix ans. Mais déjà de la préhistoire, à l'heure où, plus que jamais, nous vivons dans un monde hyperconnecté. Aujourd'hui, l'indispensable tablette du système multimédia trône sur les tableaux de bord de nos voitures. Et lorsque que l'on y branche son smartphone, via un câble USB qui permet, aussi, de le recharger, ce n'est pas que pour téléphoner ou écouter sa musique préférée. Depuis quelques années déjà, grâce au MirrorLink (un système « ouvert » inventé par Nokia), il est possible de dupliquer et de contrôler les applications de son smartphone (Android) depuis le grand écran de sa voiture. Navigation, météo, web radio, musiques, livres audio, recherche de places de stationnement ou de stations-service... Le choix ne manque pas, sauf que peu de smartphones sont compatibles avec ce système qui, pour d'évidentes raisons de sécurité, bloque certaines applications dès que le véhicule roule. Mais il



Une fois connecté, il est possible de dupliquer et contrôler les applications de votre smartphone depuis l'écran de la voiture.

existe aussi deux autres technologies de connectivité permettant de profiter des fonctionnalités de smartphone à bord : Android Auto (Google) depuis 2014, compatible comme MirrorLink, avec les smartphones fonctionnant sous Android et, plus récemment, CarPlay (Apple) pour les adeptes de l'iPhone. Malgré une installation quelque peu fastidieuse, et à condition que votre smartphone soit en version 5.0 Lollipop ou ultérieure, Android Auto permet de téléphoner, d'envoyer et lire ses messages en utilisant la commande vocale Google Voice. Et propose une large gamme d'applications compatibles, parmi lesquelles la navigation

qui s'appuie sur Google Map... Quant au CarPlay d'Apple, le plus récent système, compatible avec les iPhone 5 et ultérieurs (ceux en version iOS 7.1), il a surtout pour avantage d'être d'une utilisation très simple puisqu'il suffit de brancher l'iPhone avec le câble USB pour commander votre téléphone depuis votre voiture via la très efficace assistance vocale « Siri ». Et si le nombre d'applications adaptées à la conduite est encore limitée, l'offre s'étend au fil des mois. Dernière précision : l'ensemble de ces systèmes fonctionnent lorsque la couverture réseau de votre opérateur est assurée, autrement dit, pas partout...

DU CÔTÉ DE SEAT

MirrorLink, Android Auto ou CarPlay ? Seat ne se pose pas la question puisqu'il a été, dès 2015, l'un des tout premiers constructeurs à proposer le **Full Link**, un système « trois en un » regroupant les trois technologies de connectivité. Quel que soit votre smartphone compatible, vous pouvez alors téléphoner, lire et envoyer des messages, consulter vos mails, mais aussi profiter de vos applications préférées, comme la navigation, les avertisseurs de danger, les plateformes de musique en streaming, écouter des podcasts, des livres audio etc. Tout cela de manière très intuitive, du bout des doigts ou en utilisant les commandes vocales (Google Voice avec Android ou Siri sous Apple). A cela, le **Full Link** ajoute les applications maison du **Seat DriveApp** (via MirrorLink) qui permettent, entre autres, de synchroniser vos mails, vos comptes Twitter et Facebook, d'analyser votre style de conduite, vos trajets ou de connaître l'état de votre véhicule. Proposé en série ou en option selon les modèles et les finitions, **Full Link** est disponible sur les modèles Ibiza, Leon et Ateca.



PLUS D'INFOS SUR SEAT.FR

WELCOME TO OUR WORLD

BIENVENUE DANS NOTRE MONDE



Au cœur des missions les plus extrêmes, il y a des hommes d'exception qui vivent l'exploit au quotidien et ne confient leur sécurité qu'aux instruments les plus performants. Au cœur des missions les plus extrêmes, il y a l'Avenger de Breitling. Condensé de puissance, de précision et de fonctionnalité, les modèles Avenger sont dotés d'une construction ultrarobuste et d'une étanchéité allant de 100 à 3000 m. Authentiques instruments pour professionnels, ils sont équipés de mouvements automatiques certifiés chronomètres par le COSC – la seule référence en matière de fiabilité et de précision basée sur une norme internationale. Bienvenue dans l'univers de l'extrême. Bienvenue dans le monde Breitling.

AVENGER BANDIT

BREITLING.COM



INSTRUMENTS POUR PROFESSIONNELS™

AGORA*

UNE TRIBUNE ? UN COUP DE GUEULE ? UN COUP DE CŒUR ? **CES PAGES SONT LES VÔTRES.** ELLES ATTENDENT VOS COMMENTAIRES, À NOTRE **ADRESSE** OU SUR **AMOPINIONS@MOVEPUBLISHING.COM**.

SUR LA RÉSERVE

Les dernières versions des berlines familiales des principaux constructeurs ont un réservoir moins volumineux qu'avant. Sur les précédentes générations d'Audi A4 ou Renault Talisman, entre autres, les réservoirs avaient une capacité comprise entre 60 et 70 litres, contre 50 à 60 litres aujourd'hui, voire 47 litres pour la Talisman 4Control ! D'où une autonomie en forte régression pour des familiales censées faire de la route. À quoi cela est-il dû ?

FRANCK PEYARD, 38210 TULLINS

Vous ne citez que deux exemples. Dans la catégorie, se côtoient des extrêmes : si le réservoir d'une Audi A4 peut en effet tomber à une contenance de 40 litres (sur le 2.0 TDI), il passe à... 63 litres sur la 1.8 TFSI ! Celui de la Peugeot 508, lui, offre 72 litres, quelle que soit la motorisation. La BMW Série 3 oscille entre 57 et 60 litres, les Ford Mondeo, VW Passat et Hyundai i40 entre 63 et 70 litres...

UN POUCE DE TROP

Bien que fidèle lecteur, je ne crois pas avoir déjà lu dans vos colonnes un essai de la Clio équipée du 1.2 de 120 ch et de la boîte EDC. Malgré l'absence de vos avis éclairés sur ce modèle, j'ai fait l'acquisition d'une version Estate, une occasion neuve (60 km) Intens bien équipée : R-Link 2 avec caméra de recul, sièges avant chauffants... et (hélas!) des roues de 17 pouces (au lieu de 16). Premier bilan à 6 000 km : heureusement surpris de la consommation, qui n'excède pas 7 l/100 km, et surtout très satisfait des performances, de la douceur et du silence de fonctionnement, et plus encore de la boîte EDC ! Évidemment, à vide et/ou en ville, les roues de 17 pouces se manifestent défavorablement.

PHILIPPE CORNU, 63000 CLERMONT-FERRAND

Merci de votre témoignage et, promis, cette Clio figure sur notre (longue) liste de modèles à mesurer prochainement...

ÉCLAIREZ-MOI !

Ayant loué récemment une Fiat 500X Urban avec l'option phares bi-xénon, j'ai été surpris de constater qu'elle ne possédait pas les lave-phares, alors que la réglementation européenne l'oblige, de même que le réglage automatique des phares (qu'elle avait d'ailleurs) ! Pourquoi Fiat n'en a pas équipé son modèle ? Et quid des phares à LED ? Est-ce la même réglementation que les phares au xénon ?

MATTHIEU LALANNE, PAR E-MAIL

La législation européenne impose le dispositif de nettoyage des phares lorsque l'intensité lumineuse dépasse les 2 000 lumens par projecteur. La source lumineuse halogène produit au niveau de l'ampoule environ 1 500 Lumens, dont environ 50 % se retrouvent sur la route une fois passés par le réflecteur du projecteur. Les projecteurs à LED classiques tournent autour de 1 700 Lumens, et les xénon et bi-xénon, de 3 000 Lumens par projecteur. Le fait que la 500X soit dépourvue de lave-phares signifie que son flux lumineux ne dépasse pas les 2 000 Lumens par projecteur. Ses bi-xénon ne sont donc pas très performants. La remarque vaut pour la majorité des éclairages à LED, que nous critiquons souvent – hors exceptions comme les Volvo XC 90, VW Passat ou nouvelle Mercedes Classe E – pour leur manque de puissance globale, surtout en pleins phares.

C'EST DANS LA BOÎTE

Dans votre numéro 841 de juin 2016, vous faites allusion deux fois de suite aux faiblesses des boîtes de vitesse de deux Peugeot : la 208 1.2 Pure Tech 110 et la 308 Blue HDI 100. C'est récurrent chez cette marque, depuis très longtemps, malheureusement. Commandes molles, imprécises et, quelquefois, difficultés pour passer certains rapports... Je l'ai constaté il y a quelques années avec une 206 GTI 16 achetée neuve, et cette fois il a fallu changer la boîte en garantie (après avoir dû bien insister), car, en plus de l'imprécision de la commande, la seconde ne passait pas ! C'est incroyable qu'en 2016, Peugeot en soit toujours au même point, alors que chez VW, Audi ou BMW, par exemple, les commandes de boîte sont extrêmement précises et cela, depuis longtemps.

JEAN-PIERRE CALVINO, PAR E-MAIL

Ne confondons pas pour autant précision et rapidité (surtout chez BMW). Les allemands que vous citez pourraient, eux, s'étalonner sur la transmission de la Mazda MX-5.

NORME PAS NORMALE

Tant que les mesures de consommation normées ou normalisées ne comprendront pas au moins une partie à pleine charge, on donnera la possibilité à Porsche (entre autres) de concevoir une voiture de près de 900 ch qui consomme soi-disant 3 l/100 km et émet 70 gr/km de CO₂, alors qu'en réalité, on n'achète pas une telle voiture pour rouler constamment pépère. Et si son "pilote" la pousse un peu, il va bien entendu consommer plusieurs dizaines de l/100 km. Or, que cherche-t-on à faire ? Réduire réellement les émissions ou les réduire en apparence pour laisser à certains la possibilité de s'amuser au détriment des autres qui ne peuvent pas se le permettre ?

YVES VOGLAIRE, PAR E-MAIL

Nous avons maintes fois décrié l'inapte cycle d'homologation NEDC, qui a cependant force de loi. Et nombre de voitures actuelles n'en respectent que la lettre, pas l'esprit... En attendant le cycle WLTP généralisé en 2017, plus réaliste, fiez-vous à nos mesures maison !



ÉLECTRISÉ

Fervent lecteur de votre magazine et travaillant par ailleurs dans l'automobile, je constate avec déception l'absence d'analyses approfondies sur le cas Tesla qui est en train de foncièrement bousculer l'approche du développement automobile, en proposant des ruptures importantes : évidence de la performance de l'électrique, voiture devenue autonome par simple mise à jour à distance, business model de superchargeur... Le succès de la prévente de 275 000 véhicules en 3 jours pour la Model 3 atteste de l'attente de cette fraîcheur bienvenue pour un modèle qui pourrait être la nouvelle Ford T de notre époque.

PIERRE DEMORTAIN, PAR E-MAIL

Ouh là, comme vous y allez ! Avant que Tesla atteigne les 16,5 millions de Ford T écoulées au début du XX^e siècle, de l'électricité va circuler dans les câbles... Attendons déjà la commercialisation de la Model 3, attendue pour 2018. Quant à la Model S, essayée et mesurée dans "L.A.M." n° 822, ses prestations sont loin de celles revendiquées par la marque. Sans oublier que la rupture électrique aujourd'hui repose plus sur Renault-Nissan (300 000 ventes dans le monde) ou BMW (50 000 i3 et i8 écoulées) que Tesla. Nous ne manquerons cependant pas de revenir sur ce "cas" prochainement.

Retrouvez-nous dans la chronique

MAG AUTO

sur Radio VINCI Autoroutes

ENVOYEZ-NOUS VOS PHOTOS D'AUTOS!

Si vous croisez une voiture "comme celle de papy", une sportive exotique, ou êtes témoin d'une situation dans laquelle l'automobile joue le premier rôle, immortalisez la scène avec votre smartphone et... envoyez-nous votre photo à autoperso@movepublishing.com, avec quelques explications. Chaque mois, nous publions nos clichés préférés et offrons un cadeau à leurs auteurs. À vous de flasher!



Bling-bling doré pour cette supercar vue à Courbevoie, et, comble de l'ironie, garée devant la concession Renault! **ERIC FOA, 92400 COURBEVOIE**



Croisé au volant de ma Mustang Cabriolet de location, à Key West, en Floride, lors de mes dernières vacances...

JEAN-MICHEL GRAFFEUIL, 40660 MOLIETS

A vue de nez, un Dodge Dakota deuxième génération, qu'en pensez-vous ?

J'ai croisé cette Fisker Karma, une hybride, en charge dans une rue d'Amsterdam.
LUCAS TRENEUL, 59493 VILLENEUVE D'ASCO



J'ai trouvé amusant ce panneau d'interdiction de stationner, vu sur l'île grecque de Thasos. **BERNARD FRAIX-BAVU, 38360 SASSENAGE**



Ces deux camions Berliet vivent une retraite paisible à Saint-Amé, un petit village des Vosges.
DANIEL LEGENDRE, 88200 REMIREMONT

OURS*

RÉDACTION

Pour joindre votre correspondant, composez le 01.41.33 suivi du numéro de poste, ou écrivez-nous à amopinions@movepublishing.com

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION
ET RÉDACTEUR EN CHEF
Stéphane Meunier (38 02)

DIRECTEUR ARTISTIQUE Renaud Merland (37 72)

ADJOINTE AU RÉDACTEUR EN CHEF
Alexandra Legendre (37 83)

CHEFS DE SERVICE
Pascal Martin - Essais (38 81)

RÉDACTEURS
Gael Brianceau (37 68),
Christophe Congre (38 66),
Yohann Leblanc (79 27)

1^{er} MAQUETTISTE Géraldine Vasseur (37 75)

ICONOGRAPHIE
Photographe: Bruno Picault (37 76)

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO
Philippe Billon, Marie Bourdellès (1^{er} SR),
Marie Dethire (maquette), Rémy Josseume,
Philippe Lebrun, Pierre Lefebvre, François Lemaire,
Ivan Magot, Jean-Edouard Michel (SR),
Francis Monsenrgue, Cédric Morancias,
Bertrand Thiebault, Benoît Truong (maquette)
et Frédéric Vie.

TYPOGRAPHIES
Parisine Std - Apolline Std par J.-F. Porchez

SITE WEB

ÉDITÉ PAR MOVE PUBLISHING
172 BUREAUX DE LA COLLINE
92213 SAINT-CLOUD CEDEX
Tél: 01 41 33 37 37 / Fax: 01 41 33 37 99

RENSEIGNEMENTS ABONNEMENTS: 01 55 56 70 52
Fax: +33 1 55 56 71 10 - E-mail: abo@movepublishing.com

DIRECTION

PRÉSIDENT ET DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Franck Espiasse-Cabau (37 12)

ASSISTANTE: Sylviane Champion (37 13)

ÉDITRICE PÔLE AUTO-MOTO
Emmanuelle Bouron (38 92)

PUBLICITÉ

DIRECTRICE DE LA PUBLICITÉ DU PÔLE CADRES
Marie-Sophie Verspielen (37 43)

DIRECTEUR DE LA PUBLICITÉ
Fanny Lempereur (37 78)

DIRECTRICES DE CLIENTÈLE
Bertille Lejeune (37 45)

ASSISTANTE DE PUBLICITÉ
Laurence Delbecq (37 48)

NUMÉRIQUE

DIRECTEUR DES ACTIVITÉS DIGITALES
Nicolas Le Gall (38 48)

DIRECTEUR ADJOINT DU DÉVELOPPEMENT
TECHNOLOGIQUE ET CHEF DE PROJET
Stéphane Archer (47 38)

PUBLICITÉ: Newcom Régie
e-mail: pub@newcom-regie.com, tél.: 01 45 07 13 29

DIFFUSION ET PROMOTION

Abonnements et anciens numéros
L'AUTOMOBILE MAGAZINE
4, rue de Mouchy, 60438 Noailles Cedex,
tél.: +33 1 55 56 70 52

e-mail: abo@movepublishing.com
Tarif abonnement France métropolitaine:
1 an, 12 numéros: 41 €, 1 an + 3 hors-série: 59 €

Tarifs DOM-TOM et étranger sur demande
Abonnements en Suisse: **DYNAPRESSE**,
38, av. Vibert, CH 1227 Carouge, tél.: +41 (0) 22 308 08 08
e-mail: abonnements@dynapresse.ch
Internet: www.dynapresse.ch

Abonnements en Belgique: **Edigroup Belgique**, Bastion
Tower Etage, 20, pl. du Champ de Mars, 51050 Bruxelles
e-mail: abobelgique@edigroup.org
Tél: 070 233 304. Fax: 070 233 414

DIRECTEUR DES ABONNEMENTS
Sébastien Bacchialoni (37 53)

VENTES AU NUMÉRO

Contact diffuseurs et dépositaires de presse:
Mercuri Presse
Bertrand Rabin, tél.: 07 76 77 31 13
e-mail: brabin@mercuri-presse.com
Distribution Presstalls

FABRICATION

Directeur Hervé Rouher (38 58)
IMPRIMERIE en France Roto France Impression, Lognes (77)

MOVE PUBLISHING EST UNE FILIALE
DE LA SOCIÉTÉ REBOOT MEDIA

MENTIONS LÉGALES

DIFFUSION Presstalls
Numéro de COMMISSION PARITAIRE 1119 K 79132
DÉPÔT LÉGAL mars 2016



"L'Automobile"
est membre du comité
d'organisation de
la Voiture de l'année

L'Automobile
MAGAZINE

MOVE PUBLISHING
172 BUREAUX DE LA COLLINE
92213 SAINT-CLOUD CEDEX



"L'AUTOMOBILE" A ÉTÉ LE
PREMIER TITRE EUROPÉEN
DONT LE SYSTÈME DE
RÉALISATION DE MESURES
FUT CERTIFIÉ ISO 9001



Autorité reconnue par
AUDIPRESSE

ISSN 0982-9156 Tous les textes et photographies sont placés sous le copyright "L'Automobile". Toute reproduction, même partielle, est formellement interdite.
Sauf accord particulier, les manuscrits, photos et dessins adressés à "L'Automobile", publiés ou non, ne sont ni rendus ni renvoyés.

*OURS Sumom de l'imprimeur au xix^e siècle,
ce terme désigne aujourd'hui l'ensemble des noms
et fonctions des collaborateurs d'un journal.

TRANSFORMATION RADICALE

RÉINVENTER UN **MODÈLE À SUCCÈS** SUR UN SEGMENT OÙ LA **CONCURRENCE FAIT RAGE** EST UNE **GAGEURE**. AVEC CE **NOUVEAU 3008**, AGRESSIF À L'EXTÉRIEUR ET **INTELLIGENT À L'INTÉRIEUR**, PEUGEOT A RELEVÉ LE DÉFI. LE DERNIER **SUV** DU LION DÉLAISSE AINSI LE **STYLE TOURMENTÉ** DE SON **PRÉDÉCESSEUR** POUR UNE **SILHOUETTE AFFIRMÉE DE BAROUDEUR**.



DÉJÀ
À BORD!



LA FUTURE GAMME 3008

Dès sa sortie, le nouveau 3008 sera proposé en trois niveaux de finitions Access, Active et Allure (ci-contre). Cette dernière se distingue par sa calandre à inserts horizontaux, alors que les niveaux inférieurs arboreront des éléments verticaux, comme sur le 2008 restylé (voir p. 100). En essence, le

1.2 PureTech 130 sera épaulé par le 1.6 THP 165. En diesel, le 1.6 BlueHDi, dans ses versions 100 et 120 ch, s'ajoutera les services du 2.0 BlueHDi 150 et 180. La boîte automatique à double embrayage EAT6 sera disponible sur tous les moteurs, sauf sur les BlueHDi 100 et 150.

S'il est un art que le nouveau 3008 maîtrise à la perfection, c'est bien celui de se faire attendre. Nous vous l'avons d'ailleurs déjà amplement détaillé depuis plus d'un an (voir "L.A.M." n° 827, 836 et 840). Un interminable effeuillage, pendant lequel Peugeot a peaufiné les atouts d'un modèle pressenti comme un futur "best-seller", et dont la première génération s'est écoulée à plus de 700 000 exemplaires depuis son lancement en 2009. Fin avril, le nouveau venu avait fait monter le désir, en dévoilant son intérieur, équipé d'un i-Cockpit revu de fond en comble (voir "L.A.M." n° 841). Alors forcément, à l'entrée du studio où nous attend ce nouveau 3008, la fébrilité nous gagne.

Aux rondeurs (lourdeurs diront les mauvaises langues) de la première génération succèdent des lignes tendues et des volumes ouvragés qui confèrent un aspect viril et statutaire à ce SUV : le dernier-né du Lion a profité du passage de témoin pour jeter aux orties l'aspect monospace qui caractérisait son aîné. À l'évidence, les pistes explorées par le Quartz ont été une source d'inspiration pour ce nouveau 3008 (voir ci-contre), qui arbore la calandre inversée "diamant", les optiques en deux parties ou encore les grosses entrées d'air du concept dévoilé en 2014.

Design minéral

Plus grand de 9 cm (4,45 m contre 4,36 m), le nouveau 3008 paraît pourtant plus compact que son prédécesseur. Une impression accentuée par un pare-brise moins incliné et un capot nettement plus long qu'auparavant. "Nous voulions donner à ce 3008 une identité très forte, sans qu'il ne s'éloigne trop des codes stylistiques initiés par Peugeot depuis plusieurs années", assure Gilles Vidal, directeur du style Peugeot. La parenté avec le 2008 restylé (voir p. 100) est flagrante, mais plusieurs effets de style l'en distinguent. Telle la baguette chromée – aperçue sur le concept Exalt – faisant la jonction entre le phare et l'embase du pare-brise ; la ligne de pavillon, ponctuée à l'arrière par un habile jeu de formes



Référence réinventée

Ergonomie de pointe
et réalisation soignée,
l'intérieur du nouveau
3008 fait déjà référence.



À l'évidence, il y a du Quartz dans
ce nouveau 3008, qui reprend
plusieurs traits du concept de 2014



triangulaires; ou le décrochement entre les portières et les bas de caisse. Un design qui flirte avec l'excès, mais ne tombe jamais dedans.

Conquête spatiale

Campé sur ses roues, le SUV du Lion est prêt à en découdre. Pour cela, il peut également compter sur son habitacle. Sur ce chapitre, le nouveau venu affiche une avance indéniable sur la concurrence. Dès les premiers instants à bord, l'ultime version du i-Cockpit nous a convaincus, tant par son agencement que par ses fonctionnalités et un design inédit, jusqu'au dessin du levier de vitesse.

Alors que le 3008 avait joué, en son temps, la carte très épurée de l'aéronautique, son successeur propose une planche de bord futuriste digne de la conquête spatiale. Annoncée sur le concept Quartz, la console centrale reçoit six boutons de raccourcis pour accéder aux principales fonctions (navigation, audio, climatisation...) du système multimédia. Une astuce qui évite de s'égarer dans les sous-menus de l'interface digitale, par ailleurs bien pensée.

Outre l'écran tactile capacitif de 8 pouces, le combiné d'instrumentation numérique de 12,3 pouces (de série dès le premier niveau de finition) propose des graphismes et une scénarisation spectaculaires, surmontant un volant à deux méplats. On y retrouve toutes les informations de conduite, dont l'affichage peut varier à l'envi. Peugeot met également un point d'honneur à la "spatialisation" des informations sonores (alertes, GPS...), dont nous n'avons pu mesurer l'étendue pour l'instant.

Quant à la finition, elle affirme les ambitions premium de la firme de Sochaux. La qualité des matériaux, ainsi que leur diversité et leurs couleurs offrent un raffinement rare à ce niveau de gamme. Un aspect sur lequel le premier 3008 n'était déjà pas en reste. Certes, le bas de la planche de bord fait encore appel à des plastiques durs, mais le nouveau VW Tiguan ne fait pas mieux (voir notre Supertest p. 90).

Point d'orgue du i-Cockpit en position tête-haute, la dalle numérique de 12,3 pouces offre des graphismes et une scénarisation impressionnants.



Gilles Vidal (à d.), patron du style Peugeot, nous détaille son nouveau 3008

Sous l'écran tactile, les boutons de raccourcis facilitent la navigation dans les menus.



Avec la boîte automatique, la console centrale propose un petit rangement.



Deux tirettes permettent de basculer la banquette depuis le coffre modulable.



La boîte à gants centrale propose une contenance correcte. Celle placée devant le passager, hélas, est minuscule.



Pour charger des objets longs, le 3008 offre la possibilité de rabattre le dossier du siège passager.

Sur le tableau de bord, comme sur les contre-portes, l'alliance de plastiques moussés, de tissus fins et de quelques touches d'aluminium offre une originalité introuvable outre-Rhin, le tout sans avoir recours à des artifices lumineux ou à des traitements de surface douteux. Familial, le nouveau 3008 promet de l'être, avec une soute de 520 dm³ (contre 432 auparavant) et une vraie modularité comprenant une banquette entièrement rabattable et un plancher de coffre coulissant. Domage, les rangements, eux, sont comptés et la boîte à gants minuscule.

Lancement en octobre

Pour savoir ce que vaut le nouveau SUV du Lion sur la route, il faudra patienter jusqu'en octobre. Mais, bâti sur la plate-forme EMP2, qui a déjà prouvé son efficacité sur la 308, le 3008 (allégé de près de 100 kg), laisse augurer le meilleur. Pour défier les Kadjar, Tiguan et autres Qashqai, il comptera aussi sur ses moteurs essence 1.2 PureTech 130 et 1.6 THP 165, et en diesel, sur les 1.6 BlueHDi 100 et 120 accompagnés du 2.0 BlueHDi (150 et 180 ch). En revanche, pas de transmission intégrale prévue avant la version hybride rechargeable en 2019. La majorité de ses moteurs pourra s'adjoindre les services de la boîte à double embrayage EAT6. Original, statuaire, bien fini et à la pointe de l'ergonomie, le nouveau 3008 est donc paré pour le Mondial de Paris, avec un prix d'appel estimé à 25 000 €.

/// TEXTE FRANÇOIS LEMAURO — PHOTOS CHRISTOPHE GASCO



Plus long que son aîné, ce 3008 n'offre pas plus d'espace aux places arrière.

Dans le sillage du 3008, le futur 5008 délaissera ses accents monospace pour devenir un SUV



Une grosse quinzaine de cm séparent le 3008 du 5008 (ci-dessus) ... et deux sièges supplémentaires.

Équipé de jantes de 17 pouces (ci-dessous), le 3008 pourra également recevoir une monte en 18 ou 19". Le seuil de fenêtrage chromé est réservé à la finition Allure.



Une forte concurrence

Retrouvez les concurrents du 3008 dans notre Supertest du VW Tiguan 2.0 TDI 150 en page 98.

**Suivre les
matchs dans
les moindres
détails**

**8 matchs de
l'UEFA EURO 2016™
en Ultra HD
sur TF1 et M6**



**TF1 et M6
en Ultra HD
disponibles
en exclusivité
sur la Nouvelle
Livebox**

Mon nouveau salon



Partenaire Officiel UEFA EURO 2016™

Des images 4 fois plus détaillées pour être immergé au cœur de l'action avec l'Ultra HD de la Nouvelle Livebox.

Conditions et tarifs en boutique Orange, sur orange.fr,

1014

Service à appel
gratuits

Offre soumise à conditions valable en France métropolitaine, accessible avec la Fibre d'Orange, sous réserve d'éligibilité et du raccordement de domicile avec décodeur TV 4 compatible. Ultra HD (4K) : avec téléviseur et contenus payants compatibles. Images 4 fois plus détaillées qu'en HD.



RENOUVELLEMENT EN ACCÉLÉRÉ

XC40, V40 ? CES DERNIERS TEMPS, VOLVO RESTAIT ÉVASIF SUR LA NATURE DE SA PROCHAINE GÉNÉRATION DE FAMILIALE COMPACTE. FINALEMENT, LE CONSTRUCTEUR SUÉDOIS A RÉVÉLÉ CONCOMITAMMENT LES DEUX MODÈLES QUI ENRICHIRONT SA GAMME À PARTIR DE LA FIN DE L'ANNÉE 2017.

Concurrent de plus en plus crédible des premium allemands avec ses derniers XC90 et S90/V90, Volvo entend bien continuer à jouer les trouble-fêtes sur d'autres terrains. Le plan du constructeur suédois est clair : remanier la totalité de la gamme dans les trois prochaines années avec, en point de mire, un panel de onze modèles au catalogue. Prochain candidat au rajeunissement début 2017 : le XC60. Ce sera ensuite au tour de la série "40" – comprenez les compactes de la marque – de changer de costume. Depuis 2006 et la sortie de la C30, Volvo est bien présent sur ce segment. En 2012, le suédois y a gagné en envergure, avec l'arrivée d'une V40 élégante à la réalisation soignée. Surélevée et bardée de protections en plastique brut, cette dernière se donne même des airs de crossover et complète la gamme sous le nom de V40 Cross Country. Mais, pour mieux se frotter aux Audi Q3, BMW X1 et autres Mercedes GLA, la marque de Göteborg a commencé le développement du futur XC40, qui pointera le bout de son capot fin 2017. Dévoilé fin mai, le concept "40.1" (ci-dessus) dit presque tout de ce prochain SUV, qui, esthétiquement, affirme encore la rigidité du grand XC90. À l'avant, feux en amande et grande calandre aux lamelles verticales sont de mise, tandis que l'arrière reprend des optiques verticales typiques du suédois. Sa longueur



Ex-VW, Thomas Ingenlath, le nouveau patron du design, a rompu avec le style plus émotionnel qu'avait gagné Volvo.

devrait atteindre 4,39 m, comme l'Audi Q3. Autre prétendante annoncée par le concept "40.2" : la berline V40, qui fera peau neuve en 2018. Alors que l'actuelle génération, sortie en 2012, respecte un dessin de compacte 5-portes traditionnelle, sa descendante esquisse un profil tricarps à la manière d'une S90, mais reste en fait fidèle au hayon, s'avérant plus longue que sa devancière de 14 cm (4,51 m contre 4,37 m). La parenté avec la S90 continue avec la signature lumineuse arrière, en forme de "C". Quant à la garde au sol généreuse et aux passages de roues en plastique brut, ils ne laissent aucun doute sur une future version Cross Country, façon S60 CC, non disponible en Europe. Le renouvellement de la série "40" est aussi l'occasion pour Volvo d'inaugurer sa plate-forme CMA (Compact Modular Architecture), développée avec et pour le chinois Geely, propriétaire du suédois. Comme les séries 60 et 90, les futurs V40 et XC40 pourraient recevoir une transmission intégrale uniquement sur les versions propulsées par les 4-cylindres essence et diesel que l'on connaît.

Volvo se lancera aussi dans l'hybride rechargeable, avec un 3-cylindres 1.5 de 180 ch couplé à un moteur électrique de 75 ch (245 ch au total) et associé à une nouvelle boîte double embrayage à sept rapports. Le suédois promet aussi un modèle tout électrique à l'horizon 2018, annonçant 350 km d'autonomie. /// FRANÇOIS LEMAUR

Pour dynamiser sa ligne, l'étude 40.1 dissimule ses poignées de portes arrière dans ses montants. Pas sûr que le coloris bi-ton survive à la production en série.

Le renouvellement de la série "40" est l'occasion pour Volvo d'inaugurer la plate-forme CMA, partagée avec le chinois Geely

Le dessin des aérations sur le bouclier de la 40.2 reprend celui évoqué par les feux, tandis que l'arrière est inspiré de la grande sœur S90.



NOUVEAUTÉ

GRAND SCÉNIC-GRAND PICASSO

FAMILLES ILS VOUS AIMENT!

GRAND SCÉNIC



4,63 m

TROIS MOIS APRÈS SON PETIT FRÈRE, LE **GRAND SCÉNIC** SE DÉVOILE.

AVEC SES **22 CM SUPPLÉMENTAIRES**, LE MONOSPACE RENAULT **SOIGNE L'ACCUEIL** ET AJOUTE LA POSSIBILITÉ DE "LOGER" **SEPT PASSAGERS**. POUR RESTER DANS LA PARTIE, LES **CITROËN C4 PICASSO** ET **OPEL ZAFIRA** JOUENT DU **BISTOURI**.

Un style dynamique, qui change des monospaces "à la papa", et fait vraiment envie... Présenté au dernier Salon de Genève, le Scénic quatrième du nom a surpris positivement, dans une catégorie où l'originalité est rarement de mise. Avec cette version allongée de 22 cm (4,63 m), le Grand Scénic réédite l'opération charme, grâce, entre autres, à un empattement augmenté de 7 cm autorisant un dessin plus élégant de la partie arrière. Cette dernière ne souffre plus d'un porte-à-faux exagéré, comme sur la mouture précédente. En plus de ce profil, dynamique, les feux arrière "boomerang" le positionnent comme un petit frère de l'Espace

(4,86 m), dont il reprend d'ailleurs la possibilité d'accueillir sept passagers. Ainsi, à ceux qui trouveraient insuffisants les 496 dm³ de coffre annoncés du Scénic "normal", le "Grand" promet 718 dm³. Un volume géant qui peut monter jusqu'à 866 dm³ en avançant les sièges arrière, puisque la banquette un tiers-deux tiers est coulissante. Vous avez bien lu, comme sur la variante courte, le Grand Scénic abandonne les sièges individuels en deuxième rangée. Radin

Modularité en recul

Une prestation que Renault avait pourtant imposée en 1996 dans cette catégorie, la rendant presque incontournable, voire standard, chez les concurrents, Citroën Picasso compris... Pour se faire pardonner cette régression, le Grand Scénic

Les motorisations du Grand Scénic

	Moteur	Puissance	Boîte
Ess.	1.2 TCe	115 ch	Manuelle 6 vit.
	1.2 TCe	130 ch	Manuelle 6 vit.
Diesel	1.5 dCi	110 ch	Manuelle 6 vit.
	1.5 dCi Hybrid Assist	110 ch	Manuelle 6 vit.
	1.5 dCi	110 ch	Auto. dble embr. EDC7
	1.6 dCi	130 ch	Manuelle 6 vit.
	1.6 dCi	160 ch	Auto. dble embr. EDC6



Dynamique et sculpté... Ce Scénic long suscite des qualificatifs peu usités chez les monospaces.



En haut de gamme, l'écran central capacitif vertical – le meilleur choix pour afficher le GPS – affiche une diagonale de 8,7 pouces.



Soute géante. Les dossiers des deux derniers rangs se rabattent depuis le coffre et forment un plancher plat.

Photos constructeur

propose un système très pratique pour rabattre les sièges individuellement ou tous ensemble (comme sur l'Espace) grâce à une commande située dans le coffre. On bénéficie ensuite d'un plancher plat, dont la longueur de chargement peut s'étendre jusqu'à 2,85 m, lorsque le dossier du siège avant passager se rabat en tablette. En plus de cette modularité correcte, malgré l'absence de sièges individuels, on retrouve la même profusion de rangements que sur le Scénic court : quatre trappes sous les pieds dans le plancher, boîte à gants tiroir climatisée de 11,5 dm³ à ouverture électrique, bacs dans les tablettes aviation (soit 63 dm³ de volume additionnel)... Présente également, la console centrale coulissante – née avec la deuxième génération – propose aux passagers du deuxième rang deux prises USB, une prise jack et une prise 12V facilement accessibles. Comme le "court", le Grand Scénic peut embarquer quantité d'équipements électroniques de sécurité, dont certains sont inédits dans la catégorie : régulateur de vitesse actif avec fonction freinage, freinage actif d'urgence avec détection piéton, alerte de franchissement de ligne, de détection de fatigue et de distance de sécurité, reconnaissance des panneaux, avertisseur de présence dans l'angle mort, affichage tête-haute en couleur... Bien sûr, il emprunte aussi à son petit frère l'écran central capacitif plutôt réactif – comme sur les smartphones – de 8,7 pouces sur les finitions hautes.

Hybridation légère

Sous le capot, on retrouve la gamme de moteurs annoncée par le Scénic court (voir tableau), exception faite du 1.5 dCi de 95 ch, jugé trop juste pour déplacer cette version longue, forcément plus lourde et capable d'embarquer 7 personnes...

Jugé original à sa sortie,
le dessin du Grand Picasso,
même restylé, rentre dans le rang
face au Grand Scénic, plus typé.



À condition de se limiter à quelques menus bagages dans le coffre. Le nouveau 1.5 dCi 110 Hybrid Assist, uniquement accouplé à une transmission mécanique à 6 rapports, vise à être le plus sobre de la catégorie, grâce à une hybridation légère fonctionnant en 48V. Le système, non détaillé par Renault, devrait reposer sur un alerno-démarreur entraîné par courroie, capable de procurer un surcroît de couple lors des accélérations à bas régime. Mais pas de rouler en 100 % électrique, afin de limiter le surcroît. À ce nouveau sérieux rival, Citroën et Opel ont décidé d'opposer une version rafraîchie de leurs monospaces respectifs (*lire ci-contre*). Mais pour vous permettre de trancher, le duo Scénic-Grand Scénic vous donne rendez-vous en novembre prochain dans les concessions. /// CHRISTOPHE CONGREGA



OPEL PARIE SUR LE ZAFIRA RESTYLÉ

Âgé de cinq ans, l'Opel Zafira se devait d'évoluer. Terminé les défenses de morse sous les phares, et place à un bouclier conventionnel, sous des phares intégrant la technologie "IntelliLux", inaugurée sur la dernière Astra, composée de diodes pilotées individuellement afin d'adapter le faisceau à la circulation. À bord, la console centrale est simplifiée grâce à l'arrivée d'un écran tactile. La gamme de motorisations sera légèrement dépourcée avec l'arrivée en essence du nouveau 1.4 turbo de 145 ch. À partir de **24 000 €** environ.

CITROËN RELIFTE SON DUO DE PICASSO

Légèrement restylé (il conserve son original regard sur trois niveaux), le duo Picasso-Grand Picasso adopte un nouveau bouclier avant intégrant des joncs chromés en forme de "C" autour des antibrouillards, complété par des feux au dessin 3D sur toute la gamme. À bord, peu d'évolutions, si ce n'est un écran tactile 7" promettant une réactivité accrue ainsi que quelques mises à jour d'équipement. C'est le cas du régulateur de vitesse actif, qui devient enfin capable d'agir sur les freins et d'intervenir jusqu'à l'arrêt sur la version BlueHDi 150 associée à la boîte automatique EAT6. À partir de **25 000 €** environ.



Nos innovations sont là
où vous ne les attendez pas

www.bosch.fr

Notre quotidien, c'est d'améliorer sans cesse le vôtre. Rendre votre quotidien plus confortable et plus sûr: voilà ce qui motive Bosch à innover chaque jour dans des secteurs tels que la mobilité, l'industrie, les biens de consommation, les énergies et le bâtiment. Avec plus de 6 milliards d'euros investis, les 55 800 ingénieurs Bosch construisent jour après jour un avenir plus durable.





Skoda Superb Combi  Page 44



Dacia Sandero Stepway  Page 54



Aston Martin Vulcan  Page 66



Seat Leon ST  Page 64



Audi Q2  Page 48



Land Rover Discovery Sport  Page 50



Porsche 718 Boxster  Page 72



Mini 5 portes  Page 68



Lada Vesta  Page 54



Alfa Romeo Giulia  Page 56



Fiat 500X  Page 52

SPÉCIAL MATCHS

ALORS QUE L'EURO 2016 DÉMARRE LE **10 JUIN** AVEC UN **"FRANCE-ROUMANIE"** AU STADE DE FRANCE, LA TENTATION ÉTAIT TROP FORTE POUR NE PAS ORGANISER NOTRE **EURO DE L'AUTO**. D'UN CÔTÉ, **LES BLEUS**, DE L'AUTRE, LEURS **CONCURRENTS EUROPÉENS**. AVEC, POUR SEUL ARBITRE, LA **RÉDACTION IMPARTIALE DE L'AUTOMOBILE MAGAZINE...**
BONS MATCHS !



Bugatti Chiron  Page 66



Renault Captur  Page 52



Peugeot 308  Page 68



Renault Espace  Page 50



Renault Talisman Estate  Page 44



Citroën C4 Cactus  Page 54



Renault Mégane Estate  Page 64



Citroën C-Élysée  Page 54



Peugeot 508  Page 63



DS 4 Crossback  Page 48



Alpine Vision  Page 72



Des coffres de vainqueurs

POUR FAIRE LE TOUR DES STADES EN **FAMILLE** ET NE RIEN MANQUER DE L'EURO, CES DEUX SUPPORTERS DE TAILLE ONT PLUS D'UN TOUR DANS LEURS **SOUTES**. DES **CONTENANCES RASSURANTES**, NOTAMMENT POUR LA **ŠKODA** ÉGALEMENT TRÈS PROPRE SUR ELLE, ET DES **COMPOTEMENTS** DE HAUT RANG, SPÉCIALEMENT POUR LA **TALISMAN**, AHURISSANTE AVEC LE **PACK 4CONTROL**. COUP D'ENVOI...

FRANCE
**RENAULT
TALISMAN
ESTATE**





Talisman Estate

Moderne, équipé... à peaufiner. Complet, lisible et pratique, l'intérieur de la Talisman manque un tantinet de soin.



Superb Combi

Austère mais bien fini. Comme la Renault, la Škoda offre un intérieur bien conçu... mais celui-ci respire la qualité.



RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

**ŠKODA
SUPERB
COMBI**

Dès la première minute, la Škoda Superb Combi marque une première lucarne en dévoilant des chiffres de contenance (mesurés au-dessus du lot. Lorsqu'on investit dans des autos de ce gabarit (4,96 m pour la Škoda, 4,86 m pour la Talisman), ce n'est pas pour faire de la figuration. La Superb Combi ne laisse aucune chance à son adversaire puisqu'elle affiche 530 dm³ sous tablette, 660 dm³ en utilisant toute la hauteur, et 1 260 dm³ en configuration 2-places. De quoi emmener des paquets de ballons! Malgré tout, la Talisman ne baisse pas les bras, acceptant

respectivement 450, 580 et 1 200 dm³. Des différences significatives, mais qui n'affolent pas la française, son habitabilité étant honorable au regard de ses 10 cm de moins. Elle encaisse malgré tout un second but, lobé celui-ci, lorsque l'on s'attarde sur la présentation. Eh oui, elle a beau dire et s'équiper "up-to-date" en multimédia, ses ajustements ne sont pas aussi propres que ceux de la Škoda, et le choix des plastiques n'est pas toujours heureux. Et puis, si elle propose une modularité arrière pratique permettant de compartimenter le coffre en plaçant la partie arrière du plancher à la verticale, la réalisation française

sonne faux. La tchèque ne propose que des dossiers arrière rabattables depuis le coffre (sans former de plancher plat), mais offre une roue de secours d'origine (120 € la galette Renault) et profite de la banque d'organes du groupe VW, dans laquelle elle se sert à qui mieux-mieux. Du coup, elle marque sa différence avec une présentation moins originale mais plus sérieuse.

Deux à zéro, la Talisman doit sortir son gri-gri!

Le match continue et tire même en longueur, la Škoda jouant le plus souvent sur le terrain adverse. Ses 10 cm supplémentaires apportent plus d'aisance aux passagers avant comme arrière, sans cependant surprendre la Renault dont la taille tout de même respectable lui permet de garder la tête haute. D'autant que cette dernière propose un seuil de coffre plus bas de 3 cm (57 cm) que celui de la Superb Combi, affiche un comportement un peu plus agile, ainsi qu'un châssis bien posé sur la route. Le rapport confort-comportement, en suspensions standard, est à l'avantage de la française (toutes deux trépident à basse vitesse), mais... compte tenu des tarifs plus élevés imposés par Renault, et du prix des suspensions pilotées de Škoda (DCC à 990 €, dès le second niveau de finition, Ambition), la Superb entre dans la surface de réparation. Avec ce système, elle reste moins chère que la Talisman mais aussi mieux suspendue. Le DCC permet d'établir ses

propres réglages ou de profiter de ceux d'origine de façon à jongler entre moelleux, maintien de caisse et réponse moteur. De plus, le client profite d'une gamme beaucoup plus large, qui débute à 24 890 € (1.4 TSI 125 ch), que celle proposée par Renault, avec un prix d'appel à 27 900 € (dCi 110 ch). Le ballon entre au fond du filet: 3 à 0 pour l'Est.

C'est dans les arrêts de jeu que la Talisman Estate retrouve des couleurs, avec l'apparition sur le terrain du système 4Control. Certes, il faut rajouter 1 700 €, qui plus est sur une finition déjà onéreuse (Intens), mais ce ne sont finalement que 710 € de plus que le DCC de Škoda avec à la fois les suspensions pilotées et les quatre roues directrices. Un but marqué en force, façon boulet de canon, tant le break Talisman devient alors exceptionnel. Le 4Control apporte un gain énorme en manabilité, en agilité, tout en enfonçant le clou en stabilité et précision de conduite.

On oublie immédiatement le poids pour apprécier une conduite naturelle, d'une grande efficacité, un très net ton au-dessus de ce que proposent les châssis classiques. Sans parler de cette sensation de sécurité, avec le sentiment de tout pouvoir éviter sereinement. Cela ne suffit pas à la Talisman pour remporter ce match, mais cet élément déterminant dans l'équipe Renault (Espace et Mégane peuvent aussi en disposer) a de quoi faire réfléchir les amateurs de brio.

//// TEXTE IVAN MAGOT - PHOTOS CHRISTOPHE GASCO

Nos joueurs préférés

Dans l'équipe Talisman Estate,

Avec trois diesels (dCi 110, 130 et 160 ch), deux essence (TCe 150 et 200 ch, uniquement en boîte double embrayage EDC), l'équipe Talisman break (de 27 900 € à 41 000 €) offre moins de choix que celle de la Škoda. Pour rouler chargé, privilégiez le sobre dCi 160 ou l'agréable TCe 200. Dommage, le 4Control n'est possible qu'avec l'avant-dernière finition, baptisée Allure.

Dans la sélection Superb Combi

Trois diesels (TDI 120, 150 et 190 ch) et quatre essence (TSI 125, 150, 180 et 280 ch), la gamme Škoda, de 24 890 € à 46 900 €, présente plus de choix à des tarifs mieux contenus. Les 1.4 TSI ou 2.0 TDI 150 sont hautement recommandables et peuvent recevoir la boîte double embrayage DSG et/ou la transmission intégrale.



Talisman Estate



Elle taille la route. Mieux suspendue, la Talisman jouit d'un bon compromis confort-tenue de route.

Superb Combi



Meilleure avec le DCC. En retrait, la Superb prend les devants lorsqu'elle s'équipe des suspensions pilotées.



Carton jaune
À la Renault
qui doit progresser
en finition



Une Renault spacieuse. Elle est certes plus courte que la Škoda, mais personne ne manquera d'aise à bord de la Talisman.



Une Škoda très spacieuse. L'habitabilité de la Superb Combi est encore supérieure à celle, généreuse, de la Renault.



Le 4Control enterre tout. Sécurité, plaisir de conduite, agilité, les quatre roues directrices sont un must!



La Superb sort la grande soute. Quelle que soit la configuration, elle déménage plus que la Renault.



Un Combi au meilleur prix. La plus vaste gamme permet de mieux s'orienter selon ses moyens.



Finition supérieure. Ajustage, qualité des matériaux et sérieux de réalisation, elle marque le point aisément.



Un bon coffre. Il est plus modeste mais largement suffisant et offre une modularité pratique pour les petits objets.



Déménageuse dans l'âme. La Škoda satisfera les amateurs d'espace avec cette soute immense et mieux finie.

1-3
SCORE FINAL



FRANCE

DS 4 CROSSBACK

Dès 27 200 €



Affrontement stylé

Si leur pouvoir d'achat n'était pas aussi démentiel, sûr que les stars du ballon rond telles Xavi Alonso ou Cristiano Ronaldo, aussi connus pour leur "branchitude" que leurs exploits footballistiques, considéreraient avec intérêt ces Audi Q2 et DS 4 Crossback. Deux victimes de la mode qui, avec leur physique agaçant et leur accastillage de SUV des beaux quartiers, s'affirment, d'emblée, très désirables.

Dans ce match France-Allemagne, la nouveauté ouvre le jeu. Dévoilé par Audi au Salon de Genève, en mars dernier, et commercialisé en novembre prochain, le Q2, avec ses 4,19 m, s'avère désormais le plus compact de la bande des SUV aux Anneaux, chapeauté par le Q7. Pour autant, il hérite du même empattement que le Q3 (2,60 m). Les passagers profitent ainsi d'une belle habitabilité, en particulier ceux installés à l'arrière – celui du milieu étant moins bien traité, la faute à la banquette dessinée pour deux. En face, la DS 4 Crossback fait grise mine. Malgré ses 4,28 m (+9 cm), ses passagers arrière sont engoncés et doivent composer avec une garde au toit tout aussi limitée que l'espace pour les jambes. Sans parler de handicap, les vitres arrière fixes sont très pénalisantes l'été pour ceux qui aiment avoir le nez au vent.

Au coude à coude

Sur le terrain de la finition, le match est plus équilibré. Alors que les Audi servent habituellement de mètre étalon, le Q2 avoue quelques fautes de main, comme le bandeau de peinture extérieure,

visible depuis les places arrière, ou encore l'application imparfaite du *blade*, cette lame optionnelle, censée animer les montants arrière. Voilà qui permet à la DS 4 de faire bonne figure, même si les beaux matériaux qui habillent la planche de bord – c'est encore plus flagrant avec le somptueux et coûteux pack cuir semi-aniline à 2 850 € – cohabitent avec des inserts imitation alu qui manquent de charme. L'habitacle de la française soutient d'autant mieux le choc qu'elle profite désormais d'un écran tactile et propose la fonction

Mirror Screen (duplication des fonctionnalités de votre smartphone, à 200 €). De quoi déborder l'allemande.

Certes, celle-ci en met plein la vue quand elle dispose du Virtual Cockpit – cet écran couleur haute définition qui remplace les compteurs traditionnels – mais, en revanche, elle n'a pas su s'affranchir du système MMI et de sa molette. Bien moins intuitif qu'un écran tactile, ce dispositif oblige aussi trop souvent à quitter la route des yeux.

Toutefois, il reste un atout en réserve à l'Audi : le Q2 ne se contente pas d'afficher un physique de baroudeur, il propose aussi une transmission intégrale Quattro. Cependant, celle-ci n'est disponible que sur les motorisations essence et diesel les plus puissantes – six moteurs, trois TFSI et trois TDI, de 116 à 190 ch. En face, la DS 4 n'a guère qu'une garde au sol rehaussée de 30 mm et un antipatinage évolué pour faire oublier qu'elle reste une simple traction avant. À la dernière minute, la française décroche le match nul grâce à un rapport prix-équipement qui sera sûrement plus affûté, au-delà du prix d'appel favorable à l'Audi. /// A.L. AVEC G.B

**Carton jaune**

Pour la finition du Q2,
moins soignée que
d'habitude



ALLEMAGNE

AUDI Q2

Dès 25 000 €

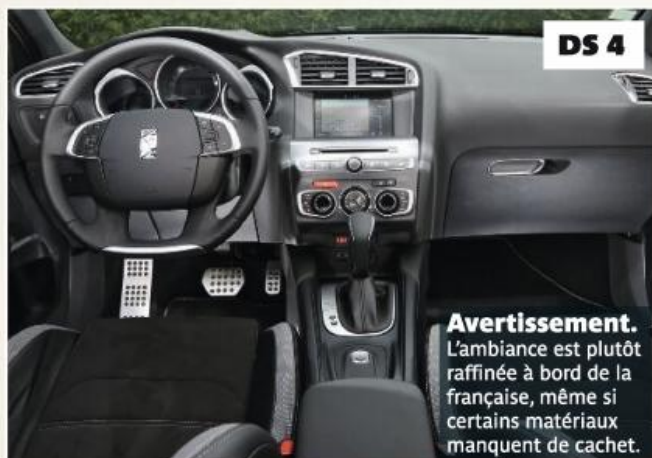




Poteaux carrés. Facile à charger avec ses formes simples, le coffre annonce 385 dm³ mais sa modularité se limite à la banquette 1/3 -2/3.



À l'aise à domicile. Plus compact, l'Audi Q2 accueille pourtant mieux ses passagers arrière que la DS 4 Crossback.



DS 4

Avertissement. L'ambiance est plutôt raffinée à bord de la française, même si certains matériaux manquent de cachet.



Q2

Tir à ras de terre. Le Q2 offre une position de conduite assez basse qui ne sera pas forcément du goût des amateurs de SUV.



Au contact. Bien plus pratique qu'une molette, l'écran tactile affiche une réactivité honorable.



Dans un fauteuil. À l'arrière, pas besoin de repasser le ralenti, les passagers sont mieux installés que dans la DS 4.



Sélection au complet. La française oblige moins que l'allemande à piocher dans la liste des options.



4-4-2. Pour s'aventurer sur les terrains meubles, l'Audi n'oublie pas de proposer quatre roues motrices.



2-2
SCORE FINAL



FRANCE
RENAULT ESPACE



ANGLETERRE
**LAND ROVER
DISCOVERY SPORT**

Référence bousculée

Land Rover contre Renault, voilà une feuille de match quelque peu déroutante. Mais, à examiner de plus près la composition des équipes respectives, l'issue de la rencontre n'a rien de certain. D'un côté, le Discovery Sport, placé au milieu de la gamme Land Rover, entre l'Evoque, dont il reprend le faciès, et le "gros" Range. De l'autre, le vaisseau amiral du Losange, l'Espace, au design volontairement proche du SUV et aux envies de premium prononcées. Nous voici surtout avec deux 7-places au prix d'appel similaire qui avoisine les 35 000 €. Pour ce tarif, nos deux protagonistes font jeu égal concernant l'équipement de série, avec une dotation complète. Le bras de fer continue au chapitre de l'habitabilité et du confort. Accueillants, ces grands gaillards le sont assurément aux deux premiers rangs. En revanche, malgré ses 4,60 m, le Discovery rend presque 30 cm à l'Espace (4,87 m) et ne peut donc offrir la même aisance sur la troisième rangée de sièges. Même constat sur le volume de chargement, à l'avantage du français. Et alors que l'on pourrait croire le "Disco" intimidé par le haut de gamme de Renault, l'anglais lui rappelle ce que "qualité de finition" signifie, sans pour autant atteindre l'excellence d'un Range. Mais si l'Espace affiche une

présentation valorisante, matériaux et assemblages restent en deçà de ceux observés à bord du SUV britannique.

Sur la route, le Discovery est certes bien moins confortable mais il procure un meilleur agrément de conduite que l'Espace, à condition que ce dernier ne soit pas équipé du pack 4Control comprenant les suspensions pilotées et les quatre roues directrices. Ainsi armé, le tricolore prend alors le dessus. Il n'y a qu'en dehors des sentiers carrossés que le britannique, aux quatre roues motrices et aux réelles capacités de franchissement, creuse l'écart. D'un côté comme de l'autre, deux moteurs diesel (130 et 160 ch pour l'Espace, 150 et 180 ch pour le Land) et un moteur essence (200 ch pour l'Espace et 240 ch pour le Discovery) sont disponibles et peuvent être associés à une transmission automatique. Difficile donc de départager ces deux costauds. Sur l'autel de la famille, l'Espace peut se targuer d'offrir sept vraies places et une meilleure habitabilité. Avec le châssis 4Control, il propose même un inégalable plaisir de conduite. Mais le Land Rover a pour lui une aura d'aventure et une rare polyvalence lorsqu'il est équipé de sa transmission intégrale. /// FRANÇOIS LEMAU



Ballon d'or
pour les quatre roues
directrices,
optionnelles, de
l'Espace.



Sept vraies places : à l'arrière de l'Espace, cinq adultes peuvent prendre place.



Habitabilité/modularité : en bon monospace, le Renault offre plusieurs configurations de son habitacle.



Châssis 4Control : en option, ce châssis actif transfigure le monospace du Losange.



Ambiance générale : finition soignée, dotation complète, le Disco prend soin de ses occupants.



Capacité hors bitume : avec ses quatre roues motrices optionnelles, le Land Rover vous emmène loin.



Aura de la marque : la réputation de Land Rover n'est plus à faire.



Renault Espace
Dès 35 100 €



3-3
SCORE FINAL

Land Rover
Discovery Sport
Dès 36 400 €





UN TEMPÉRAMENT D'AVANCE

À partir de
339 € /mois⁽¹⁾
ENTRETIEN INCLUS⁽²⁾

Location Longue Durée sans apport sur 48 mois

JUSQU'AU 30/06/2016



Mazda3

Un regard suffit pour faire naître l'envie de conduire la Mazda 3. Élégante à l'extérieur, raffinée à l'intérieur, cette 5 portes disponible aussi en version berline défie toutes les conventions. Technologies de pointe, connectivité de premier plan, tout en elle a été pensé pour vous offrir vos plus beaux voyages et vos plus belles émotions. MAZDA. AU-DELÀ DES CONVENTIONS. www.mazda.fr

ZOOM-ZOOM

Gamme Mazda 3 : consommations mixtes (L/100 km) de 3,8 à 5,8 - Émissions de CO₂ (g/km) de 99 à 135.

Mazda Automobiles France, 34 rue de la Croix de Fer - 78100 Saint Germain-en-Laye, SAS au capital de 304 898 € - RCS Versailles 434 455 960.



(1) Exemple de Location Longue Durée Mazda Finance sur 48 mois et 40 000 km pour une Mazda 3 5 portes Harmonie 1.5L SKYACTIV-G 100ch (sans peinture métal./ sans CG) au prix client de **20 700€ TTC**, comprenant l'entretien⁽²⁾. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires. **(2)** Hors pneumatiques, voir conditions et exclusions sur www.mazda.fr

Offre réservée aux particuliers, **valable jusqu'au 30/06/2016**, sous réserve d'acceptation par MAZDA Finance, département de CA Consumer Finance, SA au capital de 460 157 919 euros - rue du Bois Sauvage - 91 038 Evry Cedex, RCS Evry 542 097 522. Intermédiaire d'assurance inscrit sous le N° ORIAS : 07008079 (www.orias.fr). Ce financement en Location Longue Durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation.

Modèle présenté (tarif 66/16 du 01/03/2016) : Mazda 3 5 portes Sélection 2.0L SKYACTIV-G 120 ch BVM6 : **29 050€ TTC** incluant l'option peinture Soul Red métallisée (650€), loyer de **498,67€ TTC/mois** (entretien inclus⁽²⁾).



ITALIE
FIAT 500X



FRANCE
RENAULT CAPTUR

Victoire dans les arrêts de jeu

Le Captur, quatrième des ventes en France, derrière l'indéboulonnable duo Clio-208 et la 308, affronte pour notre Euro de l'auto la Fiat 500X. Avec un dessin réussi, un style personnalisable à l'envi, beaucoup d'astuces pratiques, le tout proposé à un tarif bien placé, Renault a mis tous les atouts de son côté, et le défi s'annonce de taille pour le représentant de la Squadra Azzura (équipe de football d'Italie). D'autant que, sur la route, le SUV au Losange bénéficie d'un train avant plus efficace et d'une meilleure direction. Celle de l'italien s'avère, en effet, trop assistée et dégrade la tenue de cap sur autoroute. Dommage, car sur les voies rapides, le 500X se montre plus silencieux que le Captur, qui pâtit de bruits d'air et de roulement bien présents. Sur le réseau secondaire, en revanche, ce dernier préserve davantage les lombaires grâce à son meilleur châssis. Il inflige moins de trépidations que la Fiat – dont le train arrière est sèchement amorti –, mais son postérieur est, malgré tout, sujet à des pompes de grande amplitude, qui se terminent souvent en butées. Heureusement, le Losange n'a pas perdu son savoir-faire au chapitre "vie à bord". Sièges déhoussables pour les laver ou changer d'ambiance visuelle, immense boîte à gants-tiroir climatisée et accessible pour le conducteur, banquette coulissante permettant de moduler l'espace arrière ou le coffre, rangements omniprésents et vastes, en plus d'un plancher de coffre positionnable à plusieurs hauteurs, voire à 45 degrés pour bloquer les bagages ou compartimenter la soute... Le Captur fait le plein de solutions aussi intelligentes que pratiques. Face à

l'offensive ergonomique, le 500X joue une partition plus convenue avec sa double boîte à gants et ses rangements généreux, sans apporter plus d'habitabilité ni de volume de coffre, malgré ses 13 cm supplémentaires en longueur (4,25 m contre 4,12 m). En revanche, il est bien plus soigné dans sa présentation et la réalisation de son mobilier. Là où le Captur impose des plastiques durs et à l'aspect quelconque, ainsi que des chromes brillants peu élégants, le 500X reçoit des plastiques mous sur la partie haute de sa planche de bord et de ses contre-portes avant, et face au passager

avant, un sympathique bandeau ton carrosserie évoquant la petite Fiat 500 se distingue. Aux matériaux cossus, la Renault préfère des possibilités de customisation presque infinies, que ce soit pour les touches de couleur à bord ou à l'extérieur, sur les boucliers, les jantes, les bas de caisse, les rétroviseurs ou encore le toit. Sans oublier une très longue liste d'autocollants décoratifs. La Fiat propose bien quelques stickers et neuf teintes de coques de rétroviseurs, mais sa palette de personnalisation demeure moins large.

Cependant, son tarif supérieur inclut une dotation un peu plus riche. Il n'empêche, pour un challenger arrivant sur le marché, il est toujours risqué de s'afficher plus cher que la star des ventes, surtout sans être réellement meilleur. Car, au terme de cette rencontre, c'est bien le Captur qui remporte nos faveurs juste avant le coup de sifflet final. Gageons néanmoins que la bouille sympathique de ce 500X en fera craquer plus d'un(e).

/// TEXTE FRANÇOIS LEMAURO - PHOTOS ALEX KRASSOVSKY



Ballon d'or
au 500X pour sa
qualité de réalisation

Fiat 500X
Dès 15 990 €



Renault Captur
Dès 16 500 €



500X

Le bandeau couleur carrosserie et les plastiques souples témoignent du soin apporté à bord de ce 500X.



Captur

L'intérieur du Captur peut être égayé par de nombreuses touches de couleur. Mais les plastiques sont peu flatteurs.



Le confort du SUV Fiat est parfait : son train arrière souffre d'un amortissement sec.



Le petit baroudeur au Losange au comportement satisfaisant dispose d'un train avant efficace et d'une direction précise.



Construction soignée. Les plastiques moussés ne sont pas rares dans l'habitacle du 500X.



Équilibre dynamique. Grâce à son châssis, le Captur est plus confortable à mener sur la route.



Dotation riche. Un peu plus cher à l'achat que ses rivaux, la Fiat offre cependant un équipement complet.



Il se met en quatre. En fidèle petit SUV, la Renault n'oublie pas de proposer une bonne modularité.



Combinaisons gagnantes. À bord ou à l'extérieur, le Captur est personnalisable à l'envi !



Le coffre du 500X accueille 50 dm³ de bagages de plus que le Captur, mais c'est au détriment des places arrière.



La soute du Captur affiche 230 dm³ et, surtout, une modularité très bien pensée.



L'EURO DE L'AUTO MATCH



FRANCE CITROËN C-ELYSÉE



Qualité perçue. À bord, la Citroën utilise des matériaux plus flatteurs et mieux assemblés.



Comportement et confort. La C-Elysée se tient mieux et trépide moins sur la route.



Disponibilité immédiate. La berline aux Chevrons est disponible en concessions, alors que la Lada se fait attendre.

Tête d'affiche des rencontres exotiques, le duel C-Elysée-Vesta suscite la curiosité. Conçue à l'origine pour évoluer dans le bassin méditerranéen, la Citroën vient tout juste de débarquer en France. Ce n'est pas encore le cas de la Vesta, qui, il est vrai, n'est apparue sur les terrains russes que depuis la fin de l'année dernière. Malgré leurs origines très éloignées, ces deux-là révèlent d'étonnantes similitudes. Ces adeptes de la berline à coffre au style résolument classique déploient un gabarit similaire – 4,43 m pour la C-Elysée contre 4,41 m – et un parti pris de simplicité, aussi bien mécanique que financier. Deux joueuses de Ligue 2 donc, la Vesta s'annonçant beaucoup plus accessible que sa rivale. Au prix, toutefois, de prestations en retrait. Non seulement la Citroën arbore une tenue de match plus soignée mais, basée sur une plateforme allongée de Peugeot 208, elle tacle facilement sa rivale dans le domaine des qualités routières et du confort. /// G.B.

3-1
SCORE FINAL



Un prix sans concurrence. Affichée 6350 € moins chère que sa rivale tricolore, la Vesta écrase les prix.



RUSSIE LADA VESTA



Lada



ROUMANIE DACIA SANDERO STEPWAY



Un tarif à ras de terre. Une berline surélevée à cinq places, dès 10 300 €, voilà qui est unique.

Pour ce duel Roumanie-France, les sélectionneurs ont misé sur des choix tactiques originaux. Ainsi Sandero Stepway et C4 Cactus se marquent à la culotte question gabarit – 4,06 m à la Dacia, 4,12 m à la Citroën – et tentent de se faire passer pour des SUV avec leurs élargisseurs d'aile, voire un sabot de protection pour la Dacia. Toutefois, ces deux-là sont de simples tractions et ne disposent pas d'une garde au sol suffisante pour évoluer hors des terrains balisés – 16,3 cm pour la roumaine, 15,5 cm pour la française. Si la vadrouille promise n'est pas tout à fait au rendez-vous, chacune mérite le détour. Archétype de l'outil efficace, fiable et bon marché (dès 10 300 €), la Sandero ne fait pas de chichis, mais impose quelques désagréments (position de conduite perfectible, insonorisation légère). De son côté, la C4 Cactus joue les anticonformistes, avec un intérieur très personnel, des prestations de meilleur niveau sur la route, une vraie modernité mais aussi un tarif nettement supérieur (dès 15 200 €) qui, au coup de siflet final, l'empêche de s'imposer. /// G.B.

1-1
SCORE FINAL



Une forte personnalité. La Citroën sort des sentiers battus par son style et ses possibilités de personnalisation.



Photos Bruno Picault

ET SI LE LUXE
ULTIME, C'ÉTAIT
D'AVOIR DU
TEMPS



FORD MOTOR COMPANY PRÉSENTE

VIGNALE

Consommations mixtes (l/100 km) : 4,2/7,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 99/176 (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

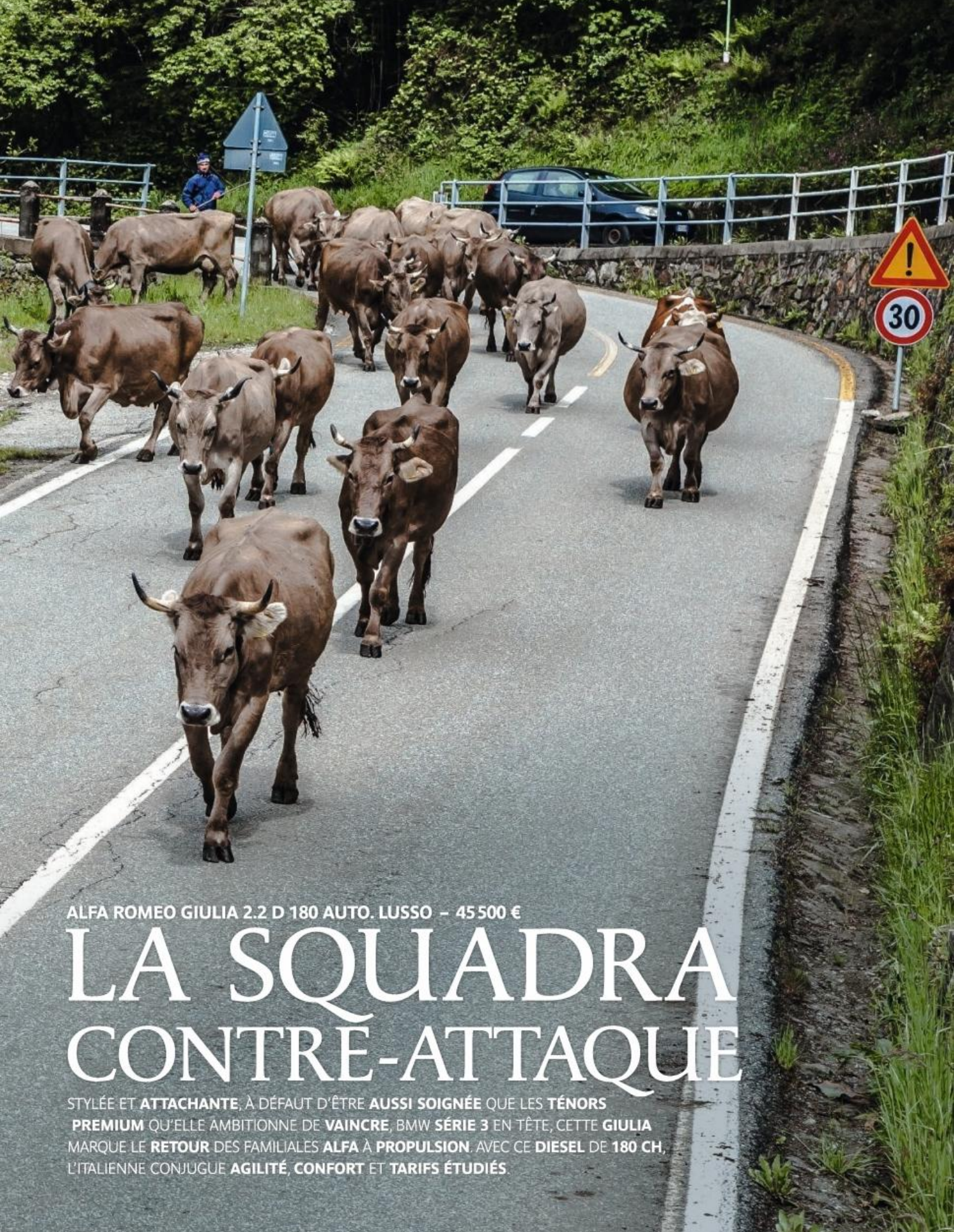
Ford France, 34, rue de la Croix de Fer - 78122 St-Germain-en-Laye Cedex. SIREN 425 127 362 RCS Versailles.

ford.fr



Go Further





ALFA ROMEO GIULIA 2.2 D 180 AUTO. LUSO - 45 500 €

LA SQUADRA CONTRE-ATTAQUE

STYLÉE ET **ATTACHANTE**, À DÉFAUT D'ÊTRE **AUSSI SOIGNÉE** QUE LES **TÉNORS**
PREMIUM QU'ELLE AMBITIONNE DE **VAINCRE**, BMW **SÉRIE 3** EN TÊTE, CETTE **GIULIA**
MARQUE LE **RETOUR** DES FAMILIALES **ALFA** À **PROPULSION**. AVEC CE **DIESEL** DE 180 CH,
L'ITALIENNE CONJUGUE **AGILITÉ**, **CONFORT** ET **TARIFS ÉTUDIÉS**.

Un regard sur la silhouette d'une autre Giulia, sur l'autoroute qui nous éloigne des mornes plaines du centre d'essai de Balocco (Italie), le fief des metteurs au point Alfa Romeo situé à 80 km à l'ouest de Milan, confirme l'influence BMW qui a présidé au design de la dernière née du constructeur milanais. Il y a de la Série 3 dans le profil. En témoigne le long capot, la découpe des vitres arrière, les poignées de portes et l'antenne "aileron de requin". Un parti pris qui signe le retour de l'italien aux roues arrière motrices, l'identité Alfa Romeo étant affirmée quant à elle par le *scudetto*, la calandre typique de la marque. La Giulia en impose dans la circulation. Tout comme elle séduit l'œil par son aménagement intérieur dans cette déclinaison haut de gamme Lusso, que j'ai tout loisir de détailler pendant les trois quarts d'heure nécessaires pour rejoindre les contreforts des Alpes, au-dessus de Varallo.

À vitesse stabilisée sur l'autoroute, la tenue de cap sereine, le 4-cylindres diesel et les bruits d'air bien muselés mettent en valeur la qualité de la sono à 11 haut-parleurs (540 €), qu'on vous recommande chaudement. Voilà qui ajoute au sentiment de bien-être qu'exhale cet habitacle élégant, faisant appel à une profusion de matériaux de qualité sur le haut de la planche de bord (le bas se pare de quelques plastiques moins flatteurs) et plutôt correctement assemblé. Le tout rehaussé de touches de bois et d'un cuir clair aussi cossu que salissant. L'ensemble dégage une sensation d'opulence, la position de conduite s'avère idéale et le bouton "Stop-Start" sur le volant – comme chez Ferrari – conforte le *Cuore Sportivo* cher à la marque.

S'inspirer du levier de vitesse des boîtes auto. BMW, façon *joystick*, est également une bonne idée. En revanche, pour commander le système multimédia, Alfa aurait dû s'affranchir de la molette singeant l'iDrive BMW ou le MMI Audi. D'abord

parce que la commande ici présente fait bas de gamme (toucher, bruit), ensuite parce qu'un écran tactile s'avère bien plus intuitif à manipuler. Autre reproche, si la dalle centrale se révèle de bonne taille, la résolution de l'écran GPS est trop petite pour présenter une carte digne de ce nom, cette dernière affichant un style vieillot qui plus est. Clairement, côté équipement dernier cri, si l'essentiel est là (freinage d'urgence automatique avec détection des piétons en ville, avertisseur d'angles morts...), l'italienne reste en retrait de ses rivales allemandes, entre autres, aux catalogues d'options aussi fournis que hors de prix.

Attendue par les références, la Giulia séduit par ses qualités routières et son confort. Mais tout n'est pas parfait

Sinon, tradition oblige chez Alfa, les rangements sont aussi rares que riquiqui. Ce qui n'empêche pas la Giulia d'accueillir dignement la famille, grâce à un meilleur rapport encombrement-habitabilité que celui de ses congénères d'outre-Rhin. L'espace ne manque pas derrière – l'imposant tunnel de transmission condamne, cependant, la place centrale – notamment pour les grands, qui peuvent étendre leurs jambes à loisir.

Pour son retour à la propulsion, l'italienne déploie un équilibre réjouissant. On n'en attendait pas moins d'une Alfa.



ALFA ROMEO GIULIA 2.2 D 180 AUTO. LUSO

CARACTÉRISTIQUES* Moteur 4 cyl. T-dies. 165, 2 143 cm³ Puiss. 180 ch à 3 750 tr/mn Couple maxi 450 Nm à 1 750 tr/mn Transm. AR, auto. dble-emb. 8 vit. Pneus AV-AR 225/40 R 18 - 255/40 R 18 L/Vh 4,64/1,86/1,43 m Réservoir 52 l Fabriquée en Italie

BUDGET

45 500 € BonusMalus 0 €
109 g/km de CO₂
Conso. mixte* 4,2 l/100 km

CONDUITE ET SÉCURITÉ

Agrément ● / Performances ●
Vit. maxi* 230 km/h
0 à 100 km/h* 7,1 s Poids* 1 445 kg
Tenue de route ● / Visibilité ●
Freinage d'urgence ●
Suspensions Ville ● Route ●

FONCTIONNALITÉS

Qualité perçue ● / Ergonomie ●
Aspects pratiques ●
Habitabilité AV ● AR ●
Coffre annoncé ● 480 dm³*

À L'USAGE

Main-d'œuvre** 87,30 € ●
À la revente ●

*Données constructeur **Taux horaire moyen de main-d'œuvre

Des palettes idéales

Grandes et placées suffisamment près du volant, les palettes incitent à utiliser le mode Manuel de la boîte auto.

Une interface décevante

Plutôt que de passer à un écran tactile, la Giulia préfère copier les allemandes. Mais la molette fait bas de gamme et, à l'usage, il manque une touche "retour" ce qui rend son utilisation fastidieuse.

Qualité à confirmer

Si les matériaux du haut de la planche de bord sont soignés et les ajustements corrects, des plastiques dénotent en partie basse et quelques détails de finition manquent de soin.



L'écran entre les cadrans fournit nombre d'informations, de la consommation (comme ici) au compteur de "g", en mode Dynamic.



La Giulia fait peu de cas des rangements: notez l'exiguïté des bacs de porte.



Comme chez Ferrari, le bouton "Stop-Start" est installé sur le volant. On s'y fait très vite.



La calandre typique de la marque donne toute sa personnalité à cette italienne ouvertement inspirée par la concurrence premium allemande.



Malgré sa taille respectable, l'écran central se contente d'afficher un écran de GPS bien trop petit. À revoir.



Si le coffre s'avère assez profond et annonce un volume convenable (480 dm³), l'ouverture manque d'amplitude.

Côté coffre, enfin, le volume annoncé (480 dm³, comme une Série 3) est correct mais l'accès étroit déçoit. Sachant que si les dossiers sont rabattables sur cette finition Lusso, l'option est facturée 250 € sur les autres niveaux de gamme.

Après ce "tour du propriétaire", cette Alfa n'apparaît pas aussi soignée qu'une Série 3, mais le meilleur est à venir. Car, partis d'une feuille blanche, les papas de la Giulia se sont échinés, à grand renfort d'aluminium, à limiter le poids à 1445 kg annoncés sur cette 2.2 diesel de 180 ch à boîte automatique (1505 kg pour une 320d auto.). Un gage de dynamisme, d'autant qu'Alfa a sérieusement peaufiné la mise au point du châssis. Dépourvue, pour l'instant, de l'amortissement piloté (d'ici la fin de l'année, il sera proposé moyennant 1100 € sur les Super et Lusso), la Giulia séduit par son compromis confort-tendue de route. Malgré les roues de 18 pouces à roulage à plat optionnelles (900 €), la familiale italienne absorbe, alors que nous atteignons enfin les premiers sommets des Alpes, les saignées et autres irrégularités de la route avec brio, sans quasiment trépider, grâce à un amortissement très progressif.

Plaisir de conduire

De la belle ouvrage que nous espérons retrouver sur les modèles de série, livrés à partir de septembre 2016. Et notre italienne du jour est d'autant plus agréable à conduire que l'efficacité routière est au diapason du confort. La conjugaison d'une direction très incisive et d'un train arrière imperturbable rend la Giulia aussi facile que ludique. Autant dire que c'est un plaisir d'arpenter ces routes de

L'EURO DE L'AUTO
1^{ER} ESSAI



Confortable, la suspension de la Giulia maîtrise ses dribles. Idéal pour semer ses adversaires

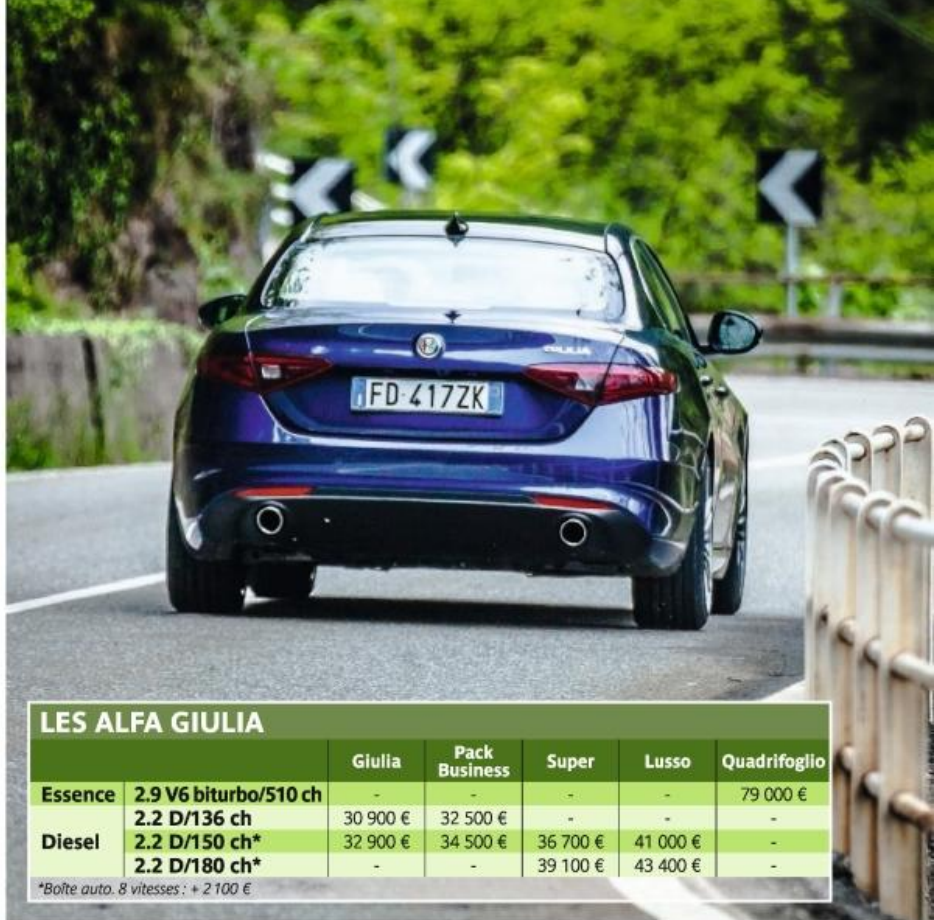


montagne, notamment sur la SP78 du côté de Civasco, la circulation fluide incitant à hausser le rythme. Dans cet exercice, le diesel 2.2, désormais totalement en aluminium, ne subjugue pas par ses relances – les 450 Nm sont si bien lissés qu'il faut regarder le compteur pour s'apercevoir de la vitesse – ni par sa discrétion lors des accélérations d'ailleurs, même si le mode Dynamic du système DNA, bien géré par la boîte auto., facilite la vie. Au besoin, il est toujours possible de passer les vitesses manuellement, les grandes palettes judicieusement accolées à la colonne de direction étant très accessibles. Les mouvements de caisse se révèlent si bien contrôlés que la belle enchaîne les montées et descentes de cols avec panache. Reste à peaufiner le ressenti qu'offre la direction – il est trop édulcoré en mode Neutre, c'est un peu mieux en Dynamic. Sinon, seuls les papas les plus sportifs regretteront que le train arrière soit tout le temps rivé au sol, aussi bien au lever de pied que lors des freinages appuyés et à l'accélération (sur le sec en tout cas), les autres ne remarqueront même pas que l'italienne est revenue à la propulsion.

Opération séduction

L'essayer c'est (presque) l'adopter. Cette nouvelle Alfa se rappelle ainsi au bon souvenir de ses rivales (BMW Série 3, Audi A4, Jaguar XE, Peugeot 508...) grâce à ses qualités routières. Autre point rassurant pour une marque dont la valeur cardinale n'est pas la fiabilité, la Giulia offre une garantie de trois ans ou 100 000 km au lancement, et elle fait attention à ses tarifs. À 45 500 € dans cette déclinaison haut de gamme, elle n'est pas donnée mais mieux placée qu'une 320d auto. Luxury affichée 48 900 €.

/// TEXTE GAËL BRIANCEAU — PHOTOS BERNARD ROUFFIGNAC



LES ALFA GIULIA

	Giulia	Pack Business	Super	Lusso	Quadrifoglio
Essence					
2.9 V6 biturbo/510 ch	-	-	-	-	79 000 €
2.2 D/136 ch	30 900 €	32 500 €	-	-	-
Diesel					
2.2 D/150 ch*	32 900 €	34 500 €	36 700 €	41 000 €	-
2.2 D/180 ch*	-	-	39 100 €	43 400 €	-

*Boîte auto. 8 vitesses : + 2 100 €

Le 2.2 devrait mieux contenir ses accents diesel à l'accélération, même si les joueurs adverses ne font pas mieux



Giulia Quadrifoglio, les chevaux de feu

Le mythe de la sulfureuse italienne est bien vivant. La preuve, avec cette Giulia bodybuildée, dont le volcanique V6 2.9 délivre 510 ch. À la clé, des performances hors normes – 3,9 s pour passer de 0 à 100 km/h selon Alfa. Sur le circuit de Balocco, en Italie, la prise en main est un jeu d'enfant avec la boîte auto. (une boîte manuelle est également disponible), tandis que le différentiel arrière sophistiqué, capable d'accélérer la roue extérieure (Torque Vectoring) de l'essieu propulseur, accroît encore l'agilité, la belle ne se faisant pas prier pour dessiner de jolies "virgules" sur l'asphalte. Reste qu'à 79 000 €, la Quadrifoglio n'est pas à la portée de tous ses tifosi. Un moteur essence "raisonnable", un 2.0 turbo de 200 ch, arrive à la fin de l'année.

UNE POULE TRÈS DISPUTÉE

Volvo S60: l'outsider suédois

C'est la plus ancienne du lot (2010), mais pas la moins chaleureuse: avec son habitacle zen, ses excellents sièges et ses diesels à la page, cette Volvo mérite l'attention. Mais vieillissante, la S60 ne brille ni par son dynamisme ni par son confort.



BMW Série 3: l'allemande incontournable

Restylée l'an passé, l'allemande est l'archétype de la familiale premium. Bien présentée et bénéficiant d'une finition au cordeau, la Série 3 s'enorgueillit de mécaniques régulièrement remises au goût du jour. Mais il lui manque un meilleur amortissement pour convaincre à 100%.



Peugeot 508: le joker français

Son logo fait moins envie, son ergonomie commence à dater et elle braque moyennement. Mais, pour le reste, la 508 est un sacré numéro 10. Outre un habitacle et un coffre très spacieux, elle séduit, à l'usage, par son châssis enjoué et un confort de roulement vraiment réussi.



Audi A4: difficile à contrer

Ça ne se voit pas trop, car elle a peu changé extérieurement, mais la nouvelle A4 a haussé son niveau de jeu, sans perdre ses fondamentaux. La présentation et la finition sont toujours aussi soignées, et, désormais, ses qualités routières sont dignes de figurer dans le dernier carré.

Jaguar XE: de bonnes intentions

Agacé de voir les allemands truster le podium du haut de gamme, Jaguar réplique avec la XE. Une familiale qui peut mettre en avant un châssis élaboré et un rapport prix-équipement affûté. Il ne lui manque qu'une bonne dose de charme à bord pour figer ses rivales.



ESPAGNE
SEAT LEON ST
Dès 21 215 €



L'EURO DE L'AUTO
MATCH



FRANCE
**RENAULT
MÉGANE ESTATE**
Dès 19 900 €



Soutes à ballons

Championne d'Europe en titre, l'équipe d'Espagne continue à imprimer son rythme sur la planète football. Dans l'univers automobile, la marque nationale Seat ne peut pas en dire autant, mais sa compacte Leon a bien rehaussé le niveau de jeu. Notamment grâce à sa version break ST aux tarifs toujours bien placés. Suffisant pour dribbler une Renault Mégane Estate bien plus habituée à jouer aux avant-postes ? Ici, le match est loin d'être joué, puisque le véritable affrontement sur le terrain, volant en main, attendra septembre 2016, date de commercialisation de la quatrième génération du break Renault. En revanche, notre arbitre spécialisé dans les mesures a déjà posé son mètre ruban dans leurs soutes. Plus haute et plus large que l'espagnole, la française est également bien plus longue une fois la banquette rabattue. Mais, lorsque les sièges arrière restent en place, la Leon revient dans le match : sous le cache-bagages, elle dispose du coffre le plus profond et, dans cette configuration, affirme pouvoir

emporter 587 dm³ de ballons, au coude-à-coude avec sa rivale (580 dm³). Notre arbitre devra donc revenir avec ses valises étalonnées, pas encore admises dans le break Renault, pour vérifier minutieusement les dires des constructeurs.



Carton jaune
aux astuces souvent
en option sur ces
deux breaks

Côté pratique, le duel reste tout aussi serré. Moyennant 200 €, la Mégane propose un pack Easy Break intéressant, comprenant un dossier passager avant rabattable (option à 65 € sur la Leon), utile pour transporter de longs objets, tandis que les rangements cachés sous le plancher du coffre sont alors recouverts par deux tablettes. L'une d'elles peut ainsi être disposée à la verticale pour compartimenter l'espace. Suffisant pour assurer la victoire à la France ? Pas vraiment, car il faut aussi choisir ce pack pour disposer de tirettes permettant de rabattre les dossiers arrière d'un seul geste, une astuce de série sur la Leon. Si la Bleue semble dominer, il faudra bien attendre son essai à l'automne pour le coup de sifflet final. /// TEXTE YOHANN LEBLANC



Aspects pratiques. Sans réinventer le genre, le coffre se révèle spacieux et facile à modular.



Moderne. Écran géant, affichage tête haute... Les versions huppées évoquent une Talisman en réduction.



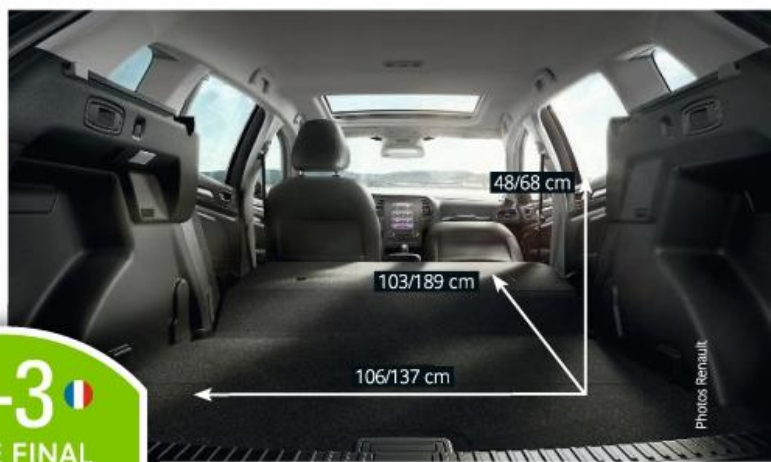
Gamme ultra-large. Puissances de 110 à 290 ch, versions 4 roues motrices... l'espagnole laisse le choix.



Prix serrés. Cette Mégane contient ses tarifs d'accès sans trop rogner sur l'équipement.



Confort. Située dans la lignée de la berline, cette Mégane devrait briller par le ouaté de ses suspensions.



2-3
SCORE FINAL

LADY MARIANNE :

– J'en ai assez de cette forêt, c'est trop demander un week-end au soleil ?

ROBIN DES BOIS :

– Mais vous n'y pensez pas, les chemins sont peu sûrs et ... (À VOIX BASSE) je ne suis pas Crésus.

PETIT JEAN (SERVIABLE) :



Visa Premier : soyez sûr de voyager dans les meilleures conditions aussi bien en France qu'à l'étranger.

- Jusqu'à 25 % de réduction toute l'année chez nos partenaires
- Une assistance et des assurances Visa Premier : pour être protégé dans tous vos déplacements.



Offres réservées aux détenteurs de la carte Visa Premier. Conditions et informations dans les notices d'informations sur le site visa.fr

Être Premier aura toujours ses avantages.

VISA



L'EURO DE L'AUTO
MATCH

FRANCE
BUGATTI CHIRON



ANGLETERRE
**ASTON MARTIN
VULCAN**

Choc des Titans

V12 7.0 atmosphérique de plus de 800 ch en position centrale avant, coque carbone, énorme vrai diffuseur arrière, aileron digne des 24 Heures du Mans et boîte de course séquentielle X-Trac à 6 rapports montée sur le train arrière... La Vulcan, c'est une athlète de haut niveau, de course même, une attaquante de pointe, non homologuée pour la route, et qui ne le sera jamais. Comme pour célébrer la mythique course d'endurance française, elle ne sera produite qu'à 24 exemplaires, pas un de plus, et dotée de suspensions réglables à basculeurs, d'un ABS paramétrable selon 11 lois et d'un volant en carbone ouvert type F1. Bref, l'anglaise joue sur l'ultra-sportivité, le rapport poids-puissance et l'efficacité de son châssis plaqué au sol par les 1 364 kg d'appui dont elle bénéficie à sa Vmax de plus

de 330 km/h, afin de pouvoir rivaliser avec les 420 km/h promis par la française. Car, avec les 1 500 ch et 1 600 Nm de couple de son monstrueux W16 8.0 quadri-turbo, la Bugatti Chiron sera intouchable une fois lancée. Sauf que, avoisinant les 2 tonnes, l'alsacienne manufacturée à Molsheim (67) ne pourra dribbler et slalomer aussi vivement que l'anglaise dans les virages, surtout s'ils sont serrés. Une masse élevée qui s'explique aussi par le confort de son équipement ultra-fourni et une polyvalence d'usage qui, vraisemblablement et à l'image de sa devancière Veyron, sera absolument sidérante, capable tout à la fois d'aller chercher le pain en centre-ville sans un hoquet, mais aussi de doubler un TGV lancé à pleine vitesse... Essayez un peu de faire ça avec la Vulcan, tiens ! /// CHRISTOPHE CONGREGA



Ballon d'or
à la Bugatti,
qui perpétue
l'esprit d'Ettore



Des performances stratosphériques de la départementale à l'Autobahn.



Un luxe intérieur de limousine, où matériaux modernes ou traditionnels sont suprêmes.



Une polyvalente inattendue, avec son indéniable capacité à faire la course et les courses.



Une agilité inégalable... à condition d'avoir votre propre circuit.



Avec seulement 24 exemplaires, la Vulcan réussit à être plus rare que la Chiron.



3-2
SCORE FINAL



PHOTOS: CONSTRUCTEURS



2 KITS COMPLETS POUR DES RÉSULTATS PROS !

ÉVITEZ LA CONTRE-VISITE AU CONTRÔLE TECHNIQUE



**Optiques très ternies
ou opaques ?**

**Optiques légèrement
jaunies et ternies ?**



AVANT



APRÈS

➤ **KIT RÉNOVATION
OPTIQUES**
RÉNOVATION MACHINE



➤ **TRAITEMENT
DES OPTIQUES**
RÉNOVATION MANUELLE



LIGNE DE SOINS **POUR VÉHICULE**

Retrouvez toutes les infos sur nos produits
et nos gammes sur www.gs27.com



FABRICATION FRANÇAISE



Rejoignez-nous
sur Facebook !

Division exigeante

PEUGEOT 308 ET MINI 5-PORTES ONT DES FAÇONS BIEN À ELLES D'OCCUPER LE TERRAIN DANS CETTE TRÈS EXIGEANTE **DIVISION DES COMPACTES**. BEAUCOUP DE STYLE ET UN VRAI CÔTÉ BRANCHÉ POUR UNE MINI **REINE DES TABLOÏDES**. LE PLEIN D'ÉQUILIBRE ET DE CONFIANCE, AVEC ENTRAÎNEMENT DRASTIQUE POUR UNE 308 TRÈS EN JAMBES.



FRANCE
PEUGEOT 308





308

Plus classique et plus fluide. À bord de la 308, les choses apparaissent plus pratiques. Mais le petit volant ne fait pas l'unanimité.



Mini

Comme sorti d'un cartoon. Le cockpit Mini et son énorme compteur central mise davantage sur l'esthétique que sur l'ergonomie.

La Mini fait penser à ces joueurs qui, comme pour illustrer un jeu brillant, mettent leur style en avant. Coupe de cheveux savante, décoloration parfaite, tatouages "de la mort qui tue", la petite anglaise va presque aussi loin. Elle soigne son look de près, s'accessorise à foison et vous reçoit dans un environnement avenant, à la fois typé, bien réalisé, comme sorti d'une bande dessinée. Avec son gros compteur central, ses diverses commandes originales dessinées avec soin et sa dotation riche doublée de nombreuses options, elle apporte une séduisante touche de fantaisie dans une catégorie où le classicisme est souvent de rigueur. Ainsi, la british propose un système multimédia capable d'égayer le plus geek des geeks. Le Mini Connected (Pack allant de 1 800 € à 2 550 € selon la finition) les ravira, avec un dialogue direct entre la voiture et le smartphone, l'accès à Facebook, Twitter ou autre application via l'ordinateur de bord, et même la possibilité de brancher une caméra GoPro (affichage sur l'écran central) pour mieux se regarder rouler. Lovely mais ces artifices fonctionnent en roulant, ce qui, à nos yeux, s'avère trop périlleux.

La faute du twitt au volant

Du coup, les nombreuses aides à la conduite proposées – alerte angle mort, franchissement de lignes, lecture des panneaux, régulateur de vitesse adaptatif, freinage d'urgence automatique entre 10 et 60 km/h – n'auront rien d'inutile lorsque les joueurs seront en train de "liker" ou "twitter" au volant. Il serait bon que les constructeurs s'entendent sur le sujet avant de se faire tacer par une maréchaussée qui ne manquera pas de sortir le sifflet. Si un smartphone peut également papoter avec son ordinateur de bord, la 308 ne va pas aussi loin. Son allure se veut sobre sans occulter le design, notamment dans l'habitacle : le côté dépouillé tranche fatalement avec l'exubérance de l'équipe



ANGLETERRE
MINI 5-PORTES



rivale. Une certaine élégance transpire du dessin volontairement fluide, doublé d'une ergonomie que peut lui envier la Mini. Rien de trop compliqué à bord de la Peugeot, qui donne plus envie d'écouter un petit *Midnight Special* de Jimmy Smith que d'aller surfer sur le Net. Une route, une musique, un volant, c'est souvent suffisant pour rejoindre en pleine forme son stade préféré.

Un must autoroutier et citadin

Le pragmatisme de la française se retrouve aussi sur la route, où elle met immédiatement en avant cette qualité de comportement et ce rapport confort-tenue de route (particulièrement en roues de 17 et 18 pouces) qui ont fait sa réputation. Ce train avant précis, incisif, cet équilibre remarquable, font d'elle un must routier, autoroutier et même citadin. Face à ce "monstre" d'équilibre, reconnu par ses pairs et les autres, la Mini a fort à faire. Elle évolue plutôt bien, toujours grâce à ce train avant qui fait illusion (sans être aussi précis ni adhérent que celui de sa rivale), laissant dans beaucoup d'esprits le sentiment d'être un engin vif et rigolo. Cette version 5-portes est cependant plus longue de 19 cm, pour un empattement

supérieur de 7,2 cm, soit 3,98 m au total. Ce qui la rend un peu moins rapide de réaction (rien de grave), mais apporte un gain sensible en confort, notamment avec les suspensions pilotées (510 €). Elle n'atteint certes pas le "toucher de route" Peugeot ni son moelleux. De même, malgré ses 5-portes, la Mini ne peut lutter en habitabilité avec la 308, plus longue de 27 cm. Un "détail" qui dessert la française en ville mais la sert partout ailleurs. Avec son coffre capable d'accepter de 425 à 1 170 dm³ de bagages (contre 220 à 690 dm³ pour son adversaire), et son habitacle nettement plus spacieux, la Peugeot siffle ici la fin d'un match qu'elle remporte pour son implacable homogénéité.

Pas de quoi transformer la Mini en hooligan. Après tout, elle ne fait que s'immiscer habilement entre la 3-portes (3,82 m) et le Countryman (4,10 m), apportant ainsi un peu plus d'espace aux mamans sans leur imposer de créneaux dantesques. Et puis, même si la Peugeot marque tous les buts qu'elle veut, la Mini garde pour elle son côté glamour qui laisse penser que, malgré ses 1,95 m, Zlatan la choisirait plutôt qu'une 308. À moins qu'une GTI...

/// TEXTE IVAN MAGOT - PHOTOS BRUNO PICAULT

Nos joueurs préférés

Dans l'équipe 308,

qui culmine à 37 400 € avec la très chouette GTI de 270 ch, nos chouchoux sont les 110 et 130 ch essence (mais les 82 et 205 ch ont eux aussi le niveau). En diesel, l'abordable HDI 100 et le tonique 150 sont sélectionnés d'office (120 et 180 ch juste derrière). La boîte auto., réussie, est possible dès 120 ch.

Le team Mini

Cette 5-portes (de 17 350 € à 35 200 €) s'articule autour de quatre essence (3-cyl. 1.2 de 75, 102, 136 ch, et 4-cyl. 2.0 de 192 ch) et trois diesel (3-cyl. 1.5 de 95 et 116 ch ainsi qu'un 4-cyl. 2.0 de 170 ch). Le 136 ch et le 116 ch diesel sont nos avant-centres favoris. La boîte auto. est quant à elle possible dès 102 ch.

Peugeot 308
Dès 18 800 €

Mini 5-portes
Dès 17 350 €

La Peugeot prend le score pour son implacable homogénéité, mais la Mini n'en tremble pas de honte pour autant.



308

La 308 met en exergue son train avant remarquable et son rapport confort-comportement de référence.



Mini

Sans atteindre la perfection, le confort marque une nette amélioration. Le châssis reste "fun" mais moins efficace.



Carton rouge
à la Mini qui twitte
en roulant



Il paraît que 27 cm, ça compte ! Vrai. Avec ce beau supplément, la Lionne domine en habitabilité pure.



La Mini gagne de l'espace à l'arrière. Cependant, deux grands gabarits en tandem devront négocier leur cohabitation.



Un comportement au-dessus du lot.

Le compromis confort-efficacité proposé est unique.



Sa frimousse joyeuse égaye la catégorie.

La Mini reste équilibrée et peut se personnaliser à l'envi.



Plus longue et plus accueillante.

Avec 27 cm de plus, la 308 optimise l'espace offert à ses occupants.



La Mini est à la fois compacte et logeable.

Le Countryman vient en renfort pour le match retour !



Une homogénéité sans faille.

La française est d'une rare aisance dans nombre de domaines.



La 308 est plus à même d'honorer la fonction familiale : à regarder l'image de ce coffre, y'a pas photo !



En version 5-portes, la Mini sauve les meubles et se découvre une dimension pratique. Un bel effort de la part du constructeur anglais.



3-2



SCORE FINAL



FRANCE
ALPINE A120
Environ 49 900 €

L'EURO DE L'AUTO
MATCH

À JOUER
PROCHAINEMENT



B. Rouffignac

Certes, l'affiche Porsche vs Alpine est légèrement prématurée : la française ne rejoint pas les terrains de jeu avant l'année prochaine. Mais ne boudons pas notre plaisir de voir ces deux-là s'affronter sur le papier. Le challenger français devra d'abord gagner le match de la crédibilité pour s'imposer dans l'esprit des acheteurs des coupés sportifs. À voir le zèle apporté à l'intérieur, les matériaux s'annonçant particulièrement soignés, le pari n'est pas impossible. D'autant qu'avec son architecture à moteur arrière et l'obsession de légèreté qui a guidé la mise au point de celle qui devrait s'appeler A120, les performances font saliver. Bien posée sur ses appuis et forte de 250 ch en début de carrière (des versions 275 et 300 ch sont aussi dans les cartons), la française promet de passer de 0 à 100 km/h en 4,5 s, quand l'allemande, en variante 718 dotée du récent 4-cylindres 2.0 turbo de 300 ch et de sa boîte PDK à double embrayage, annonce 4,7 s. Face au meneur de jeu allemand, réputé pour l'efficacité de son châssis, l'Alpine devrait se montrer également très agile, au point que les quatre roues directrices, un temps envisagées, ont été jugées inutiles. L'inconnu reste la voix du 4-cylindres turbo : alors que la Porsche nous a déçus sur ce point (voir "L'A.M." n° 841), Alpine promet qu'il a figolé sa partition. Autant dire que le match n'est pas joué d'avance. /// G.B.



ALLEMAGNE
PORSCHE CAYMAN
Dès 56 810 €



AUTRICHE



FRANCE

B. Rouffignac

KTM X-BOW GT VS SECMA F16 TURBO

Chez les juniors aussi, c'est l'Euro de l'Auto. Une catégorie dans laquelle figure la F16 Turbo de Secma (environ 32 000 €). Encore "poussin" l'année dernière, la F16 a changé de catégorie en 2016 et s'adjuge désormais les services du 1.6 THP de PSA Peugeot-Citroën. Forte de ses 205 ch, pour un poids de 657 kg à vide, elle est donc plus sereine pour affronter la X-Bow GT de KTM (dès 98 400 €). Motorisée par un 2.0 TFSI d'origine VW, l'autrichienne affiche 285 ch. Plus puissante, mais aussi plus lourde, d'environ 200 kg. Les performances annoncées sont proches pour ces deux karts. À leur volant, les sensations sont garanties ! /// F.L.



FRANCE



BELGIQUE

PGO HEMERA VS IMPERIA GP

Imperia est une vieille équipe dans le monde de l'auto puisqu'elle est née en 1907, en Belgique. Disparue en 1958 puis rachetée en 2008 par Green Propulsion, la marque cherche depuis à faire gagner son poulain : un roadster hybride baptisé GP (Dès 94 400 €). Présenté au Salon de Bruxelles en 2015, ce dernier annonce 60 km d'autonomie en tout électrique et une vitesse de pointe de 216 km/h. Problème, toujours aucune trace de lui sur les pelouses... À l'inverse, la Hemera (environ 43 000 €), de l'équipe PGO, mène depuis 2009 une carrière paisible. En 2012, BMW renforce les rangs français en prêtant son 1.6 turbo. Grâce à lui, l'Hemera promet de traverser le terrain en moins de 6 secondes ! /// F.L.



SUÈDE



FRANCE

B. Picaut

VOLVO V40 VS DS 4

À l'image de Zlatan Ibrahimovic, la V40 (dès 24 340 €) est une suédoise de caractère. Son habitacle affiche des lignes douces et s'avère spacieux. Elle paraît également mieux équipée que son adversaire pour éviter les blessures, grâce à un arsenal sécuritaire complet. La DS 4 (dès 27 200 €) n'a cependant pas à rougir de son intérieur chaleureux et peut se targuer d'un design proche du coupé, avec des poignées de portes arrière dissimulées dans les montants. De plus, la couleur de son toit et de ses rétroviseurs est personnalisable. Des deux côtés, une certaine exclusivité et, au final, des joueuses pour qui l'élégance prime. /// F.L.

SCORE FINAL : 22 BUTS À 18 POUR LA FRAAAANCE !

Alors que les Bleus de Didier Deschamps s'échauffent à l'heure où nous imprimons, notre Euro de l'Auto tient son favori : la France, emmenée par Renault-Citroën-DS-Peugeot. À mesure que notre

dossier prenait forme, nos journalistes, devenus commentateurs sportifs, ont eu des moments de doute, notamment lorsque l'Espace a fait match nul contre le Discovery, ou quand la Talisman a perdu

face à la Superb. Malgré la pugnacité de nos concurrents européens réunis en une seule équipe, le Trophée nous tend les bras. Restent quelques matchs pas simples à jouer (ci-dessus)... /// A.L.

Photos constructeurs



Bye-bye
les hôtels...



Redécouvrez
le camping !

Réservez vos vacances en camping sur www.mycamping.com

Les garanties MyCamping



Un paiement
100% sécurisé



Un service client
disponible et dédié



Les meilleurs
établissements



Des avis clients
authentiques



Les offres au
meilleur prix

BMW M2 AU TOUR AUTO 2016

LA CHEVAUCHÉE FANTASTIQUE

SUIVRE LE TOUR AUTO, CE **FORMIDABLE RASSEMBLEMENT D'ICÔNES AUTOMOBILES DES ANNÉES 1950 À 1970**, C'EST DÉJÀ UNE SACRÉE EXPÉRIENCE. MAIS, LE FAIRE AVEC LA **NOUVELLE BMW M2**, EXCITANTE HÉRITIÈRE DES PREMIÈRES M3 6-CYLINDRES, EST UNE OCCASION UNIQUE DE MÊLER SPORTIVES DU PRÉSENT ET DU PASSÉ, POUR UNE SEMAINE MÉMORABLE.





D'habitude, rouler en convoi à petit trot a le don de m'agacer. Sauf qu'être "englué" sur la N118, au sud-ouest de Paris, au milieu de Jaguar Type E (1953), Ford GT40 (1966), Alfa Romeo Giulia (1963) et autres Ferrari 250 GT (1960) a un parfum de surnaturel. L'esprit embrumé par l'heure matinale, je pourrais me croire encore en plein rêve. Mais non. Les odeurs d'essence et les mélodies d'exception qui envahissent l'espace me ramènent dare-dare à la réalité. Il est à peine 6h30, et le Tour Auto 2016 vient de s'élancer dans notre capitale, direction le Sud. Un barnum de 240 sportives engagées, sans compter les 180

véhicules d'assistance et d'organisation... et notre M2. Impossible de l'inscrire, seules les voitures qui ont participé au Tour Auto entre 1951 et 1973 sont admises, à quelques exceptions près. Mais l'opportunité de suivre l'épreuve constitue un formidable terrain d'essai. J'ai déjà eu la chance, en février dernier, de tester la M2 sur l'impressionnant circuit de Laguna Seca, en Californie. C'est un plaisir de pouvoir l'éprouver "à la maison", car la petite nouvelle de la fratrie M s'avère peut-être, avec son gabarit compact (4,47 m), la plus excitante de la famille. Derrière son physique bodybuildé qui fera jaser tout le long du parcours, elle profite d'un six-en-ligne 3.0 turbo de 370 ch, ainsi que des trains

roulants et du différentiel autobloquant piloté des grandes sœurs M3 et M4. De jolies promesses de sport, même si, pour l'heure, il faut garder la tête froide, la maréchaussée surveillant scrupuleusement ce début de journée. Pour les concurrents inscrits en "régularité", qui doivent tenir une cadence imposée, les choses sérieuses commencent dès le château de Courances (Essonne). Ceux qui ont choisi le mode "compétition" se contentent de rallier la première épreuve chronométrée. Il flotte dans l'atmosphère un esprit de fête. Le parcours a des airs de procession, jalonnée de nombreux amateurs enthousiastes, aussi prompts à dégainer un geste de sympathie que l'appareil photo.

Une ambiance survoltée

Nous arrivons dans l'Yonne. Certains, comme l'association "Les Belles d'époque" de Villemanoché, n'ont pas hésité à sortir leurs propres anciennes pour saluer le passage du

convoi. Au premier regroupement, à Sens, la GT40 que nous avons suivie ce matin prend feu, vite maîtrisée par les mécanos à coups d'extincteur à poudre. L'ambiance, survoltée par des vieilles mécaniques toutes plus volubiles les unes que les autres (les normes antibruit sont depuis passées par là), est encore sublimée par les mélanges d'odeur d'huile et d'essence, qui rappellent les garages de mon enfance. Dans ce joyeux capharnaüm, parmi les officiels qui tentent, tant bien que mal, de parquer au mieux les voitures au milieu d'une foule insouciante, une Ligier JS2 de 1975 fait une entrée fracassante, son V6 Maserati déchirant les tympans.

Pas question de s'éterniser, car les premiers concurrents sont déjà partis, et il nous faut les rattraper ! Notre M2 ne demande que cela, et s'il faut raison garder, les excellentes reprises – 80 à 120 km/h en 2,8 s, ça cause – aident à raccourcir les dépassements. Et puis, si les suspensions très fermes rendent fidèlement compte des défauts





Mélodieux, suave,
le six-en-ligne
BMW s'avère très
linéaire de
fonctionnement.
N'empêche,
quelle allonge !



Sur les épreuves sur circuit (notez les casques),
les concurrents ne ménagent pas leurs montures.



Sûr que ce pompiste
de Bourgogne croit
au Père Noël depuis
que le Tour Auto est
venu vider ses cuves



Quand il s'agit de filer le train aux concurrents, ici une BMW 2002 ti, la M2 répond toujours présent.



Sur les circuits, comme ici à Bresse, les concurrents inscrits en compétition n'ont qu'un ennemi : le chrono.



Suivre les concurrents, c'est vraiment comme utiliser une machine à voyager dans le temps



de la route, les excellents sièges préservent du mal de dos. En revanche, avec un appétit de 12 l/100 km en moyenne depuis le départ, le petit réservoir (52 l) exige déjà un ravitaillement... Nous retrouvons une file indienne de concurrents devant les deux uniques pompes à essence du petit village de Noyers. La journée s'écoule ainsi, d'étapes en surprises, et c'est fourbus mais ravis que nous rejoignons le parc fermé au Palais des Congrès de Beaune (Côte-d'Or).

La seconde étape, qui démarre en direction du circuit de Bresse, avec un passage à l'abbaye de Cluny (Saône-et-Loire) pour déjeuner, apporte aussi son lot d'émotions : dans le trafic, alors que j'admire une Ferrari 275 GTB, une Abarth Simca visiblement très en retard dépasse tout le monde comme une furie. Je lui cède le passage puis décide de la suivre. Depuis l'habitacle de la BMW, le spectacle du travail des pneus et des éléments de suspension de cette italo-française aux entrailles très visibles fait peur à voir (que les châssis ont progressé depuis !). À se demander si ce concurrent trop pressé ne va pas finir dans le fossé... Pour ma part, je conduis presque le coude à la portière, même si, dès que la route se dégrade, la M2 perd de son équilibre. La preuve le lendemain, durant la troisième étape, qui rallie Lyon à Valence. Entre Rive-de-Gier (Loire) et Saint-Bonnet-le-Froid (Haute-Loire) – un village célèbre pour avoir accueilli le rallye Monte-Carlo

jusqu'en 2014 –, la BMW trouve, cette fois, un terrain favorable pour s'exprimer. Après la première épreuve spéciale du jour sur route fermée, qui nous a obligés à un sacré détour, l'itinéraire, sinueux et désert à souhait, permet à la M2 d'étaler sa pugnacité. Servie par une direction tranchante, à défaut d'être assez bien centrée, une répartition des masses équilibrée et des pneus Michelin Pilot Sport très adhérents, la bavaroise rattrape et dépose les anciennes Porsche, Alpine, Lotus et autre Dino, que nous dévorons avec une facilité déconcertante.

Timbre rauque et envoûtant

Le fonctionnement du six-en-ligne a beau se montrer trop linéaire à mon goût, les 500 Nm de couple délivrés sous overboost permettent de dépasser avec la même facilité qu'un gros cube... quand la route est suffisamment large. User et abuser de ce moteur est d'autant plus réjouissant que son timbre rauque et envoûtant égale bien des mécaniques présentes sur ce Tour Auto. Mieux vaut, en revanche, laisser la boîte DKG à double embrayage en mode automatique Sport, le Sport + étant trop extrême. Le changement des vitesses manuel via les palettes au volant se passe bien à la montée. Mais la transmission est souvent lente à rétrograder, voire elle refuse de rentrer la vitesse demandée. En outre, cette BMW apprécie peu quand la route se dégrade, au point



À l'image de la grande boucle, le Tour Auto a son lot de supporters fidèles qui égayent le parcours.



que, sur les revêtements très bosselés, l'amortissement trop lâche perturbe l'équilibre ainsi que la motricité et peut générer des écarts intempestifs. Rien à voir avec l'ancienne Série 1M, qui tenait du taureau sauvage sur mauvaises routes, mais cette M2 mériterait d'être mieux suspendue, d'autant que l'amortissement piloté n'est pas disponible en option.

Après une seconde épreuve chronométrée marquée par un participant parti en tonneaux (heureusement sans gravité pour les occupants) et un déjeuner tardif au château de Gourdan (Ardèche), la jauge d'essence baisse dangereusement. Les rares stations sont prises d'assaut et à défaut du sans-plomb 98 recommandé, 20 litres de sans-plomb 95 nous permettent de rallier Valence sans sueur froide. Avec tout de même une certaine émotion, car, après ces trois étapes, la récré est finie, et il est l'heure de rentrer. Non sans visiter une dernière fois le parc fermé, histoire d'admirer encore ces morceaux d'histoire sur roues qui fascinent toujours autant de monde. Comme quoi, la passion automobile reste bien vivace, comme le prouve le succès de cette attachante mais perfectible M2, dont tous les exemplaires prévus pour la France en 2016 sont déjà vendus.

/// TEXTE GAËL BRIANCEAU - PHOTOS BRUNO PICAULT

Croiser une Porsche 904 GTS (1964) au détour d'un virage, il n'y a que sur ce genre de manifestations que l'on peut en rêver.

Dans 50 ans, la M2 aurait sa place dans une épreuve du calibre du Tour Auto



BMW M2 DKG

Prix 65 960 € Moteur 6-cyl. T-ess. 245, 2 979 cm³ Puissance 370 ch à 6 500 tr/mn Couple maxi 465 Nm** à 1 400 tr/mn Transm. AR, auto, double-emb. 7 vit. Pneus AV-AR 245/35 - 265/35 R 19 L/h 4,47/1,85/1,41 m Poids*/Réservoir 1 575 kg/52 l Coffre* 280 dm³ Vitesse maxi 250 km/h*** 0 à 100 km/h* 5,2 s 80 à 120 km/h en Drive* 2,8 s Freinage à 130 km/h* 63 m Bruit à 130 km/h* 73 dBA Conso. moyenne* 10,7 l/100 km (3 600 € de malus CO₂)

*Mesures sous protocole L'Automobile Magazine
500 Nm temporairement *270 km/h avec le Pack Expérience M (2 500 €)

ABONNEZ-VOUS À L'Automobile

MAGAZINE

PLUS DE
50%
DE RÉDUCTION !



Photo DR



ALAIN AFFLELOU
EXCLUSIVITÉ



TAG Heuer
AVANT-GARDE EYEWEAR

La « Célèbre charnière 27° » se caractérise par sa discrétion et sa fonctionnalité. L'angle parfait permet aux branches de s'ouvrir tout en restant invisible ! Le souci du détail est la meilleure manière d'atteindre le succès dans le sport comme dans les affaires ; une des raisons pour laquelle la collection 27° sera votre parfait allié tout au long de la journée.

L'AUTOMOBILE MAGAZINE

1 AN (12N°)

+

LES LUNETTES DE SOLEIL TAG HEUER

69€

AU LIEU DE 197,20€* !

D'AUTRES OFFRES D'ABONNEMENT SUR BOUTIQUE.MOVEPUBLISHING.COM

BULLETIN D'ABONNEMENT

A retourner à L'Automobile Magazine – Service Abonnements – 4 rue de Mouchy – 60438 Noailles Cedex

OUI, je profite de cette offre spéciale et m'abonne à
L'Automobile Magazine pour 1 an (12 n° dont 1 double)
+ la paire de solaires Tag Heur : **69€ seulement**
au lieu de 197,20€*.

Ci-joint mon règlement par :

- ☐ Chèque bancaire à l'ordre de Move Publishing
☐ Carte bancaire (Visa, Eurocard ou Mastercard)

n° : _____

Date de validité : _____

Signature

Mes coordonnées :

A16842 - AB12A35

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

CP : _____ Ville : _____

Tél : _____

E-mail (majuscules) : _____

- ☐ Cochez cette case pour être informé(e) des offres promotionnelles de L'Automobile Magazine.
☐ Cochez cette case pour être informé(e) des offres promotionnelles de ses partenaires.

*Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/10/2016 dans la limite des stocks disponibles. * Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro de L'Automobile Magazine au prix de 4,20€ (hors n° spéciaux) et les solaires Tag Heur au prix de 149€ (+9€ de frais de port). Prix de vente public – RCS Nanterre B 582 011 094 - Photos non contractuelles - Conformément à la Loi Informatique et Libertés du 06/01/1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Il vous suffit de nous écrire en nous indiquant vos coordonnées.

FORD EDGE

TDCi 180 i-AWD Titanium **45 000 €**

Remède tardif

POUR COIFFER SA GAMME DE SUV EN EUROPE, **FORD** A DÉCIDÉ DE PUISER DANS SON CATALOGUE NORD-AMÉRICAIN ET **DÉGAINE LA DEUXIÈME GÉNÉRATION D'UN EDGE** AUSSI LONG Q'UN **S-MAX**. SI L'ENGIN NE MANQUE PAS DE QUALITÉS, LE **TIMING** POSE QUESTION.



Chez nous, le Edge est un gros morceau. Mais sur le continent américain, d'où il est originaire, il a une taille raisonnable !



Pour déverrouiller les dossiers de banquette, il faut appuyer sur ce bouton. En revanche, le rabattage se fait manuellement.



On trouve à l'arrière une prise 230V, comme à la maison. Pratique pour brancher, par exemple, un ordinateur.

Le Edge brille sur la route par son confort de suspension. Côté diesel, le 2.0 TDCi 180 est un peu juste.



FORD EDGE

TDCi 180 4x4 Titanium

CARACTÉRISTIQUES* Moteur **4 cyl.**
T-diesel 165, 1997 cm³ Puissance
180 ch à 3500 tr/mn Couple maxi
400 Nm à 2000 tr/mn Transm.
4x4, méca., 6 vit. Pneus AV-AR
235/55 R19 L/vh **4,81/1,93/1,69 m**
Réservoir **69 l** Fabriquée au Canada

BUDGET

45000 € Malus **900 €**

149 g/km de CO₂

Conso. mixte* **5,8 l/100 km**

CONDUITE ET SÉCURITÉ

Agrément ● / Performances ●

Vit. maxi* **200 km/h**

0 à 100 km/h* **9,9 s** Poids* **1913 kg**

Tenue de route ● / Visibilité ●

Freinage d'urgence ●

Suspensions **Ville ● Route ●**

FONCTIONNALITÉS

Qualité perçue ● / Ergonomie ●

Aspects pratiques ●

Habitabilité **AV ● AR ●**

Coffre annoncé* **602 dm³**

À L'USAGE

Main-d'œuvre** **81,60 €**

À la revente ●

Saviez-vous que le monde est sur le point de succomber à une maladie on ne peut plus contagieuse ? Son nom : la "SUV-ite". Son symptôme principal : une envie irrésistible de jouer les baroudeurs et de conduire en hauteur. Depuis des années déjà, cette fièvre est entretenue par tous les constructeurs. Ford, pour sa part, s'attend à un pic de contagion d'ici à 2020... Traduisez une explosion du nombre de ventes. Alors, évidemment, la marque américaine propose un nouveau remède pour "nous soigner".

Afin d'épauler ses EcoSport (4,02 m) et Kuga (4,52 m) déjà prescrits dans nos contrées, Ford s'est en effet décidé à délivrer un visa européen au Edge, dont la deuxième génération est sortie il y a un peu plus d'un an outre-Atlantique. Les origines de la "bête" laissent peu de place au doute. Du chrome sur la calandre, un gabarit généreux, en particulier en largeur : 1,93 m contre 1,92 m pour le monospace Galaxy. Si le Edge se classe parmi les véhicules de taille moyenne en Californie, il est à ranger dans la catégorie des "beaux bébés" chez nous, à l'image des BMW X5 ou Kia Sorento. Comme ces derniers, le Edge s'adresse à ceux qui voient la vie en grand. Et cet américain produit au Canada ne lésine pas. Si, aux places avant, on est traités comme des rois avec des sièges aussi larges que confortables et une planche de bord pas trop massive à la finition convenable, les occupants de la

banquette arrière ne sont pas en reste. Avec de la place pour étendre les jambes et une hauteur sous plafond digne d'un loft, le Edge, sait y faire pour se mettre la famille dans la poche. La soute non plus ne fait pas dans la demi-mesure, avec plus de 600 dm³ sous tablette, et le triple une fois la banquette rabattue ! Généreux côté pratique, le Edge, en bon américain, en fait aussi des tonnes au chapitre équipements. À l'inévitable écran tactile multimédia simple à utiliser et livré de série s'ajoutent des raffinements comme le volant chauffant, le hayon à ouverture et fermeture électriques ou encore l'Active Noise Control, dispositif qui fonctionne à la façon d'un casque antibruit pour voyager en silence.

Cow-boy généreux

Et pour ceux qui en veulent plus, ce SUV Ford peut disposer en option d'équipements de sécurité modernes comme le régulateur de vitesse adaptatif, qui permet de maintenir la distance de sécurité avec le véhicule qui vous précède ou encore, comme sur la Mondeo, de ceintures arrière avec airbags limitant les blessures des deux passagers latéraux arrière en cas d'accident. Le tout est facturé à prix raisonnable (respectivement 500 € et 225 €) : c'est beau l'Amérique ! De plus, Ford a compris depuis de nombreuses années qu'un Lillois ou un Barcelonais n'attendent pas au volant la même chose



*Données constructeur **Taux horaire moyen de main-d'œuvre

qu'un Texan. Pour l'Europe, son Edge a donc subi des modifications au niveau des liaisons au sol et sous le capot. Barres antiroulis, combinés ressorts/amortisseurs ou encore direction, l'ensemble des réglages a été revu afin de gommer l'aspect "patapouf" souvent plébiscité au pays de l'Oncle Sam. Assez agile malgré sa masse pachydermique, efficace avec sa transmission intégrale, l'engin s'avère en prime particulièrement confortable. D'un strict point de vue dynamique, un BMW X5 fait bien mieux, mais on avale cependant les kilomètres en toute quiétude dans ce Edge.

Un wagon de retard

Une sensation renforcée par la discrétion de la mécanique, adaptée aux goûts des Européens... Donc diesel. Plus impressionnant par son couple que par sa puissance, le 2.0 TDCi 180 ch s'en sort avec les honneurs en performances, mais n'est pas pour autant parfait à l'usage, domaine dans lequel le 210 ch (voir encadré) convainc davantage. Manquant de punch à bas régime, le TDCi 180 contraint à jouer de l'embrayage en ville pour éviter de caler. Autre grief, Ford a, comme bon nombre de constructeurs, pratiqué la politique de la boîte longue. Si les consommations et l'insonorisation y gagnent, les reprises s'en ressentent, obligeant à rétrograder franchement pour dépasser sereinement. Mais là ne réside pas le principal handicap de l'américain. Si Ford place son Edge à un tarif compétitif pour la catégorie, il débarque un peu trop tard sur notre marché, alors que les offres françaises (Renault Koleos, Peugeot 5008) et européennes (VW, Škoda, etc.) se multiplient. D'autant qu'avec seulement 5 places, ce Edge ne peut être une alternative aux monospaces. Sans compter que la "SUV-ite" tant annoncée en Europe concernera surtout des modèles au format plus raisonnable, tels les Peugeot 3008 (voir p. 30) et VW Tiguan (p. 90).

/// TEXTE PIERRE LEFEBVRE — PHOTOS BRUNO PICAULT

Des questions ? Contactez les-essayeurs@movepublishing.com



RECETTE AUX TURBOS



À deux, c'est mieux. C'est en tout cas ce que l'on se dit au volant du Edge TDCi 210 ch (+3 500 €). Doté d'un turbo supplémentaire, le 2.0 s'avère plus à l'aise pour tracter les plus de deux tonnes de l'ensemble. Cette motorisation est associée à une douce boîte à double embrayage PowerShift correspondant bien à l'esprit d'utilisation de l'engin. Enfin, en finition Sport comme ici (disponible aussi avec le 180 ch), le Edge reçoit une suspension qui contient mieux ses mouvements de caisse et une direction à démultiplication variable agréable.

1 Il y a beaucoup de place à l'arrière, mais il n'y a pas de sièges d'appoint dans le coffre.

2 Le Edge affiche un gabarit généreux, en particulier en largeur, avec plus de 1,90 m entre les rétroviseurs. **3** À vos valises : chargez !



Si la finition n'est pas irréprochable, la planche de bord séduit. D'autant qu'écran tactile et nombre réduit de boutons favorisent l'ergonomie.



Le dessin abandonne la verticalité de ses prédécesseurs au profit de lignes fluides et élancées.

OPEL ASTRA ST

1.6 CDTi BiTurbo 160 Innovation

CARACTÉRISTIQUES* Moteur 4 cyl.
T-dies. 165, 1 598 cm³ Puiss.
160 ch à 4000 tr/mn Couple maxi
350 Nm à 2250 tr/mn Transm.
AV, méca. 6 vit. Pneus AV-AR
225/45 R 17 L/Vh 4,70/1,81/1,50 m
Réservoir 48 l Fabriquée en Pologne

BUDGET

27 900 € Bonus-Malus 0 €

112 g/km de CO₂

Conso. mixte* 4,2 l/100 km

CONDUITE ET SÉCURITÉ

Agrément ● / Performances ●

Vit. maxi* 220 km/h

0 à 100 km/h* 8,9 s Poids* NC

Tenue de route ● / Visibilité ●

Freinage d'urgence ●

Suspensions Ville ● Route ●

FONCTIONNALITÉS

Qualité perçue ● / Ergonomie ●

Aspects pratiques ●

Habitabilité AV ● AR ●

Coffre annoncé 540/1 630 dm³

À L'USAGE

Main-d'œuvre** 84 €

À la revente ●

Entre deux eaux

APRÈS LA BERLINE, LE BREAK ASTRA OPÈRE SA MUE: LIGNE AFFINÉE ET PERTE DE POIDS CONSÉQUENTE SONT AU MENU. MALGRÉ UNE LONGUEUR SUPÉRIEURE À CELLE DE SES RIVALES (PEUGEOT 308 SW, VW GOLF SW), LA CAPACITÉ DU COFFRE DÉÇOIT.

Qu'elles se nomment Kadett ou Astra, depuis 1963, les neuf générations de break compact Opel ont toujours mis en avant leur capacité de chargement sans se soucier de leurs atours. La dixième du nom change de cap. Aussi, le nouveau Sports Tourer affiche des lignes travaillées. De profil, on remarque notamment le pli de carrosserie qui prend forme depuis le passage de roue avant et vient mourir sur les feux arrière ainsi que le filet de chrome qui souligne la partie supérieure de la surface vitrée jusqu'au hayon. Des astuces stylistiques qui parviennent à masquer habilement le gabarit imposant de l'auto. Avec 4,70 m de long, l'Astra s'avère, en effet, plus encombrante que ses principales concurrentes (4,59 m pour la Peugeot 308 SW,

4,56 m pour la VW Golf SW). Elle ne supplante pourtant la précédente génération que de 4 mm. Si cette stature XXL est un inconvénient à chaque créneau ou dans certains parkings, elle permet à l'Opel d'avancer un volume de chargement confortable. Valises et sacs de voyage profitent ainsi de 540 dm³ selon le constructeur d'outre-Rhin, cache-bagages en place. Un chiffre qui peut tripler (1 630 dm³) une fois la banquette rabattue.

Dans la moyenne

Des valeurs honorables mais toutefois pas exceptionnelles, les 308 SW et Golf SW faisant encore mieux, selon leur constructeur respectif. Cela étant, nos prochaines mesures à Montlhéry mettront bientôt tout ce petit



Long de 4,70 m, l'Astra ST ne revendique pas un coffre plus logeable que celui des breaks 308 et Golf bien plus compacts.

monde d'accord. L'Astra compense avec un espace alloué aux passagers arrière plus important. De fait, deux adultes de plus d'un mètre quatre-vingt trouvent facilement leurs aises, la garde au toit généreuse permettant même d'éviter le contact avec la garniture de pavillon. Concernant le confort de ces places arrière, la banquette est plutôt ferme, surtout lorsqu'elle est habillée – comme c'était le cas de notre voiture d'essai – de la sellerie cuir optionnelle (livrée dans un pack à 1900 € incluant, notamment, les sièges avant ergonomiques, le volant et les fauteuils avant et arrière chauffants ou encore la possibilité de rabattre le dossier de la banquette depuis le coffre). Heureusement, les suspensions se révèlent suffisamment souples tant que la route est bien plane.

Cercle vertueux

L'arrivée de la carrosserie break est l'occasion, pour l'Astra, d'inaugurer une nouvelle déclinaison de son unique diesel, le 1.6 CDTI. Ce dernier reçoit un second turbo et délivre désormais 160 ch. Un niveau de puissance qui le met en concurrence avec une pléiade de 2.0. Cette cylindrée modeste s'accompagne cependant d'une valeur de couple respectable (350 Nm de 1 500 à 2 250 tr/mn). Sur route, cette bonne impression se confirme. Cette Astra fait preuve de souplesse dès le bas du compte-tours et ne s'essouffle que vers 4000 tr/mn. On se retrouve donc rapidement à passer le sixième rapport pour ne plus le quitter, sauf en phases de dépassement, ce qui profite au niveau sonore mais aussi au budget d'utilisation (une consommation moyenne proche de 6 l/100 km est tout à fait envisageable). Un budget également soigné par un prix d'appel serré. Proposée, avec ce 1.6 CDTI, dans la seule finition Innovation, ce Sports Tourer affiche une dotation correcte malgré un tarif en moyenne inférieur de 2000 € à celui de ses rivales. Reste le SAV Opel toujours à la traîne et une facilité de revente inférieure aux vedettes du segment. /// CÉDRIC MORANÇAIS

Des questions ? Contactez les-essayeurs@movepublishing.com



FACE À SA RIVALE



Peugeot 308 SW
2.0 BlueHDi 150 Allure
30050 €

Infiniment plus plaisante à conduire et revendiquant un volume de chargement plus important que l'Opel, la 308 ne rend les armes qu'en matière d'habitabilité aux places arrière. Moins bien équipée, l'Astra a le mérite d'offrir un tarif de base plus abordable.



● Astra S T 1.6 CDTI
● 308 SW 2.0 BlueHDi 150

1 La garde au toit est au-dessus de la moyenne. **2** Les 33 cm de longueur supplémentaires sont gagnés sur le seul porte-à-faux arrière. **3** Imposant à l'extérieur, le break Astra déçoit un peu en matière de volume de chargement.

Photos Opel



On peut opter, gratuitement, pour une sellerie en tissu beige qui égale la présentation intérieure, on ne peut plus terne dans cette harmonie noire.



Surplus de muscle

ÉQUIPÉ DU 2.0 CRDI DE 136 CH, LE SPORTAGE APPARAÎT **MIEUX ARMÉ** QU'AVEC LE 1.7 DIESEL DE 115 CH, **TROP PLACIDE**, POUR ROULER CHARGÉ. DOMMAGE QUE LE **SURCÔÛT** IMPOSÉ SE DOUBLE D'UN **APPÉTIT EN HAUSSE** ET D'UN **AGRÈMENT QUI RÉGRESSE**.

Avec ses deux rangées de quatre diodes disposées façon lance-roquettes dans le bas du bouclier, ce nouveau Sportage semble paré pour figurer dans le prochain *James Bond*, dans cette finition GT Line. Pourtant, l'agent 007 ne peut pas vraiment compter sur lui pour remplacer son Aston Martin de fonction. Ce coréen n'a en effet vraiment pas l'âme d'un guerrier. Bien au contraire: en bon SUV compact qu'il est, il préfère prendre soin de ses passagers. Grâce à un espace aux jambes généreux, deux adultes pourront s'installer confortablement à l'arrière, d'autant qu'ils bénéficieront de dossiers réglables en inclinaison. Comme à l'accoutumée, seul l'éventuel occupant de la place centrale pourra se sentir puni, la faute à une assise dure et étroite. En revanche, n'espérez pas des rangements aussi foisonnants ou la même modularité que dans un monospace. Il faudra se contenter d'un coffre à double plancher, avec un volume de chargement qui n'a rien d'exceptionnel: 350 dm³ sous le cache-bagages, c'est 30 dm³ de moins que le Renault Kadjar, par exemple.

Avec ce 2.0 CRDi de 136 ch, le conducteur profite, de son côté, de relances plus musclées qu'avec le 1.7 CRDi 115

d'entrée de gamme. Huit secondes grapiillées sur l'exercice du 80 à 120 km/h en 6^e, ce n'est sans doute pas suffisant pour semer les ennemis de Sa Majesté. Mais cela peut permettre de faire l'économie d'un rétrogradage au moment d'entamer un dépassement, d'autant que la commande de boîte accroche un peu. Opter pour ce "gros" diesel n'est en effet pas dénué d'inconvénients. Outre un surcoût de 2 000 € à équipement identique, il se révèle plus vibrant et plus bruyant à l'accélération que son petit frère. Tout en exigeant quasiment 1 litre de gazole supplémentaire tous les 100 km, selon nos mesures. Quant à la finition GT Line, assez onéreuse, son obsession pour le look engendre quelques désagréments. Les grandes roues de 19 pouces, de série ici, occasionnent parfois de fortes trépidations à basse vitesse. Il faut donc s'éloigner des villes pour retrouver un confort de bon niveau, accompagné d'un comportement rigoureux. Mais là encore, inutile de chercher à accomplir des cascades dignes de Spectre: à l'image de sa garantie de sept ans, ce Sportage se veut essentiellement rassurant. /// YOHANN LEBLANC

Des questions ? Contactez les-essayers@movepublishing.com

Les assemblages sont soignés mais la qualité des matériaux n'atteint pas celle des références.



Photos Kia

KIA SPORTAGE	
2.0 CRDi 136 GT Line 4x2	
CARACTÉRISTIQUES* Moteur 4 cyl. T-dies. 165, 1995 cm ³ Puissance 136 ch à 2750 tr/mn Couple maxi 373 Nm à 1500 tr/mn Transm. AV, méca. 6 vit. Pneus AV-AR 245/45 R 19 L/h 4,48/1,86/1,64 m Réservoir 62 l Fabriquée en Slovaquie	
BUDGET	
32 700 €	
Bonus-malus 0 € 127 g/km de CO ₂	
CONSO. MOYENNE**	
7,4 l/100 km	
Ville 7 l Route 7,4 l	
Autoroute 8,2 l	
Autonomie 840 km	
CONDUITE	
Agrément ● / Performances ●	
Vitesse maxi* 186 km/h	
0 à 100 km/h 10,1 s	
400/1 000 m DA 17,6/32,6 s	
Poids mesuré/Sur l'avant	
1660/1005 kg	
SÉCURITÉ	
Tenue de route ● / Visibilité ●	
Freinage d'urgence	
39 m à 100 km/h	
63 m à 130 km/h	
Reprises 80 à 120 km/h	
7,9 s en 4 ^e /8,8 s en 5 ^e	
11,6 s en 6 ^e	
CONFORT	
Bilan sonore Au ralenti 41 dBA	
90/130 km/h 65 / 70 dBA	
Suspensions Ville ● Route ●	
FONCTIONNALITÉS	
Qualité perçue ● / Ergonomie ●	
Aspects pratiques ●	
Habitabilité AV ● AR ●	
Coffre mesuré 350 dm ³	
À L'USAGE	
Main-d'œuvre*** 80,20 €	
Qualité du SAV ●	
À la revente ●	
NOTRE VERDICT 12/20	

Avec ce 2.0 diesel, le Sportage profite d'un surcroît de performances. Son habitacle accueillant et son châssis homogène séduisent toujours. Mais le "petit" 1.7, plus sobre et mieux éduqué, dispense un agrément supérieur.

Mesures: L'Automobile Magazine. * Données constructeur ** Dont 20% d'autoroute *** Taux horaire moyen de main-d'œuvre

FACE À SA RIVALE



Toyota

Toyota RAV4
2.0 D-4D 143 Design – 33 800 €



● Sportage 2.0 CRDi 136
● RAV4 2.0 D-4D 143

BMW SÉRIE 3

318i Auto 8 Luxury 42 300 €



Sur trois pattes

SUIVANT LA TENDANCE DU **Downsizing** , LA **SÉRIE 3** TROQUE SON QUATRE-CYLINDRES 1.6 POUR UN **TROIS-CYLINDRES** 1.5 AFFICHANT ÉGALEMENT **136 CH**, PLUTÔT RÉUSSI ET **SOBRE**. MAIS SES **SUSPENSIONS** MOLLES PEUVENT LUI COUPER LES PATTES.

A fin de rationaliser sa gamme moteur, BMW a développé une nouvelle famille basée sur une cylindrée unitaire de 500 cm³. Le quatre-cylindres 1.6 turbo se voit donc remplacé par ce trois-cylindres 1.5 turbo délivrant exactement les mêmes 136 ch et 220 Nm de couple dès 1 250 tr/mn. Agréable à l'oreille lors des montées en régime et très discret à vitesse stabilisée, ce turbo-essence s'avère assez bien rempli à tous les étages. Exigeant seulement 8,5 l/100 km en moyenne, il sait rester relativement sobre, malgré ses 9,6 l/100 km en ville, boîte auto à convertisseur oblige. De toute façon, ce n'est pas en milieu urbain qu'elle se montrera la plus agréable, ceci dû en grande partie à un stop-start provoquant de très fortes vibrations au redémarrage. Plus à son aise en dehors des cités, cette Série 3 "d'accès" (à partir de 34 500 €, quand même...) procure de très bonnes reprises pour dépasser en toute sécurité quand on écrase l'accélérateur : 7,1 s pour passer de 80 à 120 km/h, c'est assez rare pour un si petit moteur. On regrette juste que le mode D de la boîte auto 8 soit trop typé "éco" pour pouvoir réagir promptement aux demandes de puissance sur route, mais aussi que le mode S ne passe pas le ou les deux derniers rapports,

même quand on roule normalement. Bref, aussi douce soit-elle, cette transmission aurait besoin d'une auto-adaptativité plus soignée. Les réglages châssis, que BMW adopte depuis une dizaine d'années sur ses propulsions, ne nous ont pas convaincus non plus. Mollement amorties, les suspensions laissent la Série 3 bien trop rebondir sur les bosses, au point de perdre souvent l'adhérence sur routes mal revêtues. Le confort n'en profite même pas, avec des mouvements verticaux trop amples, qui peuvent finir sèchement sur les butées. Ces réglages, plus adaptés à d'autres marchés que l'Europe (États-Unis, Chine...), sont malheureusement complétés par une direction certes précise et directe, mais dont l'assistance électrique s'avère mal calibrée. Un peu lourde aux basses vitesses, elle est ensuite trop légère pour procurer une bonne tenue de cap et surtout sentir les évolutions de l'adhérence. Bref, cette Série "Trois pattes", raisonnablement habitable, très bien construite, mais un peu chère, doit être menée calmement et de préférence sur des routes bien revêtues et pas trop sinueuses.

/// CHRISTOPHE CONGREGA

Des questions ? Contactez les-essayers@movepublishing.com

Matériaux soignés et jolis cuirs dans cette – très chère – finition haut de gamme Luxury.



L'habitabilité arrière de la Série 3 reste quelconque, et les suspensions mollassonnes déçoivent.

BMW 318i Auto 8 Luxury	
CARACTÉRISTIQUES* Moteur 3 cyl. T-ess. 125, 1 499 cm ³ Puiss. 136 ch à 4 500 tr/mn Couple maxi 220 Nm de 1 250 à 4 000 tr/mn Transmission Ar, Auto 8 vit. Pneus AV/AR 225/45 R 18 L/I/h 4,63/1,81/1,42 m Réservoir 60 l Fabriquée en Allemagne	
BUDGET	
42 300 €	
Bonus-malus 0 € 126 g/km de CO ₂	
CONSO. MOYENNE**	
8,5 l/100 km	
Ville 9,6 l Route 7,7 l	
Autoroute 8,0 l	
Autonomie 706 km	
CONDUITE	
Agrément ● / Performances ●	
Vit. maxi* 210 km/h	
0 à 100 km/h 9,7 s	
400/1000 m DA 17,1/31,6 s	
Poids mesuré/Sur l'avant	
1 524/760 kg	
SÉCURITÉ	
Tenue de route ● / Visibilité ●	
Freinage d'urgence	
40 m à 100 km/h	
69 m à 130 km/h	
Reprises 80 à 120 km/h	
7,1 s en D	
CONFORT	
Bilan sonore Au ralenti 39 dBA	
À 90/130 km/h 64/70 dBA	
Suspensions Ville ● Route ●	
FONCTIONNALITÉS	
Qualité perçue ● / Ergonomie ●	
Aspects pratiques ●	
Habitabilité AV/AR ● / ●	
Coffre mesuré 330 dm ³	
À L'USAGE	
Main-d'œuvre*** 107,9 €	
Qualité du SAV ●	
À la revente ●	
NOTRE VERDICT 11/20	

Ce trois-cylindres d'entrée de gamme offre des performances et un agrément d'utilisation très convaincants. Dommage que le châssis, rigoureux, soit desservi par des suspensions et une direction décevantes.

FACE À SA RIVALE



Audi A4

1.4 TFSI 150 – Dès 33 050 €



● Série 318i Auto 8 136 ch
● A4 1.4 TFSI 150 ch

**SUPER
TEST**

VOLKSWAGEN TIGUAN

2.0 TDI 150 Confortline **35 150 €**





AVENTURIER DU DIMANCHE

DE MALAGA, AU SUD DE L'ESPAGNE, AUX RIVES DE LA LOIRE EN PASSANT PAR TOLÈDE ET LE PAYS BASQUE, NOUS VENONS DE BOUCLER **3000 KM** AU VOLANT DU **NOUVEAU TIGUAN 2.0 TDI 150**. CE **SUV VW BIEN ÉLEVÉ** AUX RAFFINEMENTS À LA MODE EN OPTION, **SOIGNE LES FONDAMENTAUX** AVEC CETTE VERSION **DEUX-ROUES MOTRICES** SANS SE TRANSCENDER.

Le sud de l'Espagne offre une variété de paysages incroyable. Voilà à peine deux heures que nous avons quitté Malaga et la Costa del Sol, que la Sierra Nevada, le plus haut massif d'Europe après les Alpes, dévoile ses sommets enneigés. Sur ces routes de montagne, le Tiguan fait montre d'emblée de ses bonnes manières. Entre le diesel volontaire et le guidage de boîte agréable, les commandes légères et une direction à la démultiplication raccourcie, cette VW enchaîne les virages avec naturel et décontraction. Toutefois, les montées mettent en relief le manque de muscle du 2.0 TDI sous 1400 tr/mn, obligeant, dans les épingles, à reprendre en première pour se relancer. Cette deuxième génération a beau reposer sur la dernière plate-forme MQB du groupe VW, elle ne s'est pas allégée – 1596 kg mesurés, contre 1585 kg pour le précédent Tiguan équipé du 2.0 TDI 140. En cause : l'inflation d'équipements dont profite le nouveau venu. Plus gênant, l'efficacité moyenne du châssis est mise en lumière sur les routes poussiéreuses. Pourtant doté de pneus Pirelli généreusement dimensionnés (235 mm de large sur des jantes de 18 pouces), l'allemand glisse rapidement du train avant, dès que l'on augmente le rythme, tandis que la motricité est

facile à prendre en défaut, obligeant l'antipatinage à agir parfois brutalement. Me voilà incité à adopter une conduite bien plus décontractée alors que nous rejoignons, pour la nuit, une station de ski baptisée, elle aussi, Sierra Nevada.

Ambiance western

Le lendemain, nouveau changement de décor. Après l'ambiance alpine place au western, à une centaine de kilomètres au Nord-Est, avec la découverte du désert de Gorafe. Le contraste est saisissant, les couleurs ocre et la végétation éparse offrent un goût d'Arizona. Sur ces pistes roulantes, le Tiguan encasse les cahots en souplesse, alors que les 18 cm de garde au sol suffisent à franchir les quelques passages qui auraient contrarié une berline classique. Pas question, toutefois, de s'aventurer hors-piste, car avec seulement deux roues motrices et des pneus dédiés au bitume, notre SUV n'a rien d'un franchisseur.

Après un déjeuner près de Santa Fe (en Grenade, pas au Nouveau Mexique), l'autoroute gratuite vers Madrid se déroule devant nous. Lancé aux 120 km/h réglementaires, notre Tiguan s'avère bien insonorisé et offre une tenue de cap sereine. L'ordinateur de bord affiche 6 l/100 km, et seules quelques trépidations sur les raccords perturbent la quiétude qui règne à bord. Du moins, jusqu'à ce que le détecteur



Dans ce blanc nacré (640 €), le Tiguan est parfaitement assorti aux couleurs des villages espagnols typiques, comme ici près de Malaga.



Une seule prise USB, c'est trop peu pour un SUV. Le Tiguan tente de se rattraper avec trois prises 12V: (ci-dessus, à l'arrière et dans le coffre).



Vue et revue, la planche de bord présente une finition soignée dans sa partie supérieure. Les plastiques inférieurs le sont moins... Mais on profite d'une excellente position de conduite.

Plus d'un de nos interlocuteurs a pensé au BMW X5 en voyant la silhouette du Tiguan...



À défaut de s'être allégé, ce Tiguan est plus sobre que jamais, se contentant de 6,5 l/100 km en moyenne



Les dossiers arrière peuvent se basculer depuis le coffre.



En Espagne, les éleveurs sont très fiers de leurs taureaux.



de fatigue, de série, me conseille une pause. Étrange, je me sens bien, et nous sommes partis depuis à peine vingt minutes (la veille, malgré plusieurs heures de conduite d'affilée, aucune notification du système n'était venue entraver notre journée). Ce n'est d'ailleurs pas la seule assistance critiquable incluse dans le Pack Drive Assist ici présent (990 €). Ainsi, les détecteurs d'angles morts apportent un bénéfice réel à la sécurité, mais le régulateur de vitesse adaptatif souffre des mêmes tares que les dispositifs proposés par la concurrence : une distance de sécurité trop longue, obligeant, pour dépasser, à déboîter très en avance sous peine de risquer un coup de frein intempestif. De son côté, le Lane Assist, livré de série, laisse dubitatif. Hésitant entre un semblant de conduite autonome – il est capable de maintenir la voiture dans sa voie, mais au prix de louvoiements – et un rôle de simple assistant qui rappelle qu'il faut actionner le clignotant avant de changer de file, ce dispositif est loin d'être fiable. La preuve, dans cette ligne droite où la conjonction d'un vent de travers et d'une route légèrement inclinée a suffi pour que la voiture empiète sur la bande d'arrêt d'urgence, de piteux "bips" me sommant de reprendre la main le plus vite possible. Bref, pas question de relâcher sa vigilance.

La magnifique Tolède nous accueille pour la nuit. Au matin, après le contournement de Madrid et un passage par la vallée viticole de la Rioja, le pays basque nous attend. Nous nous réfugions en terrain connu, du côté français. Les routes très exigeantes

aux alentours de Saint-Jean-Pied-de-Port confirment que le châssis Tiguan ne brille pas par son agilité – le "vieux" Peugeot 3008, bientôt remplacé (voir p. 30), est plus efficace –, mais rassure par ses réactions saines en cas d'urgence. Côté confort, si l'amortissement souple préserve des ondulations, les petites déformations sont nettement ressenties avec les roues de 18 pouces (la monte de série, en 17 pouces, devrait atténuer ce désagrément). Quant au 2.0 TDI de 150 ch, il se fait oublier par sa bonne éducation, s'apprécie pour sa sobriété (6,5 l/100 km en moyenne) et ne rechigne pas à relancer efficacement pour peu que l'on n'hésite pas à rétrograder en quatrième, la sixième étant typée autoroute.

Un air de "déjà-vu"

Pour rejoindre notre dernière étape, les bords de Loire du côté de Saumur, impossible d'échapper à l'autoroute, payante, cette fois. Ce trajet monotone est l'occasion de mieux détailler cet habitacle au dessin tellement rabâché qu'on a l'impression de voyager à bord d'une vieille connaissance. Outre une finition de référence, excepté certains plastiques, les rangements sont bien conçus, correctement dimensionnés (sauf la boîte à gants), et l'habitacle se révèle spacieux. Par rapport au Tiguan de 2007, quelques centimètres ont été grappillés en largeur et en garde au toit à l'arrière, rendant ce millésime très accueillant. Et puis, côté pratique, VW a mis le paquet : banquette coulissante sur 18 cm, plancher de coffre relevable, tablettes au dos des

(Suite p. 97)

Avec son diesel bien élevé et des commandes douces, le Tiguan TDI 150 déambule à son aise dans les rues de Tolède





Tarifs, équipements & options

EN SÉRIE SUR CONFORTLINE

7 airbags, ABS. Accès: démarrage sans clé. Antibrouillards AV. Antidérapage ESP. Allumage auto, des phares et des essuie-glaces. Banquette arrière coulissante avec dossiers inclinables. Barres de toit noires. Car-Net App-Connect. Climatisation auto, 3 zones. Détecteur de fatigue. Dossier du siège passager avant rabattable. Dynamic Lane Assist. Feux arrière à diodes. Front Assist. Jantes alliage 17". Light Assist (passage codes/phares automatique). Ordinateur de bord et écran

tactile 8 pouces couleur. Plancher de coffre modulable. Pre Safe Assist. Radio-CD 8 HP avec lecteur de carte SD, prise jack et USB. Rear Assist avec caméra de recul et Park Assist avec radars AV/AR. Régulateur de vitesse. Rétroviseurs rabattables électriquement. Sellerie tissu. Sièges avant avec réglages lombaires. Tapis de sol. Tiroirs sous les sièges avant et poches de rangement derrière les sièges avant. Vitres arrière surteintées. Volant multifonction en cuir.

PRINCIPALES OPTIONS

Pack Drive Assist* (navigation GPS Europe + régulateur de vitesse adaptatif + détecteurs d'angle mort + assistant de sortie de stationnement): 990 €. Pack Zen (siège conducteur électrique et massant + ouverture du hayon électrique mains-libres

+ afficheur "tête-haute" + Pack hiver): 1330 €. Amortissement piloté DCC: 1165 €. Contrôle de pression des pneus: 200 €. Crochet d'attelage escamotable avec déverrouillage électrique: 810 €. Jantes alliage 18": 500 €. Navigation GPS: dès

815 €. Peinture métallisée ou nacrée*: 640 €. Phares à diodes: 1015 €. Radio numérique DAB: 245 €. Roue de secours galete: 85 €. Sellerie cuir: 1950 €. Surmonte radio Dynaudio Excite Surround 400W: 750 €. Toit ouvrant: 1380 €.

LA GAMME TIGUAN		Trendline	Confortline	Carat	Carat Edition
Ess.	1.4 TSI 125	25 250 €	—	—	—
	2.0 TSI 180 DSG 4Motion	—	—	40 970 €	44 470 €
	1.6 TDI 115	29 050 €	32 050 €	—	—
Diesel	2.0 TDI 150	32 150 €	35 150 €* [*]	38 150 €* [*]	40 650 €* [*]
	2.0 TDI 150 DSG 4Motion	—	38 625 €	41 625 €	44 125 €
	2.0 TDI 190 DSG 4Motion	—	40 775 €	43 775 €	47 275 €

*Version 4Motion: + 1 475 €

*Équipements présents sur notre modèle d'essai.

LA FAMILLE VA S'AGRANDIR

Déjà assez complète au lancement avec deux moteurs essence et trois diesel, la gamme Tiguan sera coiffée, en juin, d'une version 2.0 TDI BiTurbo de 240 ch. Les amateurs de motorisations hybrides devront, eux, patienter, car VW ne prévoit pas d'en commercialiser avant au moins deux ans. D'ici là, le SUV allemand

aura déjà été décliné en variante sept-places, dotée d'un empattement allongé. Ce Tiguan des familles affichera une longueur totale d'environ 4,65 m, soit 16 cm de plus que son petit frère. Attendu pour l'an prochain, ce futur concurrent des Peugeot 5008, Nissan X-Trail, voire Renault Koleos (bien que limité à cinq

places), arborera de lignes consentuelles. Tout le contraire du Tiguan Coupé qui, dès 2018, étalera une ligne plus agressive avec sa ligne de toit basse et sa poupe fuyante. Histoire de venir chatouiller les références du segment, avec des tarifs plus serrés que ceux des Range Rover Evoque et BMW X4 qu'il a dans le collimateur.

Bravo pour le silence
de fonctionnement.
Mais les jantes de
18 pouces (500 €)
perturbent le confort



Sur les rives de la Loire, le Tiguán contemple le château de Saumur sur son promontoire.

(Suite de la p. 93)

sièges avant, dossiers arrière inclinables ou encore siège avant qui se replie en tablette pour charger des objets jusqu'à 2,50 m de long. En revanche, nous n'avons pas retrouvé le gain de volume de coffre promis : aussi large et profond que celui de son prédécesseur, le coffre du nouveau venu perd même 3 cm en hauteur sous le cache-bagage (62 cm plancher en bas, contre 65 cm). Résultat, le volume maxi en cinq-places régresse de 440 à 380 dm³, ce qui reste cependant excellent (voir page suivante).

Ergonomie déroutante

Enfin, signalons que l'écran central, placé trop bas, oblige à quitter la route des yeux et que le volant comporte de nombreuses petites touches, souvent peu explicites. Ainsi, pour paramétrer le régulateur de vitesse par incrément de 1 km/h, il faut utiliser les touches "Set/Res" : ce n'est pas très logique. Quant à l'application Car-Net, livrée de série sur cette finition Confortline et qui permet de connecter un smartphone Android ou Apple, elle manque de maturité. Installer mon Android a été plutôt laborieux, le nombre d'applis par défaut est très limité, et le lecteur audio a refusé obstinément de lire mes fichiers musicaux. Pour les écouter, j'ai été obligé de déconnecter Car-Net et de relier le téléphone en Bluetooth. Enfin, une seule prise USB,



L'assise manque de moelleux, tandis que le maintien latéral s'avère un peu juste. En revanche, le réglage lombaire est appréciable.



Facile et rassurant à conduire, le Tiguán apprécie peu d'être brusqué dans cette variante à deux roues motrices.



Banquette coulissante en deux parties, dossiers arrière inclinables, tablettes... Ce SUV chouchoute ses occupants.

c'est trop chiche dans cette familiale par ailleurs bien équipée dès ce deuxième niveau de finition (climatisation 3 zones, accès et démarrage mains-libres, Park Assist...). Mais il manque le GPS!).

Il n'empêche, après une dernière virée par les bords de Loire jusqu'à Tours et l'A10 pour rejoindre Paris, le bilan apparaît largement positif. Certes, certains détails et fonctionnalités agacent mais les fondamentaux (habitabilité, finition, confort) sont solides et ce Tiguan s'avère assez abouti pour constituer un achat sans risque, à défaut d'abordable. Cette variante 2.0 TDI 150 Confortline exige tout de même un budget de 35 150 € sans les options.

/// TEXTE GAËL BRIANCEAU — PHOTOS BRUNO PICAULT



Oltre une finition de référence, le Tiguan offre un habitacle très spacieux et de nombreux aspects pratiques. Suffisamment performant, bien élevé, sobre et silencieux aux allures stabilisées, le TDI de 150 ch est un bon choix.



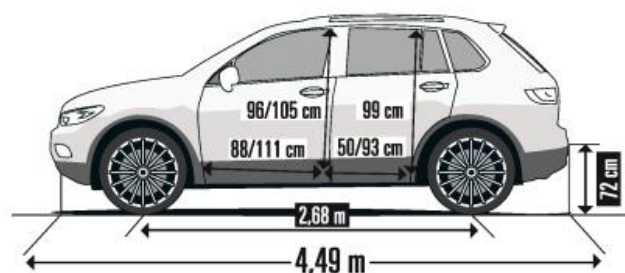
Cette version à deux roues motrices ne brille pas par le dynamisme de son châssis, tandis que les jantes optionnelles de 18 pouces dégradent le confort. Les aides à la conduite ne sont pas infaillibles et le prix de cette Confortline se rapproche des SUV premium.

Des questions ? Contactez les-essayers@movepublishing.com

Pour vous aider à consommer peu, le moniteur Think Blue prodigue des conseils de conduite.



Plancher relevé, on dispose d'une surface plane.



VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 150 Confortline

CARACTÉRISTIQUES* Moteur 4 cyl. T-dies. 165, 1 968 cm³ Puissance 150 ch à 3 500 tr/mn Couple maxi 340 Nm à 1 750 tr/mn Transmission AV, méca. 6 vit. Pneus AV-AR 235/55 R 18 L/100h 4,49/1,84/1,63 m Réservoir 58 l Fabriquée en Allemagne

BUDGET

35 150 €

Bonus-malus 0 € 125 g/km de CO₂

CONSO. MOYENNE**

6,5 l/100 km

Ville 6,3 l Route 6,6 l

Autoroute 6,9 l

Autonomie 890 km

CONDUITE

Agrément ● / Performances ●

Vit. maxi * 204 km/h

0 à 100 km/h 9,7 s

400/1 000 m DA 17,3/31,7 s

Poids mesuré/Sur l'avant

1 596/931 kg

SÉCURITÉ

Tenue de route ● / Visibilité ●

Freinage d'urgence

40 m à 100 km/h

66 m à 130 km/h

Reprises 80 à 120 km/h

7,1 s en 4e / 10,2 s en 5e /

13,4 s en 6e

CONFORT

Bilan sonore Au ralenti 43 dBA

À 90/130 km/h 62 / 68 dBA

Suspensions Ville ● Route ●

FONCTIONNALITÉS

Qualité perçue ● / Ergonomie ●

Aspects pratiques ●

Habitabilité AV ● AR ●

Coffre mesuré 380 dm³***

À L'USAGE

Main-d'œuvre **** 94 €

Qualité du SAV ●

À la revente ●

Mesures: L'Automobile Magazine * Données constructeur ** Dont 20% d'autoroute *** 280 dm³ plancher remonte **** Taux horaire moyen de main-d'œuvre



À Hendaye (Pyrénées-Atlantiques), les sports de glisse ne sont jamais loin.

ET LE PEUGEOT 3008 ?



Si l'actuel 3008, toujours vaillant, reste disponible à la commande (avec de substantielles remises à la clé), son remplaçant est attendu avec impatience. Bien plus typé SUV que son aîné (voir p. 30), il innove avec un agencement intérieur futuriste et s'annonce encore plus dynamique, grâce à l'adoption de la plate-forme EMP-2 de la 308. De belles promesses, en attendant son arrivée à l'automne...





LE TIGUAN FACE À SES RIVAUX



Audi Q3
2.0 TDI 150 Ultra
Dès 31 780 €

Outre son blason réputé, l'Audi propose le même TDI. Plus agréable à conduire, le Q3 s'avère, en revanche, bien moins spacieux que le Tiguan, tandis que son prix d'accès raisonnable s'explique par un équipement chiche.

BMW X1
sDrive 18d 150
Dès 34 600 €

Affiché au tarif du Tiguan – dotation moindre oblige – le SUV bavarois est très homogène. Mieux servi en châssis, aussi performant et encore plus sobre, le X1 s'incline seulement aux chapitres aspects pratiques et coffre.

Ford Kuga
2.0 TDCi 150
Dès 29 350 €

Spacieux, serviable et proposé à bon prix, le Kuga commence à accuser des rides. En témoigne la planche de bord à l'ergonomie parfaite, où trône un petit écran de 5 pouces. Sans oublier un appétit élevé (7,8 l en moyenne).

Kia Sportage
2.0 CRDi 136
Dès 30 900 €

Tout juste renouvelé, le Sportage se distingue par son physique séduisant et sa garantie de sept ans. Affichant un rapport prix-équipement attractif et d'honnêtes qualités routières, il déçoit par sa finition peu flatteuse.

Nissan Qashqai
1.6 dCi 130
Dès 29 350 €

À défaut d'afficher autant d'aspects pratiques que le Tiguan, le crossover nippon ne manque pas d'atouts (habitabilité, équipement, prix). Moins soigné et pas mieux suspendu, le Qashqai affiche une sobriété record.

Renault Kadjar
1.6 dCi 130
Dès 29 500 €

Sans exceller, le Kadjar ne démerite pas face au Tiguan. S'il laisse à la VW la palme de la finition et des aspects pratiques, il s'avère mieux suspendu (les 19 pouces sont à proscrire) et affiché à un tarif nettement plus attractif.

Toyota RAV4
2.0 D-4D 143
Dès 28 000 €

Malgré son grand gabarit (4,61 m), gage d'un habitacle géant, c'est lui le plus abordable. Fiable et propre sur lui, ce RAV4 équipé d'un diesel d'origine BMW est un outil sérieux mais moins raffiné à l'usage que le Tiguan.



PEUGEOT 2008 1.2 PURE TECH GT Line

CARACTÉRISTIQUES* Moteur **3 cyl.**
T-ess., 12 S, 1 199 cm³ Puissance
130 ch à 5 500 tr/mn Couple maxi
230 Nm à 1 750 tr/mn Transmission
AV, méca. 6 vit. Pneus AV-AR
205/50 R 17 L/Mh **4,16/1,83/1,56**
m Réservoir **50 l**
Fabriquée en France

BUDGET

23 650 € Bonus-malus **0 €**
110 g/km de CO₂
Conso. mixte* **4,8 l/100 km**

CONDUITE ET SÉCURITÉ

Agrément ● / Performances ●
Vit. maxi* **200 km/h**
0 à 100 km/h* **9,3 s** Poids* **1 160 kg**
Tenue de route ● / Visibilité ●
Freinage d'urgence ●
Suspensions **Ville ● Route ●**

FONCTIONNALITÉS

Qualité perçue ● / Ergonomie ●
Aspects pratiques ●
Habitabilité **AV ● AR ●**
Coffre annoncé **290 à 990 dm³**

A L'USAGE

Main-d'œuvre** **68 €** ●
À la revente ●

Sex-appeal

NOUVELLEMENT RESTYLÉE, LA PEUGEOT 2008 AFFIRME UNE PERSONNALITÉ DE SUV NETTEMENT PLUS MARQUÉE. ELLE EN RESSORT BIEN PLUS DÉSIRABLE, NOTAMMENT DOTÉE DE CET AGRÉABLE ET PERFORMANT 1.2 PURETECH DE 130 CH.

Pas du genre à s'endormir sur ses lauriers, la Peugeot 2008 ! Après trois ans d'une belle carrière, qui, en France, lui vaut de figurer deuxième sur le podium des meilleures ventes de SUV derrière la Renault Captur (chiffres 2015), le petit crossover urbain de Peugeot se refait une beauté. Un restylage surtout esthétique, qui touche essentiellement sa face avant et modifie assez nettement sa personnalité. Nouvelle calandre désormais verticale, capot horizontal qui rehausse sa silhouette, feux arrière avec griffes 3D, élargisseurs d'ailes et projecteurs à masque noir dès le troisième niveau de finition Allure : ainsi virilisée, cette "nouvelle"

2008 attire plus l'œil que sa devancière, qui s'apparentait davantage à un break haut sur pattes qu'à un SUV. Lorsque vous la découvrirez dans cette teinte rouge Ultimate (700 €) et dans cette nouvelle finition haut de gamme GT Line à la présentation sport-chic, vous lui trouvez même très fière allure. Le sexy Captur va donc sûrement moins faire le fier... D'autant qu'à bord, la 2008 fait toujours aussi bonne impression avec le tout petit volant de son i-Cockpit, à l'allure à la fois valorisante et originale. Sympa, l'habitacle de cette Peugeot, et fonctionnel qui plus est, la banquette arrière se rabattant bien à plat via deux loquets et sans toucher aux assises qui

GRIP CONTROL : AFFRONTER PRESQUE TOUS LES TERRAINS



De série sur les finitions GT Line et Crossway (en option à 300 € sur Allure), le Grip Control est un système développé par Peugeot permettant de contrôler et d'adapter avec finesse la distribution du couple sur chacune des roues avant selon la nature du terrain. Via une molette placée sous le frein à main, il est alors possible de choisir entre cinq

modes : Standard, Neige, Tout terrain, Sable et ESP "off". Si ce système, optimisé pour fonctionner avec des pneus mixtes M+S, n'est pas aussi efficace qu'une vraie transmission aux quatre roues, il permet en revanche de se sortir de certaines situations dans lesquelles l'adhérence est très précaire, comme dans le sable ou sur la neige avec davantage de facilité.



avancent simultanément avec les dossiers. Côté pratique, elle s'améliore encore, en devenant mieux connectée grâce à la fonction Mirror Screen (dès la finition Allure), qui permet de dupliquer sur écran tactile certaines applications de votre smartphone compatibles avec MirrorLink (Android) et Carplay (Apple). À noter également l'apparition d'une très utile caméra de recul (260 € en option seule), qui peut aussi être proposée couplée au système d'aide au stationnement Park Assist (620 €).

Les qualités d'une vraie routière

La 2008 affirme donc un statut plus haut de gamme, et c'est d'autant plus manifeste lorsqu'elle est mue par ce petit 3-cylindres PureTech de 130 ch qui lui assure les qualités d'une vraie routière. A la fois très souple (230 Nm de couple dès 1 750 tr/mn), très linéaire, doué d'une allonge surprenante, ce petit turbo-essence procure à la 2008 une remarquable fluidité de conduite doublée d'un véritable allant... Et tout cela en silence, car ce moteur s'anime toujours très discrètement. Mais mieux vaut s'abstenir de le cravacher, car il n'apprécie guère les hauts régimes. Malmené dans les tours, de désagréables à-coups et même un trou entre le second et le troisième rapports heurtent la conduite. À l'évidence, une conduite coulée s'impose avec cette 2008, sachant en plus qu'elle trouve assez rapidement ses limites d'adhérence lorsqu'elle équipée, comme ici, des pneus M+S labélisés hiver, systématiquement associés au système de contrôle de motricité Grip Control (voir encadré). Pertes d'adhérence précoces, effets de couple et léger flou dans la direction : ce manque d'efficacité laisse un sentiment de frustration, notamment au regard de cette finition GT Line censée être plus dynamique. Dommage que Peugeot ne laisse pas le choix au client, lors de l'achat, d'opter pour une monte pneumatique "normale" afin de profiter d'un châssis par ailleurs agile, sans roulis et parfaitement amorti.

/// TEXTE FRÉDÉRIC VIE — PHOTOS BRUNO PICAULT

Des questions ? Contactez les-essayeurs@movepublishing.com



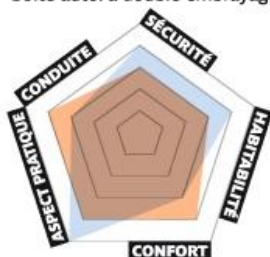
FACE À SA RIVALE



Renault Captur

1.2 Tce Hypnotic - 23 700 €

Plus spectaculaire et personnalisable, votre SUV préféré offre davantage d'aspects pratiques. En revanche, il reste à la traîne côté finition, confort et agrément de conduite, équipé de ce 1.2 Tce (120 ch), uniquement proposé avec la boîte auto. à double embrayage.



● 2008 1.2 PureTech GT Line
● Captur 1.2 Tce Hypnotic

1 La banquette se rabat aisément et bien à plat. **2** Avec ce 1.2 PureTech de 130 ch, la 2008 roule et se conduit tout en douceur.

3 Pratique, ce coffre dont le volume passe de 290 à 990 dm³ une fois la banquette repliée.



L'habitacle est très séduisant dans cette finition GT Line à l'ambiance sport-chic. Et toujours aussi original avec ce petit volant et ce combiné d'instrumentation surélevé.

VOUS FAISIEZ COMMENT
POUR ACHETER UNE VOITURE AVANT ?





Aa **Aramisauto**.com

+ DE 2000 VOITURES NEUVES ET D'OCCASION



24 AGENCES EN FRANCE | APPELEZ-NOUS AU : **30 55** | OU SUR :  **ARAMISAUTO.COM**
(Gratuit depuis un poste fixe)

Votre Quotidien

BAROMÈTRE NEUF 108

Le Top 25 de vos achats et un zoom sur cinq modèles.

ACHAT OCCASION 110

Fiat Panda (2012 - ...) dès 5 500 €.

ACHAT 2-ROUES

Yamaha Tracer 700, Zero Motorcycles S ZF13.0, Kymco X.Town 125i...

113

PRIX DU NEUF

118

Les tarifs officiels des modèles vendus en France.

RADAR DE STOP

DES PV CONTESTABLES ?



En matière de répression routière, on n'arrête décidément pas le progrès. Après les radars fixes, les radars mobiles, les radars tronçons, les drones... voici le radar de stop. Déployé en Île-de-France depuis plusieurs semaines, un dispositif d'enregistrement vidéo mémorise la plaque d'im-

matriculation des usagers de la route qui ne marquent pas l'arrêt au stop. L'observation de ce panneau de signalisation ainsi constatée à l'aide du dispositif permet aux agents de police de verbaliser et de dresser un procès-verbal. Ce dernier est adressé au titulaire de la carte grise du véhicule pris en infraction.

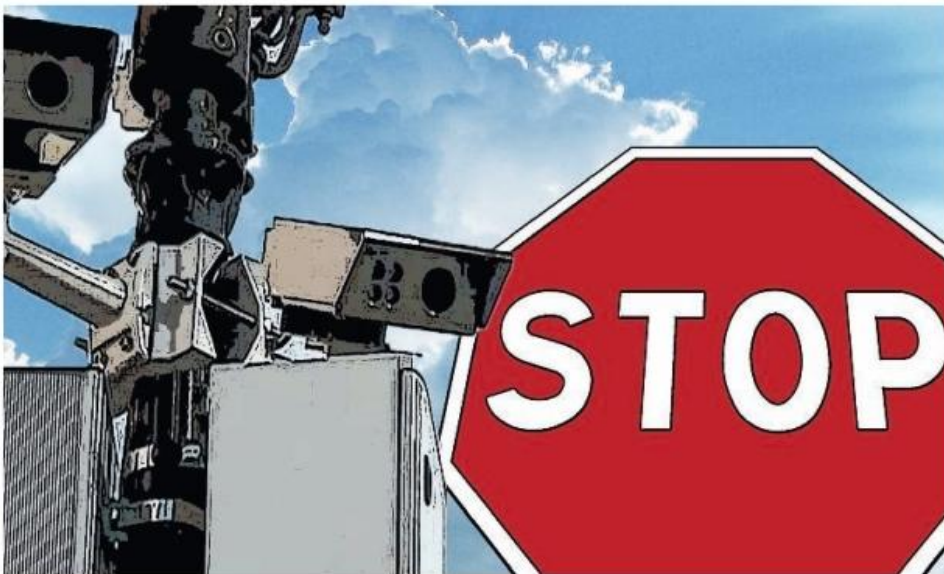
Si vous vous retrouvez dans cette situation, une question se pose alors : pouvez-vous contester ?

La réponse est "oui" : le titulaire de la carte grise qui reçoit le PV peut tout à fait suivre la même procédure que pour les infractions constatées par radar automatique (vitesse, feu rouge) et nier être l'auteur de ce qui lui est reproché.

Si tel est votre cas, sachez que vous ne perdrez pas de points, car vous ne pouvez être identifié en tant que conducteur, la vidéo enregistrant l'arrière du véhicule.

Notons que si vous êtes en capacité de démontrer que vous ne pouviez pas être au volant de votre véhicule le jour de l'infraction (grâce à un témoin, un billet d'avion, un relevé de CB, etc.), vous ne paierez aucune amende et serez purement et simplement relaxé. Le juge ne pourra vous condamner ni au paiement de l'amende ni à une perte de points, et ce même si vous n'avez pas dénoncé le (vrai) conducteur au moment de l'infraction.

MAÎTRE JOSSEAUME, avocat au barreau de Paris



LE JOB DU MOIS

Vous souhaitez travailler dans l'automobile ? Ça tombe bien, ce secteur est dynamique. "LA.M.", avec Planeteautomobile.com, vous aide dans votre quête de formation ou de stage et vous fait découvrir, chaque mois, un métier porteur.

Designer

Envie de devenir le futur Laurens van den Acker (Renault), Gilles Vidal (Peugeot), Alexandre Malval (Citroën) ou Thierry Metroz (DS) ? Et pourquoi pas... Au cœur du processus de création automobile, le designer (ou styliste) propose de nouveaux concepts de design de voiture à travers des séries de dessins (ou sketches), dans le respect de l'identité de la marque. Il guide ensuite la mise en volume numérique (3D) et physique (maquette), puis adapte la création en fonction des contraintes techniques, de qualité, de coûts et de délais jusqu'à l'industrialisation. Au sein d'un studio de création, il est à l'affût des tendances et des nouvelles techniques, maîtrise l'anglais, a le sens de l'analyse et de la synthèse et sait se maintenir au meilleur niveau de créativité dans un environnement concurrentiel.

- **Formation** : niveau Bac +5 (écoles de design automobile).
- **Évolution** : responsable de gamme, responsable style.
- **Salaire** : environ 3 500 € bruts/mois.

**ATTENTION
MAUVAISE
AFFAIRE**



**SUPER
OCCAZ**

ACHAT ET VENTE D'OCCASION

Faut-il se faire coacher ?

FAUX KILOMÉTRAGES, VOITURES MAQUILLÉES, PIÈCES DÉFECTUEUSES, DÉFAUT DE PAIEMENT... LORSQUE VOUS ACHETEZ OU VENDEZ UNE VOITURE SUR LE MARCHÉ DE L'OCCASION, LES RISQUES SONT NOMBREUX. POUR ÉVITER LES DÉCONVENUES, VOUS POUVEZ OPTER POUR LES SERVICES D'UN "COACH AUTOMOBILE".

Selon une récente enquête de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), qui a contrôlé 1 471 établissements de vente de voitures d'occasion en 2015, 47 % d'entre eux sont en infraction. Fausse première main, minoration du kilométrage, historique "louche": les méthodes d'arnaque sont multiples et particulièrement bien maîtrisées par certains marchands et négociants indépendants.

Cela dit, vendre son propre véhicule peut aussi relever d'un parcours du combattant, où il faut jongler entre les faux chèques de banque et les promeneurs du dimanche simplement venus essayer la voiture sans jamais donner suite. Que vous vouliez acheter ou vendre, pour éviter tout piège, plusieurs solutions existent, à commencer par de simples – mais nombreuses – précautions à prendre, si vous souhaitez effectuer la transaction vous-même. Vous pouvez avoir recours à un expert diplômé d'État ou à un mécanicien (*lire encadré*).

Mais avez-vous aussi entendu parler des "coaches automobiles"? Étant moins d'une dizaine en France à exercer ce nouveau métier, ces professionnels ne possèdent pas de stock et jouent simplement les entremetteurs. À la

différence des experts, ils ne sont pas diplômés mais proposent davantage de prestations. "Nous sommes là pour faciliter la vie du propriétaire de la voiture, pour qu'il ou elle ne soit plus stressé(e) à l'idée de la céder, explique Romain Griveau, fondateur de Le Vendeur Automobile, une agence de services créée en 2010. Exactement comme un agent immobilier."

Déchargez-vous des démarches

Une première rencontre est organisée à l'agence pour un examen du véhicule et la détermination d'un prix de vente. Le coach s'occupe alors du contrôle technique, qui doit avoir moins de six mois, et des éventuelles réparations (changement de pneus, pièces moteur...), le tout en accord avec le propriétaire, qui prend à sa charge ces interventions. Publication de l'annonce, récupération de la voiture pour les visites et les essais, négociations et démarches administratives: voilà dans l'ordre le chemin que votre conseiller respecte ensuite jusqu'à la signature. Alors que la majorité de ces professionnels comme TransakAuto, l'Agence Automobile ou encore Via Automobile encaissent d'abord l'argent avant de restituer la somme convenue au futur propriétaire de la voiture, Le Vendeur

NOS CONSEILS

- Vous achetez à un particulier: à moins d'être vous-même très calé en mécanique, l'assistance d'un professionnel ne sera pas superflue. Pour un véhicule à petit prix, préférez un mécanicien, plus abordable. Mais si le modèle qui a retenu votre attention est coûteux, doté d'un moteur "pointu" (version sportive, moteur hybride...) et/ou équipé de nombreuses fonctions électroniques, l'expert est à privilégier.

- Vous achetez à un professionnel: penchez-vous, dans un premier temps, sur le contrat de garantie proposé. S'il est d'un an au minimum et ne comporte pas d'exclusions majeures (système multimédia, par exemple), faites l'économie d'un coach. Dans le cas contraire, contentez-vous de l'avis d'un mécanicien pour un modèle peu cher et techniquement simple, ou faites appel à un expert.

- Vous n'avez pas le temps (ou l'envie) de partir à la chasse au VO: l'agent intermédiaire vous proposera une sélection de voitures contrôlées et disponibles presque immédiatement. Du "vite fait, bien fait", version automobile. /// CÉDRIC MORANÇAS

Automobile, lui, vous remet directement l'intégralité de l'enveloppe avant que vous ne l'indemnisez par la suite. Quant aux tarifs, ils varient en fonction du véhicule vendu et selon une grille préétablie. En moyenne, ils représentent 5 % du prix de vente. Plus rarement, l'agent "automobilier" peut également prendre commande de la part d'un acheteur recherchant un modèle particulier ou encore aller directement négocier chez le constructeur pour une voiture neuve. "Une fois, j'ai obtenu 19 % sur une Mercedes Classe A neuve", raconte Romain Griveau.

Enfin, si vous êtes acheteur, choisir votre modèle dans la liste d'un agent vous permet d'être sûr de l'historique et d'organiser l'essai plus facilement. Sachez enfin que la majorité des coaches proposent, en forfait, une garantie de 3 à 60 mois. Au moment d'y souscrire, vérifiez bien les éléments pris en charge, car certaines garanties ne couvrent pas les systèmes multimédia, omniprésents sur les voitures récentes et rarement exempts de soucis. Même s'il monnaie ses prestations, le "coach automobile" permet donc d'éviter de nombreux écueils sur le grand marché, parfois opaque, de la voiture d'occasion.

/// FRANÇOIS LEMALUR

L'EXPERT ET LE MÉCANICIEN, EUX AUSSI À VOS CÔTÉS

Outre ses interventions à la suite d'un accident, l'expert se met aussi au service direct des particuliers en phase d'achat. Mécanique, carrosserie, documents administratifs, il vérifie tout et peut même précéder à un essai dynamique. Sous un à quatre jours, il délivre un rapport d'expertise, tel que l'impose le ministère de l'Intérieur. En tant que professionnel agréé, il est engagé par ses conclusions. Une sécurité qui se paie forcément (85 € à 300 € selon le type de prestation). Ils sont plusieurs centaines à opérer en France. Le mécanicien professionnel peut aussi effectuer un diagnostic du véhicule convoité (55 à 75 points contrôlés). Proposée aujourd'hui par ReflexOccaz, cette prestation est plutôt abordable (79 € ou 59 €, en promotion sur certains créneaux horaires) et promet la remise d'un rapport détaillé sous 24 heures. Une bonne idée, puisqu'elle vous garantit que le véhicule n'est pas volé, n'a pas subi d'accident et ne présente pas de faiblesses mécaniques légères (plaquettes de frein usées), ou importantes (comme les injecteurs qui claquent). Enfin, si vous préférez vendre votre voiture vous-même, notre magazine *Occasions Mag* n° 49, disponible en kiosque, vous prodigue, lui aussi, les meilleurs conseils ! Par ailleurs, pensez toujours à procéder aux quelques vérifications élémentaires suivantes :

- **Carte grise** : elle doit être établie au nom de votre interlocuteur s'il s'agit d'un particulier. Si elle est très récente, soyez méfiant. Le vendeur veut peut-être se débarrasser d'une voiture sur laquelle il a découvert un défaut majeur ou qu'il a utilisée sans ménagement sachant qu'il ne la conserverait pas.
- **Garantie** : tous les professionnels, et désormais bon nombre de particuliers, en proposent une. Pour les premiers, le minimum légal est de trois mois sur les principaux éléments de traction (les fameux "moteur-boîte-pont"), les seconds n'étant soumis à aucune astreinte. Exigez une copie des conditions générales et lisez le détail de la couverture, les (mauvaises) surprises sont légion, même chez les constructeurs.
- **Entretien** : reconstituez l'historique complet de l'auto à l'aide des factures et du carnet d'entretien et assurez-vous que toutes les visites obligatoires ont bien été effectuées.
- **Contrôle technique** : si la voiture que vous convoitez a plus de 4 ans, elle vous sera obligatoirement remise avec un contrôle technique de moins de 6 mois.
- **Certificat de situation** : communément appelé "certificat de non-gage", il est désormais disponible gratuitement en ligne (<https://siv.interieur.gouv.fr>). Commandez-le de votre côté pour éviter que l'on vous en remette un falsifié. /// CÉDRIC MORANCAIS

L'AUTO-ÉCOLE EN LIGNE

Apprenez à la carte

BACHOTER EN SALLE DE CODE, REVENIR POUR LES HEURES DE PRATIQUE. VOILÀ PEU OU PROU LE CHEMIN LE PLUS EMPRUNTÉ POUR OBTENIR LE PERMIS DE CONDUIRE. JUSQU'À L'AVÈNEMENT DES AUTO-ÉCOLES EN LIGNE.

Si le taux de réussite à l'examen du permis de conduire détermine la plupart du temps le choix de l'auto-école, la proximité géographique entre, elle aussi, en ligne de compte. Car, dès l'apprentissage du code, il faut vous y rendre et passer des heures en salle à enchaîner les fameuses "séries". Une fois l'examen théorique en poche, vous êtes de nouveau contraint de vous déplacer pour les heures de conduite, qui deviennent difficiles à caler dans l'emploi du temps. D'où les nombreux mois d'attente parfois exigés pour arriver aux 37 heures de pratique nécessaires (moyenne en France) à l'obtention du carton rose. Plusieurs solutions existent afin d'écourter ce chemin de croix. Outre l'épatant simulateur de conduite The Good Drive, uniquement disponible dans le réseau ECF, que nous avons testé (voir "L.A.M." n° 840), vous pouvez faire le choix d'auto-écoles en ligne comme Ornika, En Voiture Simone (EVS), PermiGo et Auto-école.net. Ces sites, encore peu répandus en France, offrent certains avantages par rapport aux établissements traditionnels. À commencer par la facilité d'entraînement au code. Chez vous, à la fac, à une terrasse de café, du moment que vous disposez d'un écran et d'une connexion

internet, vous pouvez vous entraîner. La plupart du temps, ce service est compris dans l'offre globale du permis à laquelle vous souscrivez. En optant pour Auto-école.net ou PermiGo, vous bénéficiez également d'un vrai réseau d'agences, pour pratiquer en salle si le e-learning ne vous convient pas. C'est là la principale différence avec Ornika et EVS qui, même si elles forment aussi à la conduite, ne proposent que des services sur Internet. Autre bénéfice de l'auto-école en ligne : la gestion de vos heures de conduite. Les réservations et annulations des cours se font sur le site de l'enseigne, et, qu'ils soient indépendants (Ornika et EVS) ou salariés (Auto-école.net et PermiGo), les moniteurs sont autonomes et viennent à vous. Leurs horaires ne dépendent plus de l'ouverture d'un établissement et s'étendent de 7 h 00 à 23 h 00, parfois même le week-end. Difficile donc de ne pas s'intéresser à ces auto-écoles 2.0, qui, à l'image d'ECF et de son simulateur, ont pour principal objectif la réduction du coût du permis. Car, en dehors de conditions spéciales, les établissements cités ci-dessus proposent tous un forfait "code + 20 heures de conduite" entre 700 et 800 €, soit 30 à 40 % de moins que dans les réseaux traditionnels. /// F. L.



CHROMES - CARROSSERIE - TISSUS - BOIS - CUIRS - CAPOTES - JANTES - MOTEUR

BELGOM®

DES PRODUITS DE LÉGENDE

KIT DE GOMMAGE CARROSSERIE

NOUVEAU
100%
INNOVANT !



**ÉLIMINE ET DÉCONTAMINE
FACILEMENT
LES TÂCHES REBELLES
EN MOINS DE 30 MN**

Idéal pour la sève des arbres,
les fientes d'oiseaux, les insectes,
toutes traces de pollution...

**GANT DE GOMMAGE + LUSTREUR EXPRESS
+ MICROFIBRE DE LUSTRAGE**



INFO CONSOMMATEURS
02 37 29 50 50



LE BAROMÈTRE DE VOS ACHATS

ZOOM SUR CINQ MODÈLES DU TOP 25 DES VENTES, ASSORTI DE NOS NOTES FIABILITÉ 2016 (VOIR "L.A.M." N° 837), MAIS AUSSI DES REMISES MOYENNES NÉGOCIABLES (HORS PROMOTION) ET DES DÉLAIS DE LIVRAISON (HORS STOCK).

LE MARCHÉ TIENT LA FORME

Vous avez acheté près de 182 000 voitures neuves en avril dernier (+6,5% par rapport au même mois de 2015): un record depuis 2010. Sur les quatre premiers mois de l'année, le marché automobile progresse donc de 7,7%, frôlant les 700 000 livraisons (698 212 ex. précisément). Les modèles carburant au gazole ne représentent plus "que" 52,2% des ventes, contre 43,6% pour l'essence. Hybrides, rechargeables ou non, et électriques comptent désormais pour 4% des immatriculations.

Rang	Modèle	Remise négociable	Délai moyen de livraison en semaines	Note de fiabilité sur 20	Ventes Jan-avril 2016	Variation
1	Renault Clio	9%	22	16,5	37 679 ex.	↗ 3,7%
2	Peugeot 208	4%	16	15,5	36 243 ex.	↗ 19,8%
3	Peugeot 308	7%	18	16	27 918 ex.	↗ 6,8%
4	Renault Captur	7%	24	16	26 049 ex.	↗ 3,8%
5	Peugeot 2008 (restylé)	nc	24	15,5	22 589 ex.	↗ 0,5%
6	Citroën C3	15%	16	14	20 704 ex.	↗ 4,3%
7	Dacia Sandero	1%	21	16	20 032 ex.	↗ 24,8%
8	Renault Mégane	6%	31	(3)	15 551 ex.*	↘ 2,6%
9	Citroën C4 Picasso	11%	15	15	14 998 ex.	↘ 0,1%
10	VW Polo	10%	19	15,5	14 837 ex.	↗ 9,2%
11	Renault Twingo	6%	20	(3)	14 071 ex.	↘ 19,1%
12	Dacia Duster	0%	28	13,5	13 561 ex.	↗ 2,3%
13	Renault Kadjar	4%	24	(3)	13 218 ex.	(3)
14	VW Golf	8%	18	15,5	12 365 ex.	↗ 1,6%
15	Renault Scénic	10%	sur stock	16,5	12 259 ex.	↘ 26,9%
16	Toyota Yaris	9%	13	14	10 637 ex.	↗ 8,3%
17	Peugeot 3008	13%	18	17	10 598 ex.	↘ 6,1%
18	Nissan Qashqai	7%	18	14	9 113 ex.	↘ 2,9%
19	Citroën C4	9%	15	14,5	8 933 ex.	↗ 13,4%
20	Ford Fiesta	17%	10	14	8 715 ex.	↘ 11,8%
21	Fiat 500	7%	10	13	8 498 ex.	↗ 12,2%
22	Opel Corsa	10%	17	(3)	8 129 ex.	↘ 2,5%
23	Citroën C4 Cactus	9%	16	(3)	7 783 ex.	↗ 5,5%
24	Peugeot 508	10%	17	16	7 170 ex.	↘ 13,9%
25	DS 3	4%	16	13,5	6 206 ex.	↗ 8,4%

Total des voitures neuves immatriculées de janvier à avril 2016 698 212 ex. ↗ 7,7%

(1) Voir notre Top 100 Fiabilité dans "L.A.M." n° 837. (2) Par rapport à la même période de 2015. (3) Modèle trop récent pour être évalué ou pour calculer sa variation.

*Dont 10 511 Mégane IV.



RENAULT CAPTUR

Cet été, les Russes eux aussi pourront s'offrir un Captur – avec un "K". Mais ce Dacia Duster redessiné n'a rien à voir avec "notre" Captur – avec un "C", cette fois. Lequel, lui, dérive de la Clio... En revanche, souhaitons au modèle russe le même succès qu'ici: du haut de ses trois ans, le petit SUV Renault vous séduit tout autant qu'à ses débuts.



CITROËN C4 PICASSO

Plutôt que de faire le dos rond en attendant la commercialisation du Scénic à la rentrée, le monospace de Citroën prend le taureau par les cornes et s'autorise un petit restylage (lire p. 40). Histoire de se préparer à la reprise d'un duel opposant ces deux concurrents depuis 1999, date de sortie du Xsara Picasso, trois ans après le premier Scénic.

PEUGEOT 508

Toujours insensible aux assauts de sa nouvelle concurrente de chez Renault, la familiale du Lion. Même avec des ventes en recul... La Talisman, en effet, se contente pour le moment d'une 42^e place au classement entre janvier et avril (soit 4 133 livraisons). Il est vrai que son dérivé break Estate (lire p. 46) n'est disponible que depuis peu.



VOLKSWAGEN POLO

Belle longévité pour cette petite mamie, lancée en 2009 et restylée début 2014. Sa progression est d'autant plus méritoire que ses déclinaisons TDI ne comptent plus que pour deux ventes sur dix, accusant une chute de 20% par rapport aux quatre premiers mois 2015... N'attendez pas la relève – autrement dit la sixième génération – avant l'automne 2017.



FIAT 500

Son subtil restylage permet à la 500 d'afficher des ventes au beau fixe. Le délai de livraison reste cependant raisonnable: si votre choix portait sur une Twingo, il vous faudrait être deux fois plus de patient! Malgré l'actuelle ristourne de 2 000 €, qui place le cabriolet au même prix que la berline, la découvrable compte pour moins de 10% des immatriculations.

Conduire un SUV les yeux fermés : cap ou pas cap ?

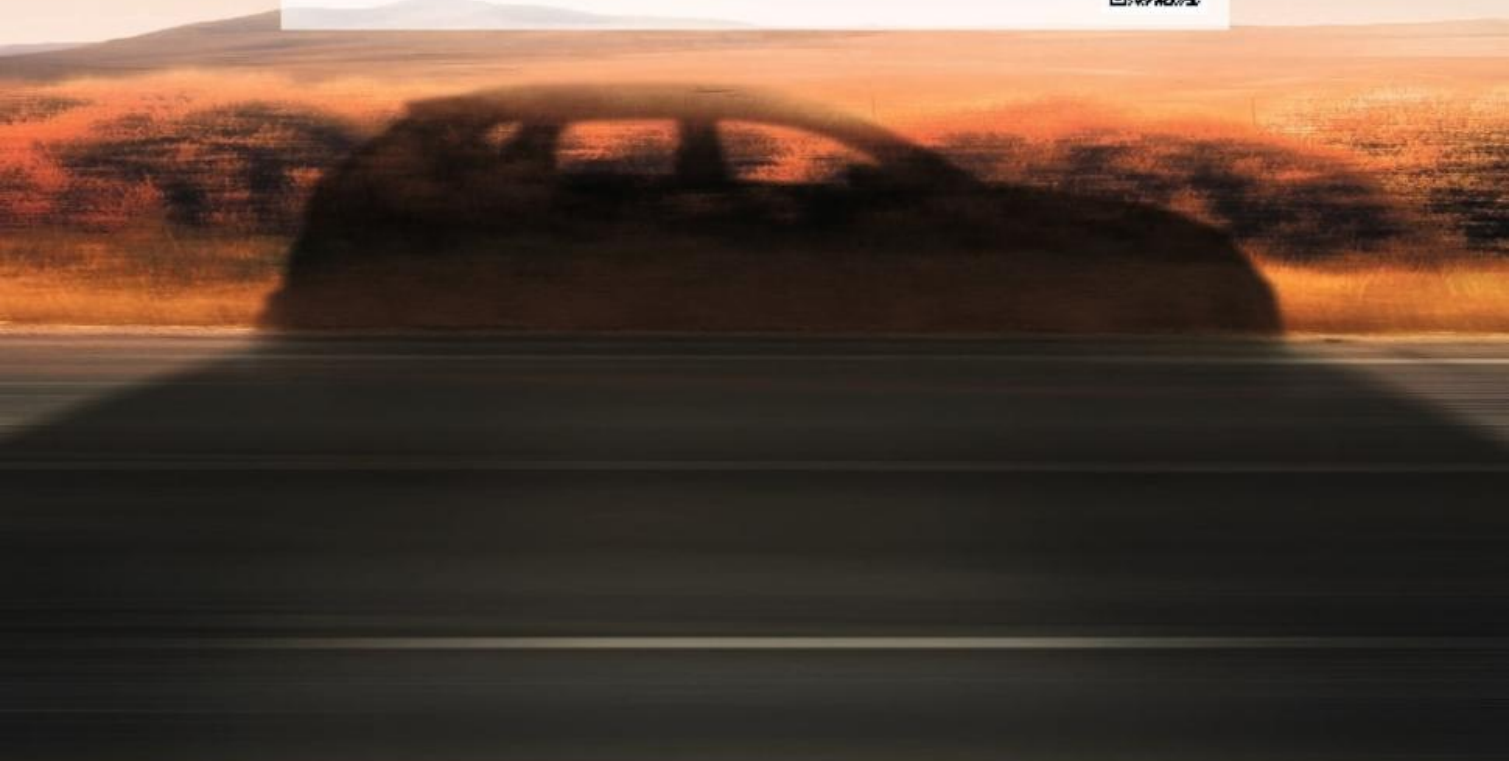
LE WEEK-END DU 25 ET 26 JUIN, PARTICIPEZ À
DES ESSAIS SENSATIONNELS AU VOLANT DES
DERNIERS SUV GÉNÉRALISTES DU MOMENT.

L'Automobile Magazine et un constructeur mystère vous invitent à devenir envoyé spécial. Le temps d'un week-end aussi original que surprenant, vous aurez l'occasion de tester, de conduire et de comparer 5 SUV du moment.

Sur le principe d'un blind-test, laissez parler vos sens pour découvrir, parfois même dans le noir absolu, les différents modèles. En tant que reporter, vous donnerez vos impressions et partagerez vos émotions. Votre témoignage fera ensuite l'objet d'un article dans notre magazine.

Pour participer à cette expérience inédite en France, inscrivez-vous sur la page Facebook de l'Automobile Magazine ou sur notre site. Quatre chanceux seront sélectionnés par notre jury. Résultats, le 17 juin.

BONNE CHANCE ET À BIENTÔT !



FIAT PANDA

DEPUIS 2012

DÈS 5 500 €

EN RÉSUMÉ

Vendue depuis février 2012.
Existe en berline 5-portes.

DIMENSIONS

L/l/h (m) 3,65/1,64/1,55
Vol. coffre (dm³) 225
Vol. réservoir (l) 37

CÔTÉ ÉQUIPEMENT

Pop Six airbags, ABS/ESP, banquette arrière rabattable, direction assistée, verrouillage centralisé, vitres AV électriques.
Easy Ajoute radio, verrouillage centralisé à distance.
Lounge Ajoute climatisation, jantes alliage 14".

LE CHOIX DE "L.A.M."

1.2



ÉVOLUTION EN DOUCEUR

CETTE PANDA CONSERVE L'APPARENCE DE SON AÎNÉE, AVEC QUELQUES RONDEURS EN PLUS. DOMMAGE QUE LE **CONFORT** RESTE SI FERME ET QUE LES **MOTEURS** NE SOIENT **PAS À LA HAUTEUR**, EN PARTICULIER DANS LES VERSIONS **4X4** ET **CROSS**.

ENTRETIEN

(1,2)

Kit de distribution	468 €
Embrayage	518 €
Plaquettes AV	151 €
Disques + plaquettes AV	269 €
Amortisseurs AV	376 €
Amortisseurs AR	230 €
Silencieux AR	198 €
Catalyseur	1 119 €

Pneus ■ Assurance ■

■ Bon marché ■ Moyen marché ■ Cher

AU QUOTIDIEN

Pour sa troisième génération, la Panda a conservé ce qui faisait l'intérêt de son aînée, à savoir sa bouille, sa présentation intérieure agréable, son gabarit contenu et son rayon de braquage idéal en ville. Néanmoins, en dehors des cités, cette Fiat reste en retrait face à la concurrence. Elle pâtit d'un comportement routier peu réjouissant, d'un confort encore trop ferme, d'un freinage peu rassurant et des vibrations envahissantes de son 2-cylindres 0.9 TwinAir. Et malgré sa hauteur, elle n'offre pas l'habitabilité escomptée. /// PHILIPPE BILLON



En version 4x4, la Panda affiche de réelles aptitudes hors bitume et une bouille sympathique.

● FIABILITÉ

MÉCANIQUES

TwinAir En plus de problèmes d'allumage (ratés nécessitant une reprogrammation) et de **fuite d'huile** jusqu'en avril 2012 au niveau de la distribution, ce bloc se montre assez désagréable à l'usage en raison de vibrations omniprésentes.

Diesel Cas de fuite de carburant au niveau des injecteurs.

AUTRES ÉLÉMENTS

Électronique Sur les exemplaires produits jusqu'en mars 2013, des cas de dysfonctionnement sans conséquence (allumage inopiné des voyants...) nécessitant une reprogrammation. **Poignée** de hayon à remplacer sur certains exemplaires.

QUEL MOTEUR CHOISIR ?

	MOTORISATION	Mise en vente	Puiss. réelle	Puiss. fiscale	Conso. mixte*	Prix en occasion	NOS REMARQUES
ESSENCE	0.9 TwinAir	02/12 à 04/13	65 ch	4 CV	4,2 l	de 6 400 à 10 500 €	Vibrant, pas assez puissant, ce moteur ne vaut pas le détour.
	0.9 TwinAir T	02/12	85 ch	4 CV	4,2 l	de 5 900 à 11 500 €	Les 85 ch sont suffisants, mais le petit bicylindre vibre et se montre sonore.
	1.2	02/12	69 ch	4 CV	5,2 l	de 5 500 à 9 500 €	Le meilleur choix. Certes, ce n'est pas un foudre de guerre, mais il est agréable.
D.	1.3 Mjt	02/12 à 06/15	75 ch	4 CV	3,9 l	de 6 900 à 11 500 €	Son couple le rend réjouissant en ville, mais il est sans saveur ni relance en dehors.

*Données constructeur.

Sans hésiter À vous de voir À éviter



Photos Bruno Picault

Déjà en kiosques



Également disponible sur boutique.movepublishing.com

ROADSTER™: #LIVEYOURLEGEND



Le nouveau Roadster™ Harley-Davidson.

Dernier né de la famille Dark Custom, le nouveau Roadster™ s'impose déjà comme une référence grâce à son mythique et coupleux moteur VTwin de 1200cc et ses lignes pures inspirées de l'univers de la compétition et des tendances actuelles de la scène custom. A son look rebelle et à sa position de conduite dynamique s'ajoutent une tenue de route exceptionnelle grâce à sa fourche inversée ainsi qu'un freinage puissant fourni par son double disque à l'avant. Rentrez dans la légende à partir de 12 590€ TTC.

Rendez-vous sur www.harley-davidson.com ou dans l'une de nos 53 concessions.



DEUX-ROUES EN LIBERTÉ

LE MOTARD VÊTU DE NOIR ET NÉGLIGÉ N'EST PLUS À LA MODE DEPUIS LONGTEMPS. MAIS LA MOTO GARDE CET ESPRIT REBELLE, MÊME SI LE PROFIL S'ASSAGIT. ON VIENT À LA MOTO (OU AU SCOOTER) POUR DES RAISONS PRATIQUES – CIRCULATION OU STATIONNEMENT –, PUIS ON Y RESTE PAR PASSION. /// TEXTES BERTRAND THIEBAULT



YAMAHA TRACER 700

C'était une évidence. Après l'énorme succès du roadster MT-07 (un bicylindre 700 cm³), Yamaha se devait de proposer son "best-seller" en version Tracer. Comprenez une déclinaison un peu plus routière, à l'image de la généreuse MT-09 Tracer (3-cylindres 900 cm³). Du roadster, il reste les armes du succès, à savoir le moteur vivant, le look séduisant et le

prix alléchant. À cela, Yamaha ajoute davantage de protection, avec un demi-carénage surmonté d'un pare-brise, puis améliore la stabilité, le confort et l'autonomie. Une moto à tout faire – y compris un carton commercial –, qui devrait être proposée cet été aux alentours de 8 200 €. Les concurrentes Kawasaki Versys 650 et autres Suzuki V-Strom 650 peuvent déjà trembler.

APPEL D'URGENCE BMW MUNICH CALLING



Si l'appel d'urgence intelligent fait déjà partie des options disponibles sur les automobiles BMW, le constructeur bavarois le proposera également sur ses motos à partir de 2017. En cas d'accident, ce système analyse la situation à l'aide de capteurs sur la moto et envoie, si nécessaire, un signal d'urgence au centre d'appels BMW, aussitôt relayé auprès des secours. Il notifie alors la position GPS du véhicule et actionne une liaison audio jusqu'à l'arrivée des services d'urgence. Seule limite de cet Intelligent Emergency Call : la couverture réseau GSM.

MASH 125 SEVENTY-FIVE

Le succès de cette petite 125 cm³ repose sur deux points : un prix canon (2 345 €) et un look sympa. Fabriquées en Chine, motorisées par un monocylindre 4T sous licence Suzuki, les Mash sont en partie développées en Bourgogne par la Société d'importation de motos et d'accessoires (Sima) afin de répondre aux attentes du

marché. Sa petite bouille de moto néo-rétro séduit davantage que les machines purement utilitaires.

Pour preuve, depuis sa commercialisation en 2012, plus de 20 000 unités se sont écoulées !



LES MOTARDS DISENT NON AU CONTRÔLE TECHNIQUE

Le contrôle technique est bien ancré dans les mœurs automobiles (et ce depuis 1992). À moto, il en est tout autre. Le gouvernement tente à nouveau d'imposer cette mesure aux deux-roues, avec un contrôle à la revente, mais la grogne monte. D'après la Fédération française des motards en colère, le CT n'aurait d'autre intérêt que de plaire aux lobbies des grandes enseignes du contrôle. En effet, la seule étude poussée sur l'accidentologie moto démontre que le facteur matériel (anomalie technique) n'intervient que dans 0,3 % des accidents mortels impliquant un deux-roues. Les motards sont des moutons bien difficiles à tondre !



Photo Pierre Orluc

UN MARCHÉ ENCORE FRILEUX

La Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle (CSIAM) a publié ces chiffres du marché français du deux-roues pour les quatre premiers mois de 2016. Malgré un léger recul (-2 %) entre janvier et avril, la CSIAM prévoit 240 000 immatriculations pour 2016.

TOP 10 ACTUEL DES VENTES

1	Yamaha MT-07	1 709
2	Piaggio MP3 500 LT (scooter)	1 592
3	Honda Forza 125 (scooter)	1 326
4	Yamaha T-Max 530 (scooter)	1 283
5	Yamaha X-Max 125 (scooter)	1 112
6	Kawasaki ER-6n/f	1 107
7	Kawasaki Z 800	1 101
8	BMW R1200 GS	770
9	Yamaha MT-09/Tracer	634
10	Suzuki GSR 750	616

Photos constructeurs

ZERO MOTORCYCLES S ZF13.0



CITADINE SURVOLTÉE

ZERO, MAIS PAS ZÉRO DE CONDUITE ! LE ROADSTER AMÉRICAIN S ZF13.0 DÉBARQUE DANS UNE VERSION 11 kW ACCESSIBLE AUX AUTOMOBILISTES* AVEC DES PERFORMANCES REMARQUABLES. UNE PETITE BOMBE SILENCIEUSE.

Avec tout juste 55 motos vendues l'an dernier, Zero Motorcycles n'est pas encore la BMW i3 ni la Renault Zoe du deux-roues électrique. La jeune marque américaine dispose toutefois, depuis quelques semaines, d'un nouvel atout dans son jeu : une version 11 kW. En clair, une moto électrique accessible aux titulaires d'un permis B*. Si la conversion kW/ch n'affiche que 15 maigres poneys, il s'agit de la puissance continue retenue à des fins d'homologation. La puissance maximale, elle, est bien supérieure, et cette Zero S 11 kW affiche pratiquement les mêmes performances, en dehors d'un bridage à 130 km/h, que le modèle le plus généreux, réservé aux détenteurs d'un permis moto. Aucune frustration, donc, au guidon de cette zéro émission "équivalente 125 cm³", capable de ridiculiser une Panamera en reprise ! Avec sa bonne petite bouille qui dissimule habilement le moteur et les batteries, la Zero S s'intègre dans le trafic comme n'importe quelle moto, avec un "zzzzzzzz" caractéristique en

guise d'échappement. Pas plus lourde qu'une machine thermique, elle virevolte aisément dans un silence qui surprend piétons comme automobilistes.

Les accélérations et reprises sont réellement bluffantes, proches d'un roadster 600 cm³, et la conduite en mode Sport sur route humide requiert une certaine pratique pour domestiquer le couple généreux. En l'absence d'antipatinage, les glissades à l'accélération ne sont pas rares... Un mode Eco – ainsi qu'un mode Custom paramétrable via un smartphone – permet de dompter le caractère de cette petite bombe silencieuse. Pour autant, la Zero S assume son statut de roadster. Dépourvue de protection au vent ou à la pluie, affublée d'une selle dure comme du marbre, privée de porte-bagages, elle offre cependant un espace de rangement à l'emplacement du traditionnel réservoir. Ce coffre peut aussi accueillir un kit de charge rapide (deux heures trente au lieu de neuf heures). L'épineuse question de l'autonomie se pose dès lors qu'on parle d'un véhicule électrique, et, sur ce chapitre, la Zero S n'a pas à rougir. On frise les 200 km en utilisation urbaine, grâce à la récupération d'énergie au freinage. Mais à fond sur la route, on perd près de 1 % de charge par kilomètre parcouru, soit à peine plus de 100 km à 130 km/h. Quant au prix, il est à relativiser, avec un "plein" à moins de 2 € et un entretien se résumant à un coup de chiffon ! /// S.T.

*Version 11 kW conduisible avec un permis B si obtenu avant mars 1980, ou bien postérieur, mais obtenu depuis plus de 2 ans et avec une formation complémentaire de 7 heures.

**OUBLIEZ L'AMPÈRE PEINARD :
CETTE MOTO ÉLECTRIQUE
ACCESSIBLE AVEC UN SIMPLE
PERMIS B* OFFRE LES REPRISSES
D'UNE PORSCHE !**

ZERO MOTORCYCLES S ZF13.0 (11 kW)

CARACTÉRISTIQUES* Moteur électrique Z-Force Puiss. 15 ch à 4 500 tr/mn Couple maxi 40 Nm à 4 300 tr/mn Batterie Li-ion 13 kW/h Transm. par courroie, directe sans embrayage Pneus AV-AR 110/70 R 17 - 140/70 R 17 L/h nc Hauteur de selle 807 mm Fabriquée aux États-Unis

BUDGET

15 999 €

CONSO. MOYENNE**

1,83 l/100 km

Autonomie 150 à 200 km

CONDUITE

Agrement ● / Performances ●

Vit. maxi* bridée à 130 km/h

0 à 100 km/h 5,2 s*

Poids 185 kg*

SÉCURITÉ

Tenue de route ●

Freinage ●

Reprises ●

CONFORT

Suspensions Ville ● Route ●

À L'USAGE

Main-d'œuvre ○

Qualité du SAV ●

À la revente ●

NOTRE VERDICT

Cette moto électrique Zero S 11 kW, conduisible avec un permis auto, a de sérieux atouts. À commencer par ses performances et sa conduite silencieuse et très amusante !

*Données constructeur - **Mesure Moto Journal



Les modes de conduite Sport, Eco ou Custom (personnalisable) s'enclenchent depuis le guidon.



À la place du traditionnel réservoir, un petit coffre de rangement.



Le freinage avant à simple disque est un peu léger, au vu des performances.

Photos Zero Motorcycles

NOUVEAU SCOOTER GT 125 CM³

X·Town

URBAIN PAR NATURE



Offre de lancement
3499€
jusqu'au 30 juin

2
ANS
GARANTIE &
ASSISTANCE
OFFERTE !

Venez découvrir le nouveau GT **X·Town 125 cm³** chez votre concessionnaire Kymco.

Prix tarif conseillé de 3 699€ TTC. Prix de lancement de 3 499€ TTC jusqu'au 30 juin 2016. Voir conditions en magasins.
Les tarifs donnés s'entendent TTC publics conseillés, au 05 avril 2016.

NOS PARTENAIRES
MONDIAL
ASSISTANCE

AMV

VIA XEL

ELIXIR

Silkolene

f

Rejoignez-nous



KYMCO



KYMCO X.TOWN 125I COMME LES GRANDS

Entre les Honda Forza et Yamaha X-Max, stars des scooters 125, le taiwanais Kymco tente de se faire une place au soleil avec un nouveau modèle, le X.Town. Ce GT plutôt haut de gamme arbore une finition soignée ainsi qu'un design très actuel avec ses deux phares en amande et ses feux à diodes. Sans oublier un prix attractif ! Son moteur 4T à injection, lui aussi tout nouveau (Euro 4), offre d'honnêtes performances tant en accélérations qu'en reprises, avec une transmission à variateur discrète. De quoi filer sur les grands axes à près de 110 km/h avec une stabilité rassurante et une protection correcte, même si la concurrence fait mieux dans ce domaine. L'espace à bord n'est pas immense, les plus grands pourraient en souffrir.

En ville, l'agilité et l'équilibre du X.Town lui permettent de se faufiler aisément malgré son gabarit GT. À défaut d'un freinage antiblocage, ce modèle dispose d'un système couplé au levier gauche. Une solution plus économique qu'un ABS et néanmoins performante, mais qui n'évite pas les blocages de la roue arrière lors des freinages énergiques. La suspension arrière, assez sèche, secoue un peu sur les dos-d'âne, malgré une selle moelleuse. La tenue de route n'est pas altérée, mais l'on aurait souhaité un peu plus de douceur pour un modèle de cette gamme. Côté pratique, le coffre sous la selle, éclairé et sur verin, permet d'accueillir deux casques (1 intégral + 1 jet). Kymco a aussi pensé à un petit vide-poches sous le tableau de bord avec une prise USB bien pratique. Dommage, le logement est un peu juste pour un smartphone et ne ferme pas à clé. // B.T.

KYMCO X.TOWN 125I
CARACTÉRISTIQUES* Moteur 1 cyl. Ess. 4T, 45, 125 cm³ Puiss. 14,3 ch à 9 800 tr/mn Couple maxi 11,2 Nm à 7 000 tr/mn Transmission auto. à variateur et courroie Pneus AV-AR 120/80 R 14 - 150/70 R 13 L/h 2,24/0,80/1,27 m Hauteur de selle 785 mm Réservoir 12,5 l
Fabriquée à Taiwan

BUDGET
3 699 €
CONSO. MOYENNE*
3,2 l/100 km
Autonomie 390 km

CONDUITE
Agrément / Performances ●
Vit. maxi* 110 km/h
0 à 100 km/h 8,6 s*
Poids 177 kg* (à sec)

SÉCURITÉ
Tenue de route ●
Freinage ●
Reprises ●

CONFORT
Suspensions Ville ● Route ●
À L'USAGE
Main-d'œuvre ○
Qualité du SAV ●
À la revente ●

NOTRE VERDICT
Les performances sont là, et la finition laisse loin derrière l'image négative du Made in Taiwan.



Une prise USB est aujourd'hui plus pratique qu'un allume-cigare. Kymco y a pensé.

*Données constructeur

Photos Kymco



DUCATI X-DIAVEL DIABOLIQUE

Oubliez tout ce qui peut être pratique sur une moto : la Ducati X-Diavel n'en a cure. Elle est chère, longue, lourde, inconfortable, égoïste et, surtout... démentielle ! Et c'est justement parce qu'elle ne sert à rien qu'elle dégage une telle aura. On peut y voir un custom ou un dragster, Ducati se contente de l'appellation "power cruiser", un bâton de dynamite à même de se déplacer, pieds devant et fesses au ras du sol. Dans l'enclos, on dénombre 160 ch sous contrôle électronique et un pneu arrière aussi large qu'un banc public pour transmettre cette puissance. Une gueule de monstre, une cathédrale mécanique à faire baver Mad Max avec son imposant bicylindre de 1 260 cm³, prêt à mugir entre vos jambes. Pour donner de la voix, deux tubulures d'échappement renvoient les grandes orgues de Notre-Dame au rang de sifflet de chef de gare. Tout semble ici démesuré et, pourtant, cette moto se conduit presque facilement. Qu'importe si elle n'a pas l'agilité d'un roadster ni le confort d'une GT : elle affirme son style et sa classe sans concession. On s'agrippe au guidon, on ouvre les gaz et on profite. Le twin à distribution variable manque un peu de souplesse mais vous projette ensuite dans une autre dimension. Le couple est énorme, les sensations enivrantes face à une telle allonge. Mieux, ce power-cruiser sait aussi prendre de l'angle si nécessaire, freiner efficacement et oublier tout ce qui roule dans ses rétros, si possible en laissant une longue trace de gomme au sol, noyé dans un nuage de fumée. Totalement déraisonnable, absolument indispensable. // B.T.

BMW C650 Sport
CARACTÉRISTIQUES* Moteur 2 cyl. ess. 85, 1 262 cm³ Puiss. 156 ch à 9 500 tr/mn Couple maxi 13,1 Nm à 5 000 tr/mn Transm. courroie, boîte 6 vit. Pneus AV-AR 120/70 R 17 - 240/45 R 17 L/h 2,31/1,10/1,13 m Hauteur de selle 755 mm Réservoir 18 l
Fabriquée en Italie

BUDGET
20 390 €
CONSO. MOYENNE**
7 l/100 km
Autonomie 260 km

CONDUITE
Agrément / Performances ●
Vit. maxi* (non mesuré)
0 à 100 km/h 3 s**
Poids 247 kg* (avec pleins)

SÉCURITÉ
Tenue de route ●
Freinage ●
Reprises ●

CONFORT
Suspensions Ville ● Route ●
À L'USAGE
Main-d'œuvre ○
Qualité du SAV ●
À la revente ●

NOTRE VERDICT
Ce qui pourrait n'être qu'un dragster inutilisable devient avec Ducati une moto certes hors norme mais domptable et anticonformiste !



Les paramètres de contrôle électronique sont tous centralisés sur le tableau de bord.

*Données constructeur - **Mesure Moto Journal

Photos Ducati

ON VOUS A RAPPORTÉ UN PETIT SOUVENIR DU FUTUR

HONDA
The Power of Dreams



FORZA 125

Le meilleur du Sport et du GT est enfin réuni. Moteur ESP quatre soupapes pour une réactivité accrue. Système Idle Stop pour une coupure du moteur au ralenti et une consommation maîtrisée (seulement 2,29 l/100 km, normes WMTC). Signature phare Full LED inédite et design racé. Des millions de personnes ont imaginé le futur, il est temps pour vous de l'essayer. Tarif clef en main 4 599 € (au lieu de 4 799 €) jusqu'au 31 juillet 2016.



Idle Stop



ABS



Bulle réglable
6 positions



Support
smartphone*



Rangement 2
casques intégraux



HONDA
Finance

HONDA
ASSURANCE

MOTUL

forzahonda.fr

VOICI LES **TARIFS OFFICIELS** DES MODÈLES COMMERCIALISÉS EN FRANCE, ASSORTIS DES NOUVEAUX **BONUS-MALUS CO₂**.
À VOUS DE NÉGOCIER !

</



Nous achetons ou reprenons
votre automobile
haut de gamme, décalée, rare ou sportive

Liste des modèles et conditions sur : [**chassav.fr/vendre**](http://chassav.fr/vendre)

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

AUTOMOBILES CHASSAY - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

LE PRIX DU NEUF			Puiss. fiscale (CV)	Puiss. réelle (en)	PRIX (TTC) en euros	Bonus-Aléas
C3						
1.0 PureTech 68 Attraction	4	68	13 600	-		
1.2 PureTech 82 Attraction	4	82	14 200	-		
1.2 PureTech 82 ETC Confort	4	82	17 000	-		
1.2 PureTech 110 Exclusive	5	110	20 050	-		
1.6 BlueHDi 75 Attraction	4	68	15 800	-		
1.6 BlueHDi 100 Confort	5	100	19 250	-		
C3 PICASSO						
1.2 PureTech 110 Confort	6	110	19 150	-		
1.6 BlueHDi 100 Confort	5	100	21 100	-		
C4 CACTUS						
1.2 PureTech 82 Live	4	82	15 200	-		
1.2 PureTech 82 ETC Feel	4	82	17 850	-		
1.2 PureTech 110 Feel	5	110	18 900	-		
1.6 BlueHDi 100 Feel	5	100	20 350	-		
1.6 BlueHDi 100 ETC6 Feel	5	100	21 150	-		
C4						
1.2 PureTech 110 Live	6	110	19 900	-		
1.2 PureTech 130 Feel	6	130	22 850	-		
1.2 PureTech 130 EAT6 Feel	7	130	24 150	-		
1.6 BlueHDi 100 Live	5	100	22 150	-		
1.6 BlueHDi 120 Live	6	120	23 350	-		
1.6 BlueHDi 120 EAT6 Feel	6	120	26 200	-		
2.0 BlueHDi 150 Shine	7	150	29 700	-		
C-ELYSEE						
PureTech 82 Confort	4	110	13 450	-		
BlueHDi 100 Confort	5	100	16 450	-		
C4 PICASSO (Grand- + 1 200 €)						
PureTech 130 Attraction	7	130	24 400	-		
THP 165 Intensive EAT6	9	165	30 350	-		
1.6 BlueHDi 120 Attraction	5	100	25 400	-		
1.6 BlueHDi 120 EAT6	6	120	26 400	-		
1.6 BlueHDi 120 EAT6 Confort	6	120	29 250	-		
2.0 BlueHDi 150 Intensive	7	150	31 350	-		
2.0 BlueHDi 150 Intensive EAT6	8	150	32 650	-		
C4 AIRCROSS						
HDI 115 Confort 4x2	6	115	29 450	-		
HDI 115 Confort 4x4	6	115	31 250	150		
BERLINGO MULTISPACE (7-places : + 800 à + 1 000 €)						
PureTech 110	6	110	21 300	-		
BlueHDi 75 Feel	4	75	21 300	-		
BlueHDi 100 Feel	5	100	22 000	-		
BlueHDi 100 Feel ETC6	5	100	22 900	-		
BlueHDi 100 XTR	5	100	22 700	-		
BlueHDi 120 XTR	6	120	24 150	-		
NEMO MULTISPACE						
HDI 80 Attraction	4	80	16 000	-		
HDI 80 XTR Attraction	4	80	18 450	-		
C5 (Tourer : + 1 100 €)						
BlueHDi 150 Confort	8	150	31 400	-		
BlueHDi 180 Confort EAT6	9	180	35 000	-		
Tourer XTR BlueHDi 150 Exclusive	7	150	38 550	-		
Tourer XTR BlueHDi 180 EAT6	9	180	40 850	-		
DACIA SANDERO						
1.2 16v	5	75	7 990	-		
0.9 Tce Ambiance	5	90	10 300	-		
0.9 Tce Laureate Easy-R	5	90	12 000	-		
0.9 Tce Stepway Prestige	5	90	12 600	-		
1.5 dCi 75 Ambiance	4	75	11 250	-		
1.5 dCi 90 Laureate	4	90	12 950	-		
1.5 dCi 90 Laureate Easy-R	4	90	13 550	-		
1.5 dCi 90 Stepway Prestige	4	90	14 150	-		
LOGAN						
1.2 16v	5	75	7 790	-		
0.9 Tce Ambiance	5	90	10 100	-		
1.5 dCi 75 Ambiance	4	75	11 050	-		
1.5 dCi 90 Laureate	5	90	12 750	-		
LOGAN MCV						
1.2 16v	5	75	8 990	-		
0.9 Tce Ambiance	5	90	11 300	-		
0.9 Tce Laureate Easy-R	5	90	13 000	-		
1.5 dCi 75 Ambiance	4	75	12 250	-		
1.5 dCi 90 Ambiance	4	90	12 850	-		
DOKKER						
Sce 100	6	100	9 490	250		
1.2 Tce Silver Line	6	115	12 700	-		
1.2 Tce Stepway	6	115	14 100	-		
1.5 dCi 75 Silver Line	4	75	13 800	-		
1.5 dCi 90 Silver Line	5	90	14 300	-		
1.5 dCi 90 Stepway	5	90	15 700	-		
LODGY 5-PLACES (7-places : + 500 €)						
Sce 100	6	100	9 990	250		
1.2 Tce Silver Line	6	115	13 200	-		
1.2 Tce Stepway	6	115	14 300	-		
1.5 dCi 90 Silver Line	5	90	14 400	-		
1.5 dCi 110 Silver Line	6	110	15 200	-		
DUSTER						
Sce 115 4x2	6	115	11 990	500		
1.2 Tce 125 Ambiance 4x2	7	125	14 700	250		
1.2 Tce 125 Ambiance 4x4	7	125	16 700	900		
1.5 dCi 90 4x2	5	90	13 600	-		
1.5 dCi 110 Ambiance 4x2	6	110	15 400	-		
1.5 dCi 110 Ambiance 4x4	6	110	17 400	-		
D5						
1.2 PureTech 82 Chic	4	82	15 950	-		
1.2 PureTech 82 Chic ETC	4	82	16 850	-		
1.2 PureTech 110 Be Chic	5	110	18 900	-		
1.6 THP 165 Sport Chic	9	165	25 450	-		
1.6 BlueHDi 100 Be Chic	5	100	20 100	-		
1.6 BlueHDi 120 Sport Chic	6	120	25 350	-		
3 CABRIO						
1.2 PureTech 82 Be Chic	4	82	20 000	-		
1.2 PureTech 110 Be Chic	5	110	23 000	-		
1.6 THP 165 Sport Chic	9	165	27 950	-		
1.6 BlueHDi 100 Be Chic	5	100	25 050	-		
1.6 BlueHDi 120 Sport Chic	6	120	33 350	-		
4						
1.2 PureTech 130 Chic	7	130	23 700	-		
1.6 THP 165 Sport Chic EAT6	9	165	34 950	-		
1.6 BlueHDi 120 Chic	6	120	25 800	-		
1.6 BlueHDi 120 EAT6 Chic	6	120	27 100	-		
2.0 BlueHDi 150 So Chic	7	150	30 050	-		
2.0 BlueHDi 180 EAT6 So Chic	9	180	32 500	-		
5						
1.6 THP 165 EAT6 Be Chic	9	165	33 950	150		
1.6 BlueHDi 120 Chic	6	120	29 750	-		
2.0 BlueHDi 150 Be Chic	7	150	34 250	-		
2.0 BlueHDi 180 EAT6 Be Chic	9	180	36 950	-		
Hybrid4 ETC6 So Chic	8	200	43 400	-		
FERRARI CALIFORNIA T						
488 GTB	NC	560	187 153	8000		
488 GTB SPIDER	NC	670	209 240	8000		
FF	NC	660	261 517	8000		
FIAT PANDA	NC	740	271 786	8000		
1.2 Pop	4	69	10 290	-		
0.9 TwinAir Easy	4	85	13 040	-		
1.3 Multitop Easy	5	95	14 990	-		
4x4 0.9 TwinAir Pop	4	85	15 140	-		
4x4 1.3 Multitop Rock	5	95	18 290	-		
500 (Dualogic : + 900 €, cabriolet : + 2 000 €)						
1.2 Pop	4	69	12 490	-		
0.9 TwinAir 85 Lounge	4	85	16 090	-		
0.9 TwinAir 105 Lounge	5	105	16 840	-		
1.3 Multitop Popstar	5	95	17 240	-		
500L (Living 7-pl. saut 1.4 et Trekking : + dès 1 400 €)						
1.4 Pop	6	95	15 900	500		
0.9 TwinAir Popstar	5	105	15 590	-		
1.4 T-Jet Popstar	7	120	20 090	1 600		
1.3 Multitop	5	95	20 090	-		
1.3 Multitop 95 Dualogic Popstar	5	95	21 690	-		
1.6 Multitop 120 Popstar	6	120	21 690	-		
124 SPIDER	8	140	25 990	900		
PUNTO 5-PORTES						
1.2 Cult	4	69	13 590	-		
1.4 Steel	5	77	14 590	150		
0.9 TwinAir Steel	5	105	15 990	-		
TIPO 4-PORTES						
1.495 ch	5	95	12 490	150		
1.3 Multitop 95	5	95	14 990	-		
1.6 Multitop 120 Pop	6	120	19 490	-		
QUARO						
1.4 Pop	5	77	13 500	2 200		
1.4 GNV Lounge	4	70	17 200	-		
1.3 Multitop 80 Lounge	4	80	18 190	-		
1.3 Multitop 95 Trekking	5	95	20 190	-		
DOBLO						
E-torq 4x2	6	110	15 990	250		
1.4 Multitop 140 Popstar 4x2	8	140	21 390	250		
1.4 Multitop 140 Popstar 4x2 auto.	8	140	22 990	250		
1.4 Multitop 170 Cross 4x4 auto.	10	170	26 390	2 200		
1.3 Multitop 95 Pop 4x2	5	95	19 790	-		
1.6 Multitop 120 Pop 4x2	6	120	21 090	-		
2.0 Multitop 140 Cross 4x4	7	140	25 990	-		
2.0 Multitop 140 Cross 4x4 auto.	8	140	28 390	500		
FORD Kuga						
1.2 Trend	4	69	7 990	-		
FIESTA 3-PORTES (5-places : + 600 à + 950 €, saut ST)						
1.25 60 ch Ambiente	4	60	8 990	-		
1.25 82 ch Edition	5	82	14 700	-		
1.0 SCTi Titanium	4	80	16 500	-		
1.0 SCTi EcoBoost 100 Edition	5	100	16 000	-		
1.0 SCTi EcoBoost 125 Titanium	6	125	17 950	-		
ST 1.6 SCTi	10	182	24 500	250		
1.5 TDCi 75 Edition	4	75	16 700	-		
1.5 TDCi 95 Edition	5	95	17 350	-		
FOCUS 5-PORTES (SW : + 600 €)						
1.6 Ti-VCT 85 Trend	5	85	18 900	250		
1.0 EcoBoost 100 Trend	5	100	20 100	-		
1.0 EcoBoost 125 Trend	6	125	22 100	-		
1.5 EcoBoost 150 Titanium	8	150	24 800	-		
1.6 Ti-VCT 125 PowerShift Tita.	7	125	24 900	900		
1.5 EcoBoost 182 Titanium	10	182	26 000	-		
ST 2.0 EcoBoost 250	15	250	29 000	2 200		
RS 2.3 EcoBoost	NC	350	36 900	2 200		
1.5 TDCi 95 Trend	5	95	22 900	-		
1.5 TDCi 105 ECONetic Trend	5	105	23 900	-		
1.5 TDCi 120 Trend	6	120	24 100	-		
2.0 TDCi 150 Titanium	7	150	26 800	-		
2.0 TDCi 150 PowerShift Titanium	8	150	28 500	-		
1.5 TDCi 95 Trend	5	95	24 300	-		
1						

LE PRIX DU NEUF

	Prix, financer (CV)	Prix, nette (ch)	Prix (TTC) en euros	Bonus-Aléa
LANCIA				
YPSILON				
1.2 Elefantino	4 69 13 500	-		
0.9 TwinAir Elefantino	4 85 15 100	-		
1.3 MJT 95 Elefantino	5 95 16 600	-		
LAND ROVER				
EVOQUE 5-PORTES				
(Coupe: +1 000 €)				
S4 SE auto 4x2	15 240 46 700	3600		
eD4 SE 4x2	8 150 38 500	-		
TD4 150 SE auto 4x4	8 150 42 800	350		
TD4 180 SE 4x4	10 180 43 300	-		
TD4 180 SE auto 4x4	10 180 45 700	350		
EVOQUE CABRIOLET				
TD4 150 SE auto 4x4	8 150 51 600	900		
TD4 180 SE auto 4x4	10 180 54 900	900		
S4 240 SE auto 4x4	15 240 55 600	8000		
DISCOVERY SPORT				
S4 240 SE auto 4x4	15 240 44 600	6500		
TD4 150 4x4	8 150 35 600	350		
2.0 TD4 150 Pure Mark I auto 4x4	8 150 38 000	250		
2.0 TD4 180 HSE 4x4	10 180 47 600	350		
2.0 TD4 180 HSE auto 4x4	10 180 50 000	250		
DISCOVERY				
TDV6 5 auto 4x4	13 211 47 300	8000		
SDV6 SE HSE auto 4x4	17 256 62 000	8000		
RANGE ROVER				
V8 5.0 Supercharged Vogue auto.	43 510 120 200	8000		
3.0 TDV6 HSE auto	16 258 95 000	3600		
4.4 SDV8 Vogue auto.	24 339 113 800	8000		
RANGE ROVER SPORT				
V8 5.0 SC HSE Dynamic auto.	43 510 92 200	8000		
3.0 TDV6 5 auto.	16 258 62 500	3600		
4.4 SDV8 HSE Dynamic auto.	24 339 118 000	8000		
LEXUS				
CT 200h				
IS	4 136 27 990	750		
IS	9 223 38 490	750		
GS	9 223 49 900	750		
300h Pack	18 345 59 300	250		
450h Pack	29 387 106 700	8000		
600h Luxe	28 445 123 500	6500		
RC	15 NC 49 990	750		
300h Luxe	15 NC 54 390	2200		
200R F Sport	38 477 79 790	8000		
NC F	23 535 51 690	3600		
200L 4WD Luxe	8 197 40 090	-		
300h 2WD	8 197 43 690	-		
300h 4WD Pack	16 NC 64 900	-		
RX	7 134 40 240	900		
450h Pack	13 220 49 110	2200		
LOTUS	NC 345 74 630	8000		
EXIGE SPORT	NC 345 71 600	8000		
EXIGE S ROADSTER	NC 345 74 630	8000		
EXIGE S CLUB RACER	NC 400 96 810	8000		
EVORA 400 (2+2)	NC 239 48 750	9000		
MASERATI				
Ghibli				
3.0 V6 auto.	23 330 70 400	8000		
3.0 V6 S auto.	30 410 83 100	8000		
3.0 V6 S Q4 auto.	30 410 86 100	8000		
3.0 V6 D auto.	17 275 67 250	2200		
GRANTURISMO				
4.2 auto.	32 405 115 100	8000		
4.7 auto. Sport	38 460 126 500	8000		
MC Stradale	38 460 155 430	8000		
GRANCAIRIO MC Stradale	38 460 154 200	8000		
QUATTROPORTE				
3.0 V6 S auto.	30 410 107 550	8000		
3.0 V6 S Q4 auto.	30 410 112 500	8000		
3.8 V8 GT5 auto.	44 530 152 000	8000		
3.0 V6 D auto.	17 275 67 400	2200		
MAZDA				
2				
1.5 SkyActiv-G 75 Harmonie 5 p.	4 75 14 450	-		
1.5 SkyActiv-G 90 Éléance 5 p.	5 90 16 350	-		
1.5 SkyActiv-G 115 Sélection 5 p.	6 115 19 750	-		
1.5 SkyActiv-D 105 Éléance 5 p.	5 105 18 350	-		
3 (5-PORTES)				
1.5 SkyActiv-G 100 Harmonie	5 100 20 400	-		
1.5 SkyActiv-G 120 Éléance	6 120 22 900	-		
2.0 SkyActiv-G 165 Dynamique	9 165 25 850	350		
2.2 SkyActiv-D 150 Harmonie	7 150 25 600	-		
6				
2.0 SkyActiv-G 165 Éléance	9 165 29 400	250		
2.5 SkyActiv-G 192 Sélection auto.	11 192 38 750	900		
2.2 SkyActiv-D 150 Éléance	7 150 31 000	-		
2.2 SkyActiv-D 150 Éléance auto.	8 150 33 000	-		
2.2 SkyActiv-D 175 Sélection	9 175 37 750	-		
2.2 Sky-D 175 Sél. auto. 4x4 Wagon 10	17 175 41 700	500		
MX-5				
1.5 SkyActiv-G 131 Éléance	7 131 24 800	250		
2.0 SkyActiv-G 160 Sélection	9 160 32 950	1600		

CK-3				
2.0 SkyActiv-G 120 Éléance 4x2	7 120 20 650	250		
2.0 SkyActiv-G 120 Dyna. 4x2 auto.	7 120 24 350	250		
2.0 SkyActiv-G 150 Sélection 4x4	8 150 27 150	900		
2.0 SkyActiv-G 150 Sél. 4x4 auto.	8 150 28 950	900		
1.5 SkyActiv-D 105 Éléance 4x2	5 105 22 650	-		
1.5 SkyActiv-D 105 Sélection 4x4	6 105 28 550	-		
CK-5				
2.0 SkyActiv-G 165 Éléance 4x2	9 165 29 900	250		
2.0 SkyActiv-G 160 Dynamique 4x4	9 160 32 500	2200		
2.0 SkyActiv-D 160 Dyna. 4x4 auto.	9 160 34 900	2200		
2.2 SkyActiv-D 150 Éléance 4x2	8 150 31 100	-		
2.2 SkyActiv-D 150 Hég. 4x2 auto.	8 150 33 100	250		
2.2 SkyActiv-D 150 Dynamique 4x4	8 150 34 500	250		
2.0 SkyActiv-G 150 Dyna. 4x4 auto.	8 150 36 500	500		
2.2 SkyActiv-D 175 Sélection 4x4	10 175 39 200	250		
2.2 SkyActiv-D 175 Sél. 4x4 auto.	10 175 41 200	500		
MERCEDES				
CLASSE A				
(Auto. 7G-DCT: + 2 000 €)				
160 Intuition	NC 102 23 950	-		
180 Intuition	7 122 25 850	-		
200 Intuition	8 156 29 300	-		
220 4Matic 7G-DCT Inspiration	NC 184 35 900	1600		
250 Inspiration	12 211 34 950	1600		
250 4Matic 7G-DCT Inspiration	12 211 39 350	1600		
250 Sport	12 218 45 050	2200		
250 Sport 4Matic 7G-DCT	12 218 49 450	1600		
45 AMG 4matic 7G-DCT	NC 381 55 150	2200		
160 d Intuition	4 90 25 900	-		
180 d Intuition	5 109 27 550	-		
200 d Intuition	7 136 29 050	-		
200 d 4Matic Intuition	7 136 33 450	-		
220 d 7G-DCT Inspiration	NC 177 36 650	-		
220 d 4Matic 7G-DCT Inspiration	NC 177 38 800	-		
CLASSE B				
(Auto. 7G-DCT: + 2 000 €)				
160 Intuition	NC 102 24 950	-		
180 Intuition	7 122 27 000	-		
200 Intuition	8 156 29 650	-		
250 e Intuition	NC 179 41 100	6300		
220 4Matic 7G-DCT Inspiration	10 184 35 600	1600		
250 Inspiration	12 211 34 550	1600		
250 4Matic 7G-DCT Inspiration	12 211 39 000	1600		
160 d Intuition	5 90 27 600	-		
180 d Intuition	6 109 29 150	-		
200 d Intuition	7 136 30 800	-		
200 d 4Matic 7G-DCT Intuition	7 136 35 250	-		
220 d 7G-DCT Inspiration	NC 177 37 500	-		
220 d 4Matic 7G-DCT Inspiration	NC 177 39 700	-		
CLA				
(Shooting Brake: + 1 000 € + 1 500 €)				
180 Inspiration	6 122 29 900	-		
200 Inspiration	8 156 33 600	-		
250 Inspiration	12 211 37 100	250		
250 4Matic 7G-DCT Inspiration	12 211 41 550	900		
250 Sport	NC 218 48 700	2200		
250 4Matic Sport	NC 218 53 150	2200		
45 AMG 4Matic Speedshift DCT	NC 381 61 750	2200		
180 d Inspiration	5 109 32 700	-		
200 d Inspiration	7 136 34 950	-		
200 d 4Matic 7G-DCT Inspiration	7 136 39 250	-		
220 d 7G-DCT Inspiration	9 177 38 950	-		
220 d 4Matic 7G-DCT Inspiration	9 177 41 150	-		
CLASSE C				
(break: + 1 300 €)				
160	NC 129 31 000	-		
180	8 156 34 050	-		
200	10 184 36 700	-		
250	NC 211 40 150	-		
300 Executive auto.	NC 245 49 750	9000		
350 e auto.	NC 293 54 650	1000		
400 4Matic Executive auto.	NC 333 58 550	2200		
450 AMG 4Matic auto.	NC 367 66 300	2200		
63 AMG	NC 476 89 650	6500		
63 AMG S	NC 510 98 000	6500		
180 d	NC 116 33 200	-		
200 d	NC 136 35 700	-		
220 d	9 170 38 550	-		
250 d auto.	NC 204 44 100	-		
300 h auto.	NC 233 48 650	750		
CLASSE C COUPÉ				
180	NC 156 37 200	-		
200	NC 184 39 850	-		
250 auto.	NC 211 44 050	-		
300 auto.	NC 245 51 450	1600		
63 AMG auto.	NC 476 94 100	6500		
63 S AMG auto.	NC 510 102 450	6500		
220 d	NC 163 40 750	-		
250 d auto.	NC 204 46 300	-		
CLASSE E				
200 auto.	NC 184 47 350	-		
220 d auto.	NC 194 49 200	-		
350 d auto.	NC 258 63 900	350		
CLASSE E COUPÉ				
(Cabriolet: + 5 000 €)				
200	10 184 43 850	900		
250 auto.	12 211 49 250	-		
320 auto.	15 272 60 250	2200		
400 auto.	22 333 63 900	2200		
500 auto.	30 408 78 550	8000		
220 d	9 170 46 650	-		
250 d	11 204 49 500	-		
350 d auto.	15 258 60 000	150		
CLS				
400 auto.	NC 333 73 100	2200		
500 4Matic auto.	NC 333 75 900	3000		
500 auto.	30 408 79 200	6500		

400 4Matic auto.	30 408 98 000	8000
63 AMG auto.	47 557 133 700	8000
220 d auto.	NC 170 59 900	-
250 d auto.	NC 204 63 500	-
350 d 4Matic auto.	NC 258 73 350	2200
Shooting Brake 400 auto.	20 333 79 900	2200
Shooting Brake 500 auto.	30 408 90 000	8000
Shooting Brake 63 AMG 4M auto.	47 557 138 500	8000
Shooting Brake 220 d auto.	NC 170 60 700	-
Shooting Brake 250 d auto.	NC 204 64 300	-
Shooting Brake 350 d 4Matic auto.	NC 258 74 150	2200
CLASSE S		
400 h auto.	NC 333 97 200	250
400 4Matic auto.	NC 333 99 200	6500
500 auto.	34 455 118 600	6500
500 e L Executive	NC 449 124 600	750
63 AMG auto.	50 585 173 100	8000
600 L auto.	NC 530 187 700	8000
65 AMG L auto.	57 630 249 000	8000
300 h auto.	NC 231 90 800	750
350 d auto.	16 258 90 800	250
SILC		
180	8 156 36 100	150
200	10 284 41 000	900
300 auto.	14 245 48 900	250
43 AMG auto.	25 367 66 000	3000
250 d	11 204 45 200	-
CL		
500 auto.	33 435 132 400	8000
600 auto.	44 517 172 400	8000
63 AMG auto.	45 544 179 400	8000
65 AMG auto.	58 630 240 400	8000
CLASSE S COUPÉ		
400 4Matic auto.	NC 367 118 000	6500
500 auto.	34 455 133 300	6500
63 AMG auto.	50 585 187 300	8000
65 AMG auto.	57 630 253 800	8000
CLASSE S CABRIOLET		
500 auto.	34 455 153 900	6500
63 AMG auto.	50 585 202 600	8000
65 AMG auto.	57 630 265 900	8000
SL		
350 auto.	20 306 102 400	3000
500 auto.	33 435 127 600	8000
63 AMG auto.	44 537 179 700	8000
65 AMG auto.	56 630 255 700	8000
AMG GT auto.	35 340 124 000	8000
AMG GT S auto.	41 375 144 000	8000
GLA		
180 Intuition	7 122 28 700	150
200 Intuition	8 156 31 350	150
250 Inspiration	12 211 36 700	500
250 4Matic Inspiration 7G-DCT	12 211 41 150	900
45 AMG 4Matic Speedshift DCT	NC 381 60 300	2200
180 d Intuition	6 109 31 400	-
200 d Intuition	7 136 33 850	-
200 d 4Matic Intuition	7 136 38 300	-
220 d Inspiration	NC 177 40 050	-
220 d 4Matic Inspiration	NC 177 42 250	-
GLC		
250 4Matic auto.	NC 211 44 000	1600
220 d 4Matic auto.	NC 170 46 150	-
230 d 4Matic auto.	NC 204 47 500	-
GLE		
400 4Matic auto.	23 333 67 350	8000
43 AMG 4Matic auto.	26 367 83 150	6500
500 e 4Matic Executive auto.	20 449 87 050	750
500 4Matic Executive auto.	35 455 90 550	8000
63 AMG 4Matic auto.	48 557 130 800	8000
63 AMG S 4Matic auto.	51 585 140 800	8000
250 d auto.	11 204 57 550	250
250 d 4Matic auto.	12 204 60 550	900
350 d 4Matic auto.	16 258 65 050	2200
GLE COUPÉ		
400 4Matic auto.	23 333 72 750	6500
43 AMG 4Matic auto.	26 367 89 050	6500
500 4Matic Executive auto.	35 455 96 750	8000
63 AMG 4Matic auto.	48 557 132 350	8000
63 AMG S 4Matic auto.	51 585 142 850	8000
350 d 4Matic auto.	16 258 70 550	3000
CLASSE G		
500 auto.	33 421 106 400	8000
63 AMG auto.	50 571 144 400	8000
65 AMG auto.	59 630 271 800	8000
350 d auto.	17 245 91 800	8000
CLASSE GLS		
400 4Matic auto.	23 333 93 500	8000
500 4Matic auto. Executive	36 455 119 800	8000
63 AMG 4Matic auto.	51 585 146 000	8000
350 d 4Matic auto.	16 258 68 000	6500
MINI		
MINI 3-PORTES (S-portes, sauf JCW et First : + 900 €)		
One First	NC 75 16 450	-
One	5 102 17 550	-
Cooper	7 136 20 400	-
Cooper S	11 292 25 250	150
John Cooper Works	NC 231 32 190	1600
One D	4 95 19 100	-
Cooper D	5 116 22 050	-
Cooper SD	9 170 26 650	-

ANCIENNES & MODERNES



ASSURANCE COLLECTION

à partir de 20 €

Garanties RC + Dér. Pénale et Recours + Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel pour un véhicule d'avant 1976. Tarif au 01.05.2016. Hors coût de police.

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES

à partir de 234 €

Tarifs minimum annuels en cours le 01.05.2016, pour une New Beetle, s'adressant à un homme de 39 ans vivant à Toulouse (31), conduite couple, utilisant son véhicule pour se rendre à son lieu de travail et la promenade, bénéficiant d'un bonus de 50%, entre autres critères.

ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !



DEVIS et ESPACE

ADHÉRENT en ligne sur

WWW.QUATTRO.FR



05 65 100 100



SAI - Société de Courtage en Assurance - Siège Social : 125, rue La Boétie 75008 PARIS - RCS - Paris B 350 854 940 - N° ORIAS : 07 001 752 - www.sai.fr



POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS

- Retour à domicile en Taxi en cas d'impossibilité de conduire (exemple : une soirée exceptionnellement arrosée !)
- Envoi d'un chauffeur en cas d'immobilisation de la voiture suite à un excès de vitesse supérieur à 40 km/h
- Organisation et prise en charge d'un stage de récupération de points
- Informations réglementaires sur le permis à points

En partenariat avec



Rendez-vous sur
ou au

www.assistancepermis.fr

05 65 100 100



Offrez de la haute couture à

- ✦ Votre voiture : capote, intérieur, réparation, ...
- ✦ Votre moto : large choix de selles,
- ✦ Votre véhicule de collection
- ✦ Votre activité : tables médicales, banquettes, équipements sportifs, fauteuils de bureau
- ✦ Votre bateau

espace
SELLERIE
3000



Sellerie sur mesure

Grand choix de matières, broderies et coloris pour personnaliser votre véhicule et tous vos accessoires

DISTRIBUTEUR
RECARO



Sportster



Young Sport



Ergomed



Style

ESPACE SELLERIE 3000

1 TER RUE DE LA LOGE AUX BERGERS 77820 LE CHÂTELET EN BRIE
TEL : 01.60.66.66.22 - FAX : 01 60 66 66 33 - SELLERIE-3000@ORANGE.FR
WWW.SELLERIE-3000.COM

DEVIS GRATUIT

LE PRIX DU NEUF

Prix, location (CV)
Public, nette (€)
PRIX (TTC) en euros
Borne-Aléa

ZOE

Life 1 88 22 100 6300
Life charge rapide 1 88 22 600 6300
CAPTUR
0.9 Tce Life 6 90 16 500 -
1.2 Tce Zen 6 120 19 300 -
1.2 Tce Zen EDC 6 120 20 700 -
1.5 dCi 90 Life 4 90 19 000 -
1.5 dCi 90 Zen EDC 4 90 22 300 -
1.5 dCi 110 Zen 5 110 22 100 -

KANGOO

1.2 Tce Life 6 115 19 950 250
1.5 dCi 75 Life 4 75 19 950 -
1.5 dCi 90 Life 5 90 20 550 -
1.5 dCi 110 Zen 6 110 22 600 -
GRAND KANGOO
1.5 dCi 90 Zen 5 90 22 150 -
1.5 dCi 110 Zen NC 110 24 300 -

MÉGANE

1.2 Tce 100 Life 5 100 18 200 -
1.2 Tce 130 Life 7 130 25 200 -
1.6 Tce 205 GT EDC 11 205 31 900 150
1.5 dCi 90 Life 4 90 22 100 -
1.5 dCi 110 Life 5 110 23 400 -
1.5 dCi 110 EDC Zen 5 110 26 900 -
1.6 dCi 130 Zen 6 130 26 600 -

SCÉNIC

(Grand Scénic : + 550 à + 1 450 €)
1.2 Tce 115 Life 6 115 24 200 250
1.2 Tce 130 Zen 7 130 26 900 250
1.5 dCi 95 Life 5 95 25 000 -
1.5 dCi 110 Life 5 110 26 300 -
1.5 dCi 110 Zen EDC 6 110 30 000 -
1.6 dCi Bose Edition 7 130 32 200 -

KADIAR

1.2 Tce 130 Life 7 130 23 800 -
1.2 Tce 130 Zen EDC 7 130 27 300 -
1.5 dCi 110 Life 5 110 26 200 -
1.5 dCi 110 Zen EDC 5 110 29 700 -
1.6 dCi 130 Zen 7 130 29 500 -
1.6 dCi 130 Zen 4x4 7 130 31 500 -
1.6 Tce 150 Zen EDC 8 150 31 500 -
1.6 Tce 200 Intens EDC 11 200 35 800 -
1.5 dCi 110 Life 5 110 27 900 -
1.5 dCi 110 Zen EDC 5 110 29 400 -
1.6 dCi 130 Zen 6 130 31 200 -
1.6 dCi 160 Intens EDC 8 160 36 500 -

ESPACE

(7 places : + 1 500 €)
1.6 Tce 200 Zen EDC 11 200 38 600 250
1.6 dCi 130 Life 7 130 35 100 -
1.6 dCi 160 Zen EDC 8 160 40 100 -

ROLLS-ROYCE

GHOST 6.6 V12 50 570 261 120 8000
PHANTOM 6.6 V12 49 460 410 544 8000
PHANTOM CABRIOLET 49 460 457 800 8000

SEAT

MIL 3-PORTES (5-PORTES : + 480 €)
1.0 60 Référence 3 60 9 460 -
1.0 75 Style 4 75 11 430 -
IBIZA 5-PORTES (SC : - 600 €, ST : + 600 €)
1.2 60 Référence 4 60 12 655 -
1.2 70 Référence 4 70 13 005 -
1.2 TSI 85 Style 5 85 15 230 -
1.2 TSI 105 i-Tech Plus 5 105 17 270 -
1.4 TSI ACT 140 FR 7 140 20 400 -
1.4 TSI 150 DSG FR 8 150 21 075 -
1.2 TDI 75 Référence 4 75 15 230 -
1.6 TDI 90 Référence 5 90 15 755 -
1.6 TDI 105 i-Tech Plus 5 105 19 320 -
1.6 TDI 143 FR 7 143 21 100 -
Cupra 1.4 TSI 180 DSG 7 180 22 485 250
LEON 5-PORTES (SC : - 600 €, Cupra : - 350 €, ST : + 600 €)
1.2 TSI 86 Référence 5 86 18 395 -
1.2 TSI 110 Référence 5 110 19 455 -
1.4 TSI 125 Style 6 125 22 600 -
1.4 TSI 150 ACT Style 7 150 23 510 -
1.8 TSI 180 FR 10 180 26 360 250
2.0 TSI 265 Cupra 16 265 31 995 1 600
2.0 TSI 280 Cupra 17 280 33 165 1 600
1.6 TDI 90 Référence 5 90 20 835 -
1.6 TDI 105 Référence 5 105 21 440 -
2.0 TDI 150 Style 7 150 25 295 -
2.0 TDI 184 FR 9 184 28 765 -

TOLEDO

1.2 TSI 85 Référence 5 85 17 760 -
1.2 TSI 105 i-Tech 6 105 21 395 -
1.4 TSI 122 DSG i-Tech 7 122 23 430 150
1.6 TDI 90 CR Référence 5 90 20 020 -
1.6 TDI 105 CR i-Tech 5 105 23 380 -

ALHAMBRA

1.4 TSI 150 DSG Style 9 150 35 970 3000
2.0 TDI 140 Ecomotive Référence 8 140 34 390 500
2.0 TDI 177 Techdrive 8 177 42 605 1 600

ŠKODA

CTIGO (5-PORTES : + 535 €)
1.0 MPI 60 Active 3 60 9 435 -
1.0 MPI 75 Ambition 4 75 10 990 -
FABIA (Combi : + 600 €, sauf 1.0 MPI 60 ch)
1.0 MPI 60 Active 4 60 12 680 -
1.0 MPI 75 Ambition 4 75 14 830 -
1.2 TSI 90 Ambition 5 90 15 780 -
1.2 TSI 110 Style 6 110 17 910 -

1.2 TSI 110 Style DSG7 6 110 19 110 -
1.4 TDI 75 Edition 4 75 17 770 -
1.4 TDI 90 Ambition 4 90 17 780 -
1.4 TDI 90 Style DSG7 4 90 20 660 -
1.4 TDI 105 Style 5 105 20 580 -
1.2 TSI 90 Edition 5 90 20 280 -
1.2 TSI 110 Edition 6 110 21 335 -
1.4 TSI 125 DSG7 Tour de France 6 125 23 790 -
1.4 TDI 90 Edition 5 90 22 325 -
1.6 TDI 116 Active 6 116 23 705 -
RAPID SPACEBACK
1.2 TSI 90 Active 5 90 17 955 -
1.2 TSI 110 Ambition 6 110 20 520 -
1.4 TSI 125 DSG7 Edition 6 125 23 605 -
1.4 TDI 90 Active 4 90 19 700 -
1.6 TDI 116 Ambition 6 116 22 890 -
OCTAVIA (Combi : + 1 100 €)
1.2 TSI 85 Active 5 85 18 750 -
1.2 TSI 110 Active 6 110 19 760 -
1.4 TSI 150 Edition 8 150 25 100 -
1.4 TSI 150 DSG7 Edition 8 150 26 600 -
1.6 TDI 180 DSG7 Style 10 180 29 690 -
RS 2.0 TDI 220 13 220 31 200 500
1.6 TDI 90 Active 4 90 20 980 -
1.6 TDI 110 Active 5 110 22 130 -
1.2 TSI 150 Edition 7 150 27 230 -
RS 2.0 TDI 184 10 184 31 950 -
Scout 2.0 TDI 150 4x4 8 150 30 990 -
Scout 2.0 TDI 184 DSG6 4x4 10 184 33 440 150
YETI

AURIS

1.2 TSI 105 Active 6 105 20 310 900
1.4 TSI 105 Active DSG7 6 105 21 875 900
1.4 TSI 122 Ambition 7 122 22 860 900
1.4 TSI 122 Ambition DSG7 7 122 24 420 1 600
1.6 TDI 105 Active DSG7 6 105 25 125 150
2.0 TDI 110 Active 6 110 23 160 150
2.0 TDI 140 Ambition 4x2 7 140 25 885 150
2.0 TDI 170 Éligance 4x4 10 170 33 550 900
SUPERB (Combi : + 1 100 €)
1.4 TSI 125 Active 7 125 23 790 -
1.4 TSI 150 Ambition 8 150 28 190 -
1.4 TSI 150 DSG Ambition 8 150 29 690 -
1.8 TSI 180 Style 10 180 33 490 150
1.8 TSI 180 Style 10 180 34 990 -
2.0 TSI 280 DSG 4x4 Laurin & K. 17 280 45 390 2 200
1.6 TDI 120 Active 6 120 26 990 -
1.6 TDI 120 DSG Active 6 120 28 490 -
2.0 TDI 150 Ambition 7 150 28 390 -
2.0 TDI 150 DSG Ambition 7 150 29 890 -
2.0 TDI 190 Style 10 190 36 490 -
2.0 TDI 190 DSG Style 10 190 37 990 -

SMART

FORTWO (Forfour : + 900 €, Twinamic : + 1 100 €)
Pure 61 ch 4 61 9 990 -
Pure 71 ch 4 71 10 700 -
Passion 90 ch NC 90 13 900 -

SSANGYONG

REXTON 20 e-XDI Luxe 4x4 10 155 32 990 6 500
RUDUIS
200 e-XDI 4x2 NC 178 30 690 4 000
200 e-XDI 4x4 NC 178 35 690 8 000

ACTYON SPORTS

200 e-XDI 4x4 7 155 26 990 6 500
KORANDO
220 e-XDI Conf. L.E. 4x2 NC 178 24 990 250
220 e-XDI Comfort 4x4 NC 178 26 490 1 600

SUBARU

WRX STi S (malus compris) 21 300 44 490 8 000
BRZ 2.0 12 200 30 390 3 000
BRZ 2.0 auto. 12 200 32 390 2 200
XV
1.6i Premium 7 114 24 490 1 600
2.0i Premium 9 150 25 490 2 200
2.0i Premium auto. 9 150 27 490 1 600
2.0i Premium 8 147 28 490 2 200
FORESTER
2.0i Premium 9 150 30 990 2 200
2.0i Premium auto. 8 150 32 990 900
2.0i 8 147 30 990 900
2.0i Premium auto. 8 147 36 390 2 200
FORESTER SPORT
2.0i Exclusive auto. 15 240 40 990 6 500
2.0i Exclusive 8 147 37 990 2 200
2.0i Exclusive auto. 8 147 39 390 2 200

OUTBACK

2.5i Luxury Eyesight auto. 10 173 44 390 2 200
2.0i Premium 8 150 39 390 500
2.0i Premium Eyesight auto. 8 150 41 390 2 200

LEVORG

1.6 Turbo Exclusive auto. 10 170 36 990 2 200

SUZUKI

CELERIO
1.0 Advantage 4 68 8 990 -
1.0 Pack auto. 4 68 12 790 -

SWIFT 3-PORTES

1.2 VVT Advantage 5 94 12 090 -
1.6 VVT Sport 8 136 17 480 900
SWIFT 5-PORTES
1.2 VVT Privilege 5 94 13 540 -
1.2 VVT Privilege auto. 5 94 14 740 -
1.2 VVT Privilege 4x4 5 94 15 040 -
1.6 VVT Sport 8 136 18 080 900
1.3 DOIS Privilege 4 75 15 540 -
BALENO
1.2 Dualjet Privilege 4 90 14 490 -
1.2 Hybrid SHVS Pack 4 90 17 150 -
1.0 Boosterjet Pack 5 111 17 390 -
1.0 Boosterjet Pack auto. 6 111 18 890 -
VITARA
1.6 VVT Advantage 4x2 6 120 17 490 -
1.6 VVT Privilege AllCrip 6 120 21 390 -
5.1.4 Boosterjet 4x2 NC 140 22 890 -
5.1.4 Boosterjet AllCrip auto. NC 140 26 490 -
1.6 DOIS Privilege 4x2 6 120 21 690 -
1.6 DOIS Privilege AllCrip 6 120 23 690 -
5-CROSS
1.6 VVT Advantage 4x2 6 120 18 990 -
1.6 VVT Pack SE AllCrip 6 120 24 490 -
1.6 DOIS Pack SE 4x2 6 120 24 790 -
1.6 DOIS Pack SE AllCrip 6 120 26 790 -

TOYOTA

AYGO 3-PORTES (5-PORTES : + 400 €)
1.0 VVT-i 3 69 10 600 -
YARIS 3-PORTES (5-PORTES : + 600 €)
69 VVT-i Active 4 69 13 700 -
100 VVT-i France 5 100 15 750 -
Hybride 100h France (5-PORTES) 3 100 18 990 750
90 D-4D Active 5 90 16 500 -
AURIS 5-PORTES (Touring Sports : + 1 100 €)
100 VVT-i Tendence 5 100 20 000 -
1.2i Dynamic 6 116 23 000 -
Hybride 136h Tendence 5 136 24 950 750
90 D-4D Tendence 4 90 23 200 -
1.12 D-4D Dynamic 6 112 25 800 -
7-places : + 700 €
132 VVT-i Tendence 8 132 23 900 1 600
147 VVT-i Dynamic auto. 8 147 25 900 1 600
112 D-4D Tendence 6 112 26 600 -
Prius
Dynamic 4 122 30 400 750
Plug-In 136h Dynamic 4 136 37 300 1 000
PRIUS PLUS
136h Active 5 136 32 200 750
AVENSIS (Touring Sports : + 1 000 €)
132 VVT-i Dynamic 8 132 28 200 500
147 VVT-i Dynamic 8 147 29 500 250
147 VVT-i Dynamic auto. 8 147 31 000 250
112 D-4D Dynamic 6 112 30 100 -
143 D-4D Dynamic 7 143 31 100 -
GT8 12 200 31 990 3 000

RAV4

151 VVT-i Active 4x4 9 151 29 000 1 600
151 VVT-i Active 4x4 auto. 9 151 30 500 900
Hybride Dynamic 4x2 auto. 8 197 33 400 -
Hybride Dynamic 4x4 auto. 8 197 35 700 -
143 D-4D Active 4x2 7 143 28 000 -

LAND CRUISER

280 VVH i Lounge auto. 5 portes 20 280 61 850 8 000
177 D-4D 3 portes 11 177 37 300 6 500
177 D-4D Lounge 5 portes auto. 11 177 63 250 6 500

VOLKSWAGEN

UP! (5-PORTES : + 500 €)
1.0 60 ch Take up! 3 60 10 100 -
1.0 75 ch Take up! 4 75 10 880 -
e-Up! 2 82 26 510 6 500
POLO 3-PORTES (5-PORTES : + 630 à + 760 €)
1.0 60 Trendline 4 60 13 030 -
1.0 75 Trendline 4 75 13 730 -
1.2 TSI 90 Confortline 5 90 16 510 -
1.2 TSI 110 Sportline 6 110 19 700 -
1.4 TSI ACT BlueGT 7 150 22 800 -
1.8 TSI 192 GTI 11 192 26 000 250
1.4 TDI 75 Trendline 4 75 16 030 -
1.4 TDI 90 Trendline 5 90 16 730 -
1.4 TDI 105 Sportline 5 105 21 100 -
COCCINELLE (Cabriolet : + 3 450 à + 3 900 €)
1.2 TSI Coccinelle 6 105 17 800 -
1.4 TSI Virtage 8 150 23 990 150
2.0 TSI DSG6 Sport 13 220 29 860 2 200
2.0 TDI Coccinelle 6 110 21 370 -
2.0 TDI Virtage 8 150 26 780 -
GOLF 3-PORTES (5-PORTES : + 790 €)
1.2 TSI 85 Trendline 5 85 18 350 -
1.2 TSI 105 Trendline 5 105 20 700 -
1.4 TSI 122 Trendline 6 122 21 700 -
1.4 TSI ACT Confortline 7 150 26 300 -
GTI 2.0 TDI 120 12 220 33 250 250
2.0 TSI 230 GTI Performance 13 230 34 340 250
2.0 TSI 4Motion R 19 300 41 700 2 200
1.6 TDI 90 Trendline 4 90 20 000 -
1.6 TDI 105 Trendline 5 105 23 660 -
2.0 TDI 150 Confortline 7 150 28 370 -
2.0 TDI 184 GTD 9 184 34 250 -
GOLF SW
1.2 TSI Trendline 5 85 19 900 -
1.2 TSI Confortline 5 105 24 210 -
1.4 TSI Trendline 6 122 23 080 -

1.6 TDI 90 Trendline 4 90 24 450 -
1.6 TDI 105 Trendline 5 105 25 060 -
1.6 TDI 4Motion 5 105 29 130 -
2.0 TDI 150 Confortline 7 150 29 780 -
GOLF SPORTSVAN
1.2 TSI Trendline 5 85 20 700 -
1.4 TSI 125 Trendline 7 125 23 730 -
1.6 TDI 90 Trendline ACT 6 150 27 850 -
1.6 TDI 90 Trendline 4 90 25 140 -
1.6 TDI 110 Trendline 5 110 26 250 -
2.0 TDI 150 Confortline 8 150 30 490 -
SCIROCCO
1.4 TSI 7 125 25 150 -
2.0 TSI 180 10 180 28 260 250
2.0 TSI 220 Sportline 12 220 32 700 250
2.0 TSI 280 R 18 280 39 380 4 000
2.0 TDI 150 7 150 29 990 -
2.0 TDI 184 Sportline 10 184 33 500 -
CADDY
1.2 TSI 85 Startline 6 85 15 830 2 200
2.0 EcoFuel Startline 6 109 20 460 2 200
1.6 TDI 75 Startline 5 75 17 490 900
2.0 TDI 110 4Motion Startline 7 110 22 240 2 200
TOURAN
1.2 TSI 110 Trendline 6 110 24 760 -
2.0 TSI 150 Confortline 8 150 29 860 150
1.6 TDI 110 Trendline 6 105 28 000 -
2.0 TDI 150 Confortline 8 150 32 700 -
2.0 TDI 190 Carat DSG6 NC 190 38 370 -
PASSAT (SW : + 1 200 à 1 900 €)
1.4 TSI 125 Trendline 7 125 25 350 -
1.4 TSI 150 ACT Confortline 8 150 30 200 -
1.6 TDI 120 Trendline 6 120 28 290 -
2.0 TDI 150 Confortline 7 150 32 810 -
2.0 TDI 190 Carat DSG6 10 190 40 530 -
2.0 TDI Biturbo Carat Ed.DSG7 4Motion 13 240 49 330 250
PASSAT ALLTRACK
2.0 TDI 140 8 140 35 650 150
2.0 TDI 177 DSG6 4Motion 10 177 41 120 1 600
CC
1.4 TSI 9 160 32 000 500
3.6 V6 FSI 4Motion Carat Edition 20 300 50 000 8 000
2.0 TDI 140 7 140 34 950 -
2.0 TDI 177 9 177 37 610 -
2.0 TDI 177 DSG6 4Motion 10 177 41 280 900
PHANTOM
3.6 V6 4Motion Tip Limousine 20 280 87 650 8 000
4.2 V8 4Motion Tip Limousine 25 335 109 650 8 000
3.0 V6 TDI 4Motion Tip Berline 16 245 82 800 8 000
SHARAN
1.4 TSI 150 Trendline 9 150 33 640 2 200
2.0 TDI 115 Trendline 7 115 36 200 2 200
2.0 TDI 140 Trendline 8 140 37 260 500
2.0 TDI 177 DSG6 Confortline 10 177 42 000 1 600
TIGUAN
2.0 TSI 180 Carat DSG7 11 180 40 970 2 200
2.0 TDI 150 Trendline 8 150 32 150 -
2.0 TDI 150 4Motion Confortline 8 150 36 625 250
TOUAREG
Hybrid 4Motion Carat Edition 22 379 92 110 6 500
3.0 V6 TDI 204 12 204 53 570 2 200
3.0 V6 TDI 262 Carat 15 245 66 200 2 200
4.2 V8 TDI Carat Edition 24 340 88 150 8 000
VOLVO
V40 (Cross Country : + 1 670 à 4 020 €, sauf 1.3)
T2 Kinetic 6 120 23 900 -
T3 Kinetic 8 150 25 400 -
T4 Momentum 10 180 29 230 -
T4 Momentum auto. 10 180 31 230 -
T5 R-Design auto. 16 254 37 990 250
D2 Kinetic 5 115 24 960 -
D3 Kinetic 8 150 26 700 -
D3 Kinetic auto. 8 150 28 700 250
D4 Momentum 9 190 31 180 -
D4 Momentum auto. 9 190 33 230 -
S60 (Break V60 : + 1 900 €)
T3 Kinetic 8 150 28 550 -
T4 Momentum 10 180 33 100 150
T5 R-Design Geartronic 8 14 240 42 810 250
T6 AWD R-Design Geartronic 8 19 306 49 610 900
D2 Kinetic 6 115 28 800 -
D3 Kinetic 7 136 30 350 -
D4 Momentum 9 181 35 110 -
D5 Momentum 12 215 39 900 -
V60 D6 Plug-In Hyb. AWD Momentum 10 285 57 190 1 000
S90 (Break V90 : + 2 650 €)
T5 Geartronic 8 Momentum 15 254 49 900 900
T6 Geartronic 8 Momentum 22 320 58 800 2 200
D3 Momentum NC 150 41 700 NC
D4 Momentum NC 190 44 100 NC
D4 AWD Geartronic 8 Momentum NC 190 49 000 NC
D5 AWD Geartronic 8 Momentum 13 235 53 800 -
XC60
T5 R-Design Geartronic 8 15 245 46 070 2 200
T6 AWD R-Design Geartronic 6 21 304 53 610 2 200
D3 Kinetic 7 136 35 300 250
D4 Kinetic 9 181 37 350 -
D5 AWD Momentum 12 215 43 170 250
XC90
D4 2WD NC 190 49 900 NC
D5 4WD First Edition auto. NC 225 91 800 NC

ALI
BENARBA

ROLLAND
COURBIS

ÉRIC
DI MÉCO

LUIS
FERNANDEZ

JEAN-MICHEL
LARQUÉ

FRANK
LEBOEUF

EMMANUEL
PETIT

JÉRÔME
ROTHEN

STEVE
SAVIDAN

UNIQUE EN FRANCE 14H MINUIT TOUS LES MATCHS



UEFA
EURO2016
FRANCE

À PARTIR DU 10 JUIN, SUIVEZ TOUS LES MATCHS AVEC LA DREAM TEAM RMC.



#RMCLIVE



NOUVELLE
APPLICATION

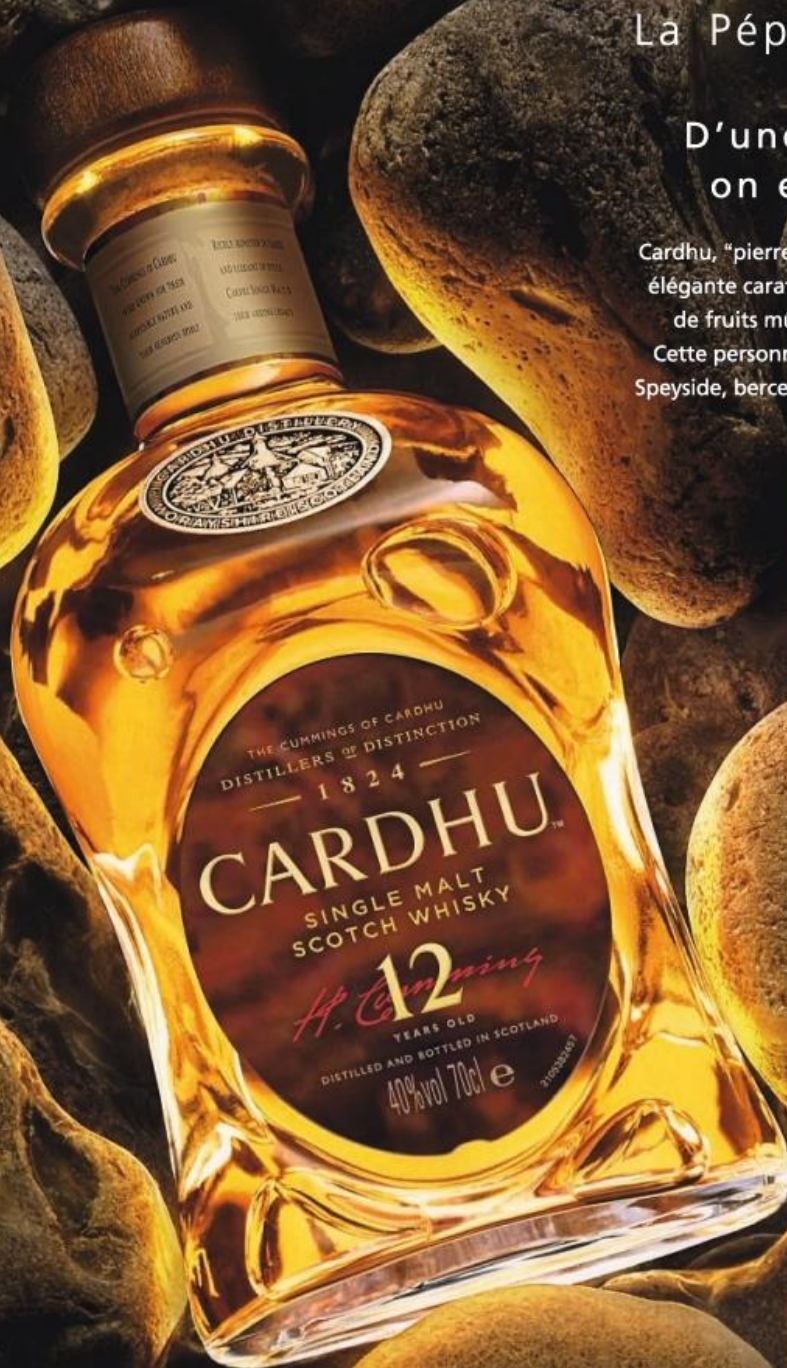
CARDHU®

SINGLE MALT SCOTCH WHISKY

La Pépité du Speyside

D'une "pierre noire"
on extrait de l'or.

Cardhu, "pierre noire" en gaélique, recèle dans son élégante carafe aux reflets d'or, de riches arômes de fruits mûrs, de vanille et d'épices douces. Cette personnalité unique fait de lui le joyau du Speyside, berceau des plus grands whiskies écossais.



CAPRICES



CE MOIS-CI DÉFILE UNE SÉLECTION DE **PETITS ET GROS CADEAUX** À OFFRIR À **TOUS LES PÈRES** QUI, ON LE SAIT BIEN, NE QUITTENT JAMAIS TOUT À FAIT LE **MONDE DE L'ENFANCE**. /// "L'AUTOMOBILE MAGAZINE"

BIDONS DE VACANCES

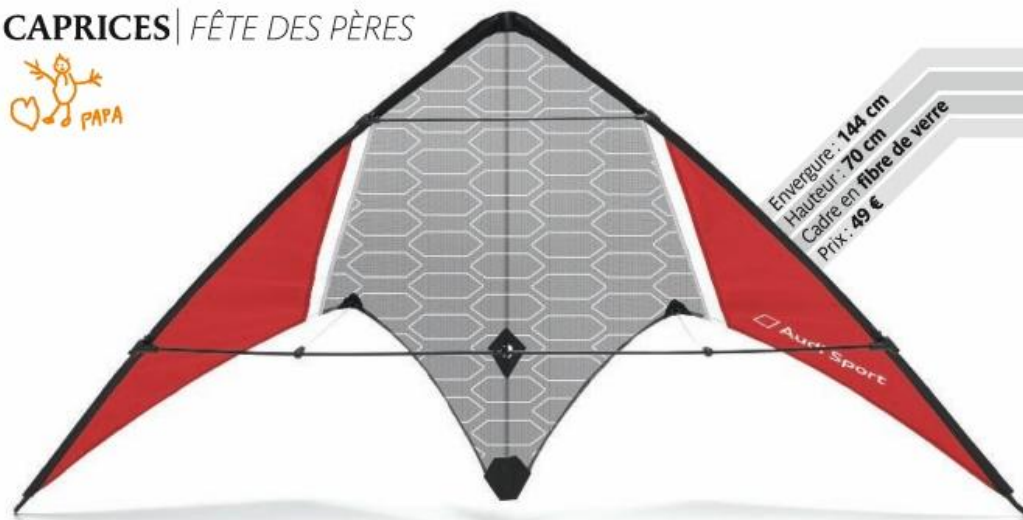
Spécialisée dans le prêt-à-porter féminin, Madame Fou propose pourtant ces virils et insolites jerricans, dénommés "G-Case". Il s'agit en réalité de valises à roulettes. Déclinés en deux formats (32 ou 46 cm de hauteur), ces "bidons de vacances", fabriqués en Belgique, offrent une sacrée résistance grâce à leur carapace métallique de 8 mm d'épaisseur. Parmi les sept coloris disponibles, les moins excentriques restent le blanc, le gris ou le noir. Mais pour ceux que la couleur n'effraie pas, le bleu, le vert et le rouge s'accorderont à vos Alpine, Jaguar ou divas transalpines. Sans compter une "Chrome edition" façon "Flèche d'argent".

www.madame-fou.de



Modèle : **G-Case**
Dimensions : **46 x 35 x 16 cm**
Sept coloris

Fabriqu^é en **Belgique**
Prix : de **109 à 179 €**



Envergure : 144 cm
Hauteur : 70 cm
Cadre en fibre de verre
Prix : 49 €

SEPTIÈME CIEL

Dans les airs aussi, vous pouvez flâner en Audi... La firme d'Ingolstadt propose, au rayon de ses accessoires, ce cerf-volant d'une envergure de 144 cm. Badgé Audi Sport, ce dernier fait honneur au département sportif du constructeur, titré maintes fois en Rallye et aux 24 Heures du Mans : il se pare de rouge et de gris et arbore l'hexagone que l'on retrouve sur les compteurs des Audi. Un cerf-volant "techno" au châssis en fibre de verre.

www.audi-shop.fr

SOULIERS LUSITANIENS

Spécialisé depuis 1942 dans la fabrication de chaussures, Carlos Santos est situé dans le nord du Portugal. La grande majorité de ses modèles sont habillés, mais la marque propose aussi quelques collections sportswear, à l'image de ces baskets en cuir souple au motif croco, couleur "Bleu norte". Toutes les productions maison ont une semelle cousue dite "Goodyear".

www.santosschoes.com

Collection automne-hiver 2016-2017
Disponible en cuir bleu ou en velours vert
Prix : 229 €



BOIRE OU CONDUIRE...

Placée sous le signe du singe, l'année 2016 a commencé le 8 février en Chine. Comme à son habitude, la célèbre maison de whisky Johnnie Walker a profité de cet événement pour lancer cette bouteille en édition limitée. À consommer une fois arrivé sur place, ou après s'être assuré d'y rester...

www.johnniewalker.com

Prix : environ 200 €

150 bouteilles produites

POUSSETTE SO BRITISH

Désormais, James Bond peut avoir une descendance. Célèbre fabricant britannique de landaus depuis 1877 et fournisseur officiel de la famille royale d'Angleterre, Silver Cross propose, pour quelques temps, un modèle spécial siglé Aston Martin : la poussette Silver Cross Surf. Châssis magnésium, poignée en cuir avec logo incrusté, assise en peau de mouton, tout y est ! Parfait pour votre future DB11.

www.silvercrossbaby.com

Modèle : Silver Cross Surf
Dimensions : 71 x 58 x 28 cm

Poids : 11,3 kg
Prix : 3 850 €



SEVENFRIDAY®



Liste complète des revendeurs officiels sur sevenfriday.com

 facebook.com/SevenfridayFrance

 sevenfriday_france

france@sevenfriday.com

ESSAI
EXCLUSIF



Initialement installé au centre
de la calandre, le troisième phare
est déplacé sur le côté pour
améliorer le refroidissement moteur.



JAGUAR D-TYPE (1954)

À CHACUN SON D-DAY

APRÈS LA **VICTOIRE** D'UNE **TYPE C** AUX **24 HEURES DU MANS** DE **1951** ET DE **1953**, JAGUAR DÉVELOPPE UNE **NOUVELLE MONTURE** DANS LE BUT DE **CONSERVER LA PLUS HAUTE MARCHE DU PODIUM** DE L'ÉPREUVE MANCELLE. SUR LES TERRES SARTHOISES, **CIRCUIT ET ROUTE OUVERTE**, NOUS AVONS **FAIT ROULER LE TOUT PREMIER EXEMPLAIRE** DE CETTE BÊTE DE COURSE QUI SERVIT ÉGALEMENT DE "BROUILLON" À LA FAMEUSE **TYPE E**!



Un jerrican ne suffit pas à faire le plein du réservoir, qui avale près de 164 litres d'essence, de quoi réduire les arrêts au stand.



Rares sont les pièces à avoir été remplacées, tel ce saute-vent en plexiglas.



Deux places comme l'exigeait la Fédération internationale du sport automobile (FISA).

Pas forcément besoin de commémorer le débarquement en Normandie pour s'offrir égoïstement son Jour le plus long. Mon *D-Day*, comme disent les Britanniques, s'est passé au volant d'une rarissime Type D, ou "D-Type" dans la langue de Shakespeare, l'unique prototype de celles qui ont remporté les 24 Heures du Mans en 1955, 1956 et 1957.

Issue des réserves du Jaguar Heritage de Coventry (Angleterre), l'OVC 501 (c'est ainsi qu'on l'appelle affectueusement là-bas) a conservé sa sellerie en cuir gris clair. Pour s'installer à bord, le plus simple est de poser ses pieds sur l'assise, puis de se laisser glisser le long du dossier. Une fois bien calé, avant de refermer la minuscule portière, on peut toucher le sol de la main tellement on est assis au ras du bitume. Tel que l'impose le règlement de l'époque, c'est une biplace. Sur cette Type D, le siège passager, ordinairement surmonté d'un couvre-tonneau, est réservé à l'ingénieur qui devait se recroqueviller à la gauche du pilote lors des essais. La majeure partie des compteurs et commandes se trouve en hauteur, à gauche du volant sur la console centrale. L'ensemble du cockpit est brut de fonderie, parsemé de métal, de tubes, de soudures apparentes. Seules touches de douceur en plus du cuir : la peinture noire et mate du tableau de bord et la fine jante en bois du volant à trois branches. Contact, démarreur... Le fameux 3,4 litres XK fait entendre le cliquetis de sa mécanique de haute précision – une vraie horloge malgré son âge –, accompagné du souffle feutré et rassurant évacué par le double échappement latéral. Comme toujours, ce six-cylindres indissociable de l'image du félin semble se retenir, pourtant son doux ronron au ralenti se transforme en rugissement à la moindre sollicitation. Direction le Circuit Bugatti du Mans. La voiture n'étant pas préparée pour la

compétition, la prudence est de mise, le respect de la mécanique aussi. Étonnamment, et contrairement à son aînée la brutale Type C (voir notre hors-série, *Le Guide des sportives 2016*), la Type D se montre docile à tous les niveaux. L'embrayage et le freinage progressifs, le pédalier souple, la direction légère et le levier de vitesse bien guidé sont loin d'évoquer une voiture des années 1950, à plus forte raison un prototype d'une barquette de compétition! Côté suspensions, le ruban d'asphalte lisse du Mans ne permet pas de juger du confort. En revanche, l'ONC 501 se couche gentiment en enchaînant les virages. Une fois sur la route – cette Type D étant immatriculée et assurée, elle peut rouler partout –, on croit conduire un roadster moderne, ou presque! Pas plus compliquée à mener qu'une Caterham actuelle, cette Type D est mieux amortie mais moins agile. Reste que, pour les balades à la campagne ou pour aller chercher le pain, ça fait cher la deuxième voiture: d'après de récentes ventes aux enchères, les rares exemplaires proposés atteignent des prix oscillants entre 2 et 5 millions d'euros, selon le pedigree du félin.

Conservé dans son état d'origine, ce premier exemplaire dont le châssis porte le numéro XKC-401 est, bien évidemment, hors-cote. Sorti des ateliers de Coventry le

Une Jaguar Type D était capable de remporter les 24 Heures du Mans et de rentrer jusqu'à Coventry par la route!



La voiture pouvant prendre la route, elle dispose d'une vraie roue de secours.



Avec différentes cylindrées, ce moteur XK a équipé plusieurs générations de Jaguar entre 1948 et 1986.



Faire rouler cette Type D sur le circuit du Mans de nos jours prend des allures de rétrospective.



18 mars 1954, il est suivi par les trois barquettes (402, 403 et 404) destinées à prendre le départ le 12 juin suivant. Cette année-là, dans la Sarthe, une de ces trois voitures arrivera deuxième derrière la Ferrari 375 Plus de Maurice Trintignant.

"Tour Eiffel" et tour de force

Immatriculé OVC 501 dès ses premiers tours de roues, le proto n'a jamais couru officiellement, il n'arbore d'ailleurs pas l'aileron rectangulaire riveté qui se dresse fièrement sur le bossage prolongeant l'appuie-tête des autres. Contrairement à la Type C dont le châssis est constitué d'un treillis tubulaire sur lequel prennent place trains roulants, moteur, transmission et carrosserie, la D innove en adoptant une structure monocoque en alliage de magnésium, à l'avant de laquelle est boulonné le berceau-moteur. Ce dernier est composé de tubes de section carée en aluminium sur notre proto et en acier plus facile à réparer sur toutes les suivantes. Surnommée "Tour Eiffel" par les mécaniciens français, cette architecture

originale servira de base à la future Type E de série lancée en 1961, dont l'aérodynamisme est également l'œuvre du brillant Malcolm Sayer, par ailleurs designer chez l'avionneur Bristol avant de rejoindre Jaguar en 1951.

Les archives de Coventry confirment la construction de seulement 87 Type D entre 1954 et 1957 : 18 pour l'écurie Jaguar Cars Ltd., dont cette OVC 501 ; 53 pour des particuliers, dont 2 pour la France ; et 16 dérivés XKSS (la sportive préférée de Steve McQueen). À l'instar de la fameuse Type E Lightweight de 1963, rééditée à l'identique à six exemplaires (1 250 000 €) par Jaguar en 2014, la XKSS connaîtra un sort similaire. La firme anglaise s'apprête à lancer la construction de neuf exemplaires de cette version routière de la triple gagnante des 24 Heures, soit le nombre de voitures qui avaient terminé en fumée lors de l'incendie de l'usine de Browns Lane en février 1957. Ceux qui auront la chance de rouler dans une réplique officielle de XKSS devront déboursier 1 270 000 €. Moins cher qu'aux enchères.

/// TEXTE PHILIPPE LEBRUN - PHOTOS BERNARD ROUFFIGNAC

JAGUAR D-TYPE PROTOTYPE 1954 (OVC 501)

Moteur **6 cyl. 125, 3 442 cm³, double arbre à cames en tête, 3 carburateurs Weber**
Puissance **250 ch à 5750 tr/mn**
Couple **328 Nm à 4000 tr/mn**
Transmission **AR, méca. 4 vit.**
Freins **4 disques Dunlop**
Pneus **AV/AR 16 pouces**
Suspensions **AV/AR barres de torsions longitudinales/transversales**
L/l/h **3,91/1,66/1,12 m**
Réservoir **163,5 l**
Poids **870 kg**
Vitesse maxi **225 km/h, 275 km/h avec rapport de pont "Le Mans"**
0 à 100 km/h **4,7 s**
Construite à Coventry, Royaume-Uni

Aérodynamique sous tous les angles, OVC 501 se présente comme une sculpture monolithique sur roues.



LE CYCLE

LE MAGAZINE N°1 DES PRATIQUANTS

LE CYCLE

www.ecycle.com

HORS
SÉRIE

2016

HORS-SÉRIE SPÉCIAL VÉLOS ÉLECTRIQUES

360
modèles

Spécial vélos électriques

Les différents types de motorisation • La réglementation
Les puissances • 8 portraits d'utilisateurs



MAGAZINE CYCLES - 40% - 15.000000 - 0000 0000 1 1000
ISSN 1120-0478 - 2016 11/12 - 11200000 - 0000 0000 1 1000

M 03514 - 34 - P. 6,00 € - 80



LOISIRS



ROUTE



URBAINS



VTT



PLIANTS

Actuellement en kiosque
ou sur boutique.movepublishing.com

⊖ RALF TECH

WRV AUTOMATIQUE
1977 "PARISIENNE"

Inspirée par les seventies, la WRV Automatique « Parisienne » est un trait d'union entre deux époques. A la fois vintage et actuelle, ses courbes complexes et élégantes rendent hommage aux codes visuels des années 70.

Mouvement mécanique
à remontage automatique

Boîtier en acier chirurgical 316L
satiné et poli

Indexes appliqués plaqués or 2N18
(alliage or jaune, argent et cuivre)

Aiguilles plaquées or 2N18 avec surfaces
luminescentes Superluminova® CBX

Verre saphir bombé traité antireflets

Série limitée à 77 pièces

Swiss Made



WWW.RALFTECH.COM

MOUVEMENTS

QUE LA **MÉTÉO** CHOUCROUTE LES GRENOUILLES OU INCITE À ÊTRE EN BRAS DE CHEMISES, IL Y A TOUJOURS UN PRÉTEXTE POUR **CHANGER DE GARDE-TEMPS** OU, DU MOINS, SE L'IMAGINER... **ON VOUS TENTE ?** /// TEXTE S.M.



HAMILTON Khaki Automatic

Fondée en 1892, l'Hamilton Watch Company de Pennsylvanie (États-Unis) gagne vite la réputation de fournir des montres de poche ponctuelles et fiables, ce qui à l'époque n'était pas donné à tous. Dès 1917, elle devient fournisseur de l'armée américaine. Après une période bien plus débridée, où la firme fait un tabac avec ses montres de poignet Art déco, elle reprend du service en 1943 pour l'US Army (comme bien d'autres fabricants). La gamme Khaki fait écho à cette période martiale, et cette large Automatic (42 mm, soit plus de 7 mm que l'original !) en est un récent exemple. L'éprouvé mouvement ETA annonce une généreuse réserve de marche (80 heures), tandis qu'acier poli, cadran "bruni" et large bracelet "canvas" (22 mm) assurent un look retro à cet indémodable, également disponible avec cadran noir, crème ou blue-jean.

Acier, diamètre 42 mm
Verre et dos saphir
Étanchéité 100 m
Mouvement auto
ETA 2824-2
695 €



Acier noir, lunette céramique
Saphir antireflet double face, diam. 44 mm
Étanchéité 1000 m, Cal. auto B-17 certifiée
chronomètre COSC* - **4720 €**



ALPINA Seastrong Heritage

Dans les années 60, le fabricant de boîte de montre EPSA mit au point la "Compressor", dont le dos fixé par des verrous à ressort appuie de plus en plus sur le joint hermétique à mesure que l'on plonge. Une trouvaille qui allait séduire Jaeger, Hamilton, Bulova ou Enicar et Alpina. Ainsi, cette Heritage reprend fidèlement l'esthétique de la première "plongée" de la maison, la "10" de 1967. Mais la nouvelle fait appel un fond vissé classique (progrès des usinages et joints ôtent toute crainte), qui abrite un mouvement auto Selitta connu (26 rubis 28 800 alternances/heure).

Acier, diam. 42 mm, épais. 12,3 mm
Lunette gravée interne, **verre saphir**
Étanchéité 300 m, Cal. auto Selitta SW200
1 550 €

BREITLING Superocean 44 Special

Dès 1958, chronos et montres hermétiques jusqu'à 200 m, émergent au catalogue Breitling, qui, fidèle à son approche de "fabricants d'outils", a inséré ses mouvements par le haut dans une boîte monobloc, limitant les soucis d'étanchéité aux seuls joints des verre et couronnes-poussoirs. Cette descendante moderne costaud, capable d'un "1000 m" – en scaphandre, à 60 m, on parle déjà de grandes profondeurs ! – s'enrichit d'une soupape d'équilibrage des pressions et d'une nouvelle lunette dont la céramique est réputée pour sa durabilité. Le mouvement auto B-17 (28 800 a/h et 25 rubis) sur base ETA/Valjoux reçoit, comme toujours chez Breitling, la certification COSC garantissant sa précision.

*COSC: Contrôle officiel suisse des chronomètres

EDOX Sauber Chronorally-1

Comme Heuer dès les "sixties" ou Oris depuis quelques années, Edox a choisi la F1 pour doper son image. Après s'être fait connaître en WRC, d'où l'appellation Chronorally ici conservée, le Suisse a pensé bien faire en s'associant à Sauber. Pas simple vu les déboires du team helvète... Mais cet énoooooorme chrono, limité à 555 unités à tout pour se faire remarquer. Cadran carbone, mega-poussoir anodisé rouge ou "jauge" indiquant le jour (à midi) forment un mélange osé que complètent la boîte en titane allégée (45 % de moins qu'en acier), le bracelet rainuré et un quartz autorisant aussi la mesure de temps intermédiaires (split second).

Titane, diam. 48 mm
Verre saphir antireflet, étanchéité 100 m
Mouvement Quartz, 1 395 € sur caoutchouc



MIDO Baroncelli Heritage

Depuis peu à la reconquête des amateurs français, Mido propose des montres sport (chrono Multifort...) ou résolument habillées, telle cette Baroncelli qui fête ses 40 ans. Diamètre élégant (39 mm), aiguilles dague, grande seconde et guichet date convoquent un style épuré que partage la célèbre UltraThin. Une Jaeger dont la version auto-date équipée du calibre manufacture 899 (32 rubis) affiche 7,45 mm, contre seulement 6,95 mm pour cette Heritage. Certes, le mouvement Mido 1192 est moins noble, mais avec 21 rubis et ses ressorts Nivaflex et spiral Nivarox II, il assure 42 heures d'autonomie. Et flatte l'œil, le dos Saphir laissant voir sa belle finition. Sans oublier un rapport tarifaire de 1 à 6 versus la célèbre "ultra-mince" de la manufacture du Sentier.

Acier 316L, diam. 39 mm
Verre Saphir antireflet, étanchéité 30 m
Mouvement auto Mido/ETA (28 800 a/h)
1 200 € sur cuir façon crocodile



RALPH TECH WRV 1977 "Riviera"

Déjà huit ans que ce spécialiste français de la plongée sous-marine propose des montres qui n'ont pas peur des mauvais coups (pièces hommage aux Commandos de marine et GIGN) ou des bords de pistes (séries limitées Euroformula, Matra au Mans...). Cette Riviera se veut plus *fare niente* avec son code couleur blanc/bleu estival. Reste qu'avec 43,8 mm de diamètre et une étanchéité garantie à 200 m (normes ISO 6425), cette série "swiss made", limitée à 77 exemplaires, saura se jeter à l'eau, même si le drapeau vire à l'orange... comme ses trotteuse et index.

Acier chirurgical, diamètre 43,8 mm
Étanchéité 200 m, **saphir anti-reflet**
Mouvement automatique RTA002
25 rubis - 28 800 a/h,
2 250 € sur cuir (26 mm)
Série limitée 77 exemplaires



SEVENFRIDAY V3/01

La lecture immédiate n'est pas le souci de cette V3/01 qui, entre autres originalités, combine un mouvement mécanique (21 rubis, 40 heures d'autonomie) et une puce NFC servant à son authentification et sa "virtualisation" sur smartphone. Haute de 44 mm pour presque 50 de large - le bracelet affiche 28 mm entre les anses ! -, cette SevenFriday (les quatre-jeudi *in french* !) confirme qu'elle veut être vue plutôt que lue. Il serait en effet dommage de ne pas détailler les 12 composants aux traitements multiples (carbone, rhodium, acier bossé...) constituant les quatre strates de son cadran qui affiche heure, minute, seconde et même un index jour/ nuit (un indice ? Il est bleu...).

Acier traité PVD
Boîte tonneau 44 x 49,7 mm
Verre Saphir, étanchéité 30 m
Mouvement auto Miyota-Citizen
8257 (21 600 a/h), 1 395 € sur cuir

HERBELIN Newport Dual Time

Gamme phare de l'horloger français, la gamme Newport s'enrichit de cette Dual Time, sur laquelle la lecture du second fuseau horaire est directe grâce au petit cadran à six heures. Voyageurs et abonnés aux vidéo-conférences internationales apprécieront son réglage aisé (couronne dédiée à 4h). Et son esthétique modernoclassique convient aussi bien aux semaines chargées qu'aux week-ends en roue libre. Un Quartz "swiss made" anime cette Newport à trotteuse centrale et diamètre idoine (40,3 mm) qui garde sa "grande date" à midi et sa fabrication Franc-Comtoise.

Acier, diamètre 40,3 mm
Étanche à 100 m
Mouvement Quartz Ronda
650 € sur cuir ou 750 € sur acier



SEIKO Presage

Sous nos cieux, la dimension manufacture de Seiko est peu connue alors que, dans son archipel natal, des vitrines entières et statutaires à souhait sont consacrées à ses garde-temps mécaniques, bien à l'écart des gammes sportives à quartz. Les prix aussi changent de catégorie ! Mais avec ses Presage (chronos ou montres à complications), le nippon démocratise ses belles mécaniques. Tel le calibre 6R27 (29 rubis) au cœur de cette "réserve de marche" (jauge pour 45 heures d'autonomie située à 9 heures) au nom très peu poétique - SPB041- qu'à l'exécution rétro craquante (aiguilles feuilles bleuies, index floraux, cadran guilloché...)

Acier, diam. 40,5 mm
Épaisseur 13,1mm, étanche à 100 m
Verre saphir antireflet, Calibre auto
Seiko 6R27, 29 rubis-28 800 a/h
900 € sur cuir



ZENITH El Primero 1969

La vie de l'attachante manufacture du Locle n'a guère été un fleuve tranquille. D'où une nouvelle stratégie clarifiée et une simplification des gammes Elite et El Primero. Pourquoi pas. D'autant que ce fameux chrono à roue à colonnes au rythme record de 36 000 a/h pour une précision accrue anime, entre autres, cette édition "tricolore" limitée (500 ex.), dédiée au Tour Auto (p.74). Un large guichet dans le seyant cadran ardoisé laisse admirer le poulx de l'inégalé calibre auto certifié chronomètre (autonomie 50 heures) mais le budget est en rapport.

Acier brossé, diam. 42 mm
Étanche à 100 m, saphir antireflet double
face et fond transparent,
Calibre auto. manufacture 4061 COSC 31
rubis - 36 000 a/h
9 700 € sur Nato tricolore





BAGARRES EN COULLISSES

LES **PILOTES** NE LÂCHENT RIEN **EN PISTE**, MAIS **CELA NE SUFFIT PLUS** POUR GAGNER **LES 24 HEURES**. EN AMONT PUIS DANS LES STANDS, **LES STRATÈGES** DES CONSTRUCTEURS ET DES **MANUFACTURIERS** DE PNEUMATIQUES **AJUSTENT EN PERMANENCE** LA MARCHÉ À SUIVRE EN FONCTION DE TOUS LES **ALÉAS**. ET ILS NE MANQUENT PAS.



Depuis le début de la saison, comme ici à Silverstone (ci-dessous), la lutte entre Audi, Porsche et Toyota pour la domination de la catégorie LMP1 est d'une rare intensité.



Les ingénieurs et les pilotes le savent bien, la stratégie peut avoir été peaufinée jusqu'à la dernière minute mais il y aura toujours, à un moment ou à un autre, ce grain de sable, cet empêcheur de tourner en rond qui viendra tout remettre en cause. Il faudra alors réagir immédiatement, comprendre et analyser la situation, s'adapter et repartir sur de nouvelles bases. Vingt-quatre heures, c'est long. Une éternité. Au Mans, c'est récurrent, la météo peut être capricieuse, voire franchement hostile. Sur les (presque) 14 km du tracé, la piste peut être humide ici ou là. Sans oublier la nuit, avec son lot de mauvaises surprises. Autre préoccupation, les accidents qui déclenchent l'intervention des voitures de sécurité pour contenir le peloton à vitesse stabilisée avec, pour conséquence, de perturber tous les voyants de température, des pneus, des fluides, des freins.

Plages de températures

Un casse-tête pour les stratèges : "Nous disposons en permanence des informations permettant d'anticiper au mieux l'évolution de la course et de bien gérer les impondérables, comme, par exemple, de profiter de l'entrée en piste de la safety car pour faire rentrer une voiture plus tôt que prévu afin de la ravitailler ou d'effectuer une réparation programmée", explique Andreas Seidl, le directeur de l'équipe Porsche. Comme Audi et Toyota, l'écurie allemande possède son commando de stratèges qui passent vingt-quatre heures les yeux rivés sur les ordinateurs en liaison constante avec une

autre entité similaire, le staff technique de Michelin : "L'organisation interne de chacun de nos partenaires peut être différente, mais, au final, le travail est le même, constate Jérôme Mondain, le responsable du programme Endurance chez Michelin. Leurs analystes récupèrent toutes les données de leurs voitures, nous les transmettent, et nous vérifions si elles sont cohérentes avec les simulations pour éventuellement faire des aménagements comme la pression d'air que notre technicien attaché à l'équipe ajustera. Nous discutons des stratégies avec les écuries. Nous conseillons par exemple de retarder un changement de pneus en fonction des fenêtres de recouvrement de la température au sol, car, pendant vingt-quatre heures, la seule variable, c'est la température ambiante. Il y a quelques années encore, on pensait pneu dur ou tendre avant de changer de philosophie de développement, ce qui a constitué une véritable révolution. Dorénavant, nous concevons nos pneus en fonction de plages de températures de façon à ce qu'il n'y ait pas de différences d'efficacité et de comportement de jour comme de nuit, à n'importe quelle heure, à 15 heures ou 3 heures du matin. Cela veut dire qu'il faut que nous proposons des pneus capables de travailler à leur bonne température de fonctionnement, entre 70 et 90 °C à l'avant et 80 et 100 °C à l'arrière, quand il fait 40 °C dans la journée ou 10 °C la nuit. D'où les problèmes, plutôt stressants, qui surviennent lors des périodes sous voiture de sécurité, car le pneu se refroidit." Cette alchimie qui aboutit à de tels résultats est le fruit d'un travail entamé bien en amont des 24 Heures, dès la fin de la saison précédente, lors de la première séance d'essais hivernale : "À ce moment-là, poursuit Jérôme Mondain, nous amenons

*“Les pneus doivent
conserver leur
température idéale
de fonctionnement,
qu’il fasse 40 °C dans
la journée ou 10 °C
la nuit”*

JÉRÔME MONDAIN



Jérôme Mondain,
responsable du programme
Endurance chez Michelin.

Michelin

Arrêt aux stands chez Audi:
le temps de ravitaillement
en carburant est d'environ 55 s.
Avec un changement de pilote
et de pneus, il passe à 1'15".



Audi

Champion du monde en 2014, Toyota court toujours après son objectif majeur, gagner Le Mans.



Toyota

Avec Aston Martin, Corvette, Ferrari, Ford et Porsche officiellement engagées, chacune ayant influencé l'histoire des 24 Heures, la catégorie GT s'annonce très disputée.

une sorte de pneu médian, à partir duquel chaque équipe décide d'aller dans des voies qui lui sont propres et qui, au final, se traduiront par un choix de trois solutions de slicks (pneus lisses)." Autrement dit, le manufacturier français fait du sur-mesure pour chacun, "mais, dans notre volonté de transparence, poursuit l'ingénieur, nous leur offrons le choix d'essayer les pneus des autres, ce qu'ils refusent la plupart du temps. La saison 2016 nous a demandé beaucoup de travail, car Audi et Toyota ont lancé des voitures complètement nouvelles. De plus, la réglementation a changé avec une différence de répartition de la puissance et une capacité d'énergie électrique plus importante. Ces dernières années, la largeur des quatre pneus a été abaissée à 31 cm, mais les contraintes sont plus fortes, notamment à cause des fortes valeurs de couple (850 Nm). Il nous faut parvenir à conserver un très haut niveau de performances, le plus constant possible, durant les 700 km d'un relais !

Trois leader pour la gagne

Et quel niveau ! Quand Jérôme Mondain évoque le boulot considérable qu'il a été nécessaire d'abattre, il veut dire que, si Porsche a logiquement fait évoluer sa 919 victorieuse en 2015, cela n'a rien à voir avec les changements opérés chez Audi et Toyota. En effet, la 919 conserve son V4 2.0 turbo-essence, alors que l'électricité est stockée dans une batterie lithium-ion. Pour des raisons de sécurité, spécifiques au Mans, la puissance du moteur électrique est

bridée à 402 ch (au lieu de 500 ch pour les courses de six heures), qui viennent, ponctuellement, s'ajouter aux 500 ch du bloc thermique ! Chez Audi, en revanche, le bouleversement est plus profond. L'aérodynamique a été entièrement refondue pour un résultat visuel très agressif et le système de stockage de l'énergie électrique, qui passe d'un volant d'inertie à une batterie lithium-ion, modifié. Côté thermique, les Anneaux restent fidèles au diesel et utilisent cette année un V6 3.7 turbo.

Pour Toyota, en revanche, on peut parler de métamorphose, puisque tout est différent : un V6 2.4 essence double turbo remplace le V8 3.7 atmosphérique, et le super condensateur disparaît au profit d'une batterie comparable à celles de ses rivaux avec, en plus, au plan aérodynamique, des changements destinés à améliorer l'appui. Compte tenu de l'intensité de la lutte entre les trois prétendants à la victoire lors des deux premières courses, à Silverstone, en Angleterre (Porsche vainqueur après déclassement d'Audi pour une brouille technique), et Spa-Francorchamps, en Belgique (Audi a gagné mais Toyota a dominé), on peut s'attendre à des 24 Heures somptueuses. D'autant que chacun n'alignera que deux voitures en piste avec, cocorico, au moins un pilote français dans chaque camp : Romain Dumas (Porsche), Benoît Tréluyer et Loïc Duval (Audi) et Stéphane Sarrazin (Toyota).

/// FRANCIS MONSENERGUE

24 HEURES DU MANS 2016

Journée test

5 juin : 9 heures – 13 heures
et 14 heures – 18 heures

Vérifications techniques et administratives

12 juin : 14 h 30 – 19 heures
13 juin : 10 heures – 18 heures,
place de la République

Essais libres et qualificatifs

15 et 16 juin : 19 heures – Minuit

Départ de la 84^e édition

24 Heures du Mans

18 juin, à 15 heures

Tarif enceinte générale

78 € ; gratuit pour les jeunes
nés après le 19 juin 2000

accompagnés d'un adulte

Infos et réservations

www.24h-lemans.com

LMP2: LE DUEL LIGIER-ALPINE

Avec plus de vingt voitures au départ, la catégorie LMP2, prototypes majoritairement propulsés par des moteurs Nissan développant environ 500 ch, promet elle aussi beaucoup. Alors que les fabuleuses Le Mans Prototypes 1 (LMP1) sont uniques, à des prix inestimables, les LMP2 disposent, comme la catégorie reine, d'un châssis monocoque en carbone, mais respectent des coûts très stricts. Destinées à des écuries privées, leur prix ne doit pas dépasser 463 500 €, alors que celui des moteurs est plafonné à 86 778 €.

Comme *L'Automobile Magazine* en a témoigné (voir "L'A.M." n° 840), la présence française dans cette catégorie est très forte grâce aux Ligier (neuf au départ), dont celle de l'écurie créée par Olivier Panis, ancien vainqueur du GP de Monaco en 1996, et Fabien Barthez, gardien de but champion du monde, présent au volant cette année au Mans. Un autre constructeur tricolore, Oreca, est aussi bien représenté, avec sept voitures sous son nom et deux sous le label Alpine. Victorieuse aux 6 Heures de Spa-Francorchamps, en mai dernier, avec en pilote leader Nicolas Lapierre (ex-Peugeot et ex-Toyota), l'Alpine A460 espère bien rejoindre au palmarès l'illustre A442, son ancêtre victorieuse en 1978. Un succès dans sa catégorie au Mans serait évidemment un formidable tremplin avant le lancement de la future berlinette de série (voir "L'A.M." n° 839). /// F.M.



Renault Sport



Chevrolet Corvette C7.R



Ford GT

Porsche 911 RSR
et Ferrari 488 GTE



Porsche

Aston Martin Vantage GTE



Aston Martin

CATÉGORIE GT: LE GRAND RETOUR DE FORD

À l'exception d'Aston Martin, passé chez Dunlop, toutes les voitures pouvant prétendre à la victoire dans la catégorie GT sont équipées, elles aussi, de pneus Michelin.

Jérôme Mondain, le responsable du programme endurance (lire p. 140) connaît parfaitement le dossier: "Le processus de conception des pneus pour les GT est le même qu'avec les LMP1 mais, à l'inverse de ces dernières dont l'architecture est comparable, nous sommes confrontés à des modèles très différents: Ford GT et Ferrari 488 GTE à moteur central arrière, Chevrolet Corvette avec V8 un central avant et Porsche avec son 6-cylindres à plat "sac à dos" [NDLR: comprenez en porte-à-faux arrière]. Par rapport aux LMP1,

ces modèles bénéficient d'une charge aérodynamique moindre et sont plus lourds (1 245 kg contre 870). Elles subissent donc moins d'accélération latérales, passant moins vite dans les courbes.

Nous sommes, ici, en prise directe avec des modèles étroitement dérivés de la série, cela nous permet de progresser sur la constance de la performance dans la durée. Nous travaillons sur des séquences de trois relais, soit près de 600 km sans changement de pneus."

La grande attraction de cette catégorie est évidemment le retour de Ford, cinquante ans après le triomphe de la GT40. L'an passé, la victoire était revenue à la Chevrolet Corvette, une sportive au passé glorieux dans la Sarthe et adorée du public. /// F.M.

FORMULE 1

KEVIN MAGNUSSEN

LA PERLE NORDIQUE

ICI **CHOUCHOUTÉ** PAR **McLAREN**, LE JEUNE DANOIS DE **23 ANS** EST AUJOURD'HUI LE **PILOTE LEADER DE RENAULT**. RENCONTRE AVEC CE **VIRTUOSE**, DONT LE **TALENT** ET LA **MATURITÉ** SONT DES **ATOUTS MAJEURS** POUR UNE **ÉQUIPE EN DEVENIR**.



Jusqu'en 2014, tout s'est enchaîné à 200 à l'heure pour Kevin Magnussen. Jusqu'à là, ce fils d'un ex-pilote de Formule 1 – toujours en activité au sein de l'écurie officielle Corvette Racing dans les courses d'endurance – avait fait ses classes dans diverses formules de promotion sans perdre de temps : "C'est évidemment avec mon père que, dès mon plus jeune âge, est née ma passion pour la course automobile. Je me suis retrouvé très vite sur un kart, mais, très tôt, la suite n'a dépendu que de moi, car il devait aussi gérer sa propre carrière." Et puis, en 2015, coup de frein brutal. McLaren, qui l'avait pris sous son giron cinq ans plus tôt alors qu'il n'avait que 18 ans, le met sur la touche. Jenson Button rempile pour une seizième saison, et Fernando Alonso arrive de chez Ferrari, l'espoir danois n'a plus de volant : "Depuis que je pilote, j'ai toujours eu comme objectif de faire le mieux possible. Lors de mon premier Grand Prix, l'Australie 2014, j'ai marqué un point. J'en ai retiré beaucoup de satisfaction et une motivation supplémentaire, moi qui suis toujours tourné vers le futur. L'an passé, tout s'est arrêté d'un coup. Plus rien, même pas de séance de pilotage sur le simulateur à l'usine. Une année très difficile à vivre, car je me suis contenté d'aller sur les Grands Prix et de regarder les autres en piste. J'ai continué ma préparation physique comme auparavant, au cas où... C'était un peu plus compliqué psychologiquement, je devais gérer ma frustration de rester sans volant. Une saison à oublier."

Besoin de déconnecter

En vue de 2016, Kevin espéra un temps rebondir dans la nouvelle écurie américaine Haas en F1 et piloter chez Porsche en Championnat du monde d'endurance (WEC), mais la restriction budgétaire ruina ses espoirs, le constructeur allemand n'engageant plus de troisième 919 au Mans

(voir p. 142). Facile d'imaginer sa joie quand Frédéric Vasseur, le directeur de la compétition du Losange (voir "L.A.M." n° 840), lui proposa de prendre la place du Vénézuélien Pastor Maldonado dans l'ancienne écurie Lotus devenue française à 100% : "J'ai été très heureux et très fier d'avoir été choisi par Renault pour poursuivre ma carrière en Formule 1. Je suis conscient de la responsabilité qui est la mienne et j'essaie de résister, autant que possible, à toute la pression qui nous entoure. Renault est un très grand constructeur avec un objectif clairement défini, celui de devenir champion du monde. C'est aussi le mien, et je ferai tout pour réaliser ce rêve. J'ai toujours eu envie d'accéder à la Formule 1. J'y suis, mais il faut rester lucide, savoir s'évaluer pour continuer de progresser et ne jamais perdre de vue que rien n'est jamais acquis. Malgré moi, j'en ai fait l'amère expérience en 2015."

Un pas décisif, pour lui et l'ensemble de l'équipe française a été franchi en Russie avec les six points de la septième place, les premiers de la saison : "Pour l'équipe, ça a été vraiment génial de marquer. Je sais à quel point tout le monde travaille dur cette saison. À Sochi, nous avons été un peu chanceux, mais je ne vais pas m'en plaindre, car nous avons aussi joué de malchance lors des premières manches de la saison." Sans compter que le dernier GP d'Espagne n'a pas plus souri aux Jaunes. Avec cette sérénité dans ses propos, qui rappelle un peu celle de son illustre compatriote Tom Kristensen (neuf victoires aux 24 Heures du Mans), Kevin explique que pendant les quatre jours d'une course, "il faut être totalement immergé dans son sujet, il n'y a pas d'autre possibilité pour être performant. Après, on ne doit pas être pilote à 100% de son temps. Il est impératif de déconnecter, de consacrer du temps à sa famille, de faire ce que l'on souhaite sans oublier, bien sûr, qu'on doit en permanence veiller à être impeccablement préparé à faire ce métier". /// FRANCIS MONSIEUR



HIER RENAULT RÉUSSIT AUX ITALIENS

On a beau connaître l'histoire, à chaque fois qu'on associe Italie et Formule 1, on réalise combien ce pays, viscéralement attaché à la course automobile avec ses tifosi (supporters) amoureux fous de la Scuderia Ferrari, doit être frustré de n'avoir que deux pilotes sacrés champions du monde. Leurs noms évoquent-ils encore quelque chose aujourd'hui, tant il faut remonter loin dans le temps ? Giuseppe Farina fut le premier champion de la F1, en 1950, sur une Alfa Romeo, et Alberto Ascari lui succéda, en 1952 et 1953, avec Ferrari. Et cette frustration ne sera gommée du jour au lendemain, car, pour l'heure, aucun Transalpin n'est présent en F1. Il faut remonter une douzaine d'années en arrière, à l'époque de Renault F1 Team dirigé par Flavio Briatore, pour trouver des victoires en vert-blanc-rouge. Certes entre 2004 et 2006, l'équipe française a gagné 20 Grands Prix et a été couronnée à deux reprises grâce à l'Espagnol Fernando Alonso (17 succès), mais aussi grâce aux très sympathiques Jarno Trulli (Monaco 2004) et Giancarlo Fisichella (Malaisie 2005 et Australie 2006). Depuis, le premier a brièvement repris du service en Formule électrique, alors que le second a remporté la catégorie GT aux 24 Heures du Mans à deux reprises sur Ferrari. Avant eux, le dernier Italien à s'être imposé en Grand Prix fut Riccardo Patrese à quatre reprises (entre 1990 et 1992) avec sa Williams à moteur Renault ! Dix ans, donc, que Fratelli d'Italia, n'a pas été joué sur un podium de F1 pour célébrer le succès d'un natif de la botte transalpine. Heureusement, grâce à la Scuderia, l'hymne italien reste un tube sur les circuits. /// F. M.

Rendez-vous

Chaque mois, L'Automobile Magazine vous fera découvrir les acteurs du nouveau défi de Renault en F1 et vous rappellera les grandes heures de l'épopée du Losange en Grand Prix.



GP d'Australie 2005, Fisichella, au centre, impose sa Renault devant Barrichello (Ferrari) et son équipier Alonso.



Photos Renault Sport Formula One Team



DEUX CARTONS QUI REDISTRIBUENT LES CARTES

COMMENT, EN QUELQUES CENTAINES DE MÈTRES SEULEMENT, CHANGER LE COURS D'UNE SAISON ? RÉPONSE: EN ENVOYANT, VOLONTAIREMENT OU NON, UN RIVAL AU TAPIS, OU EN S'AUTOÉLIMINANT. RETOUR SUR DEUX ACCROCHAGES SPECTACULAIRES QUI ONT À LA FOIS TENDU CETTE MI-SAISON 2016 ET OFFERT UNE OPPORTUNITÉ À UN SURDOUÉ.

Sotchi, Grand Prix de Russie, dimanche 1^{er} mai. Le "régional de l'étape", Daniil Kvyat éperonne à deux reprises la Ferrari de Sebastian Vettel. Récidiviste – il avait déjà accroché le quadruple champion du monde lors du Grand Prix précédent, en Chine –, le Russe est sanctionné par son employeur qui le rétrograde chez Toro Rosso, alors que Max Verstappen est promu chez Red Bull.

Deuxième acte à Barcelone (le 15 mai), quand les deux Mercedes de Nico Rosberg et Lewis Hamilton échouent dans les bacs à graviers dès le deuxième virage. Mercedes hors course, Ferrari est à la noce. Enfin presque... Parce que ce diable de surdoué hollandais ne se laisse pas impressionner et va signer une victoire éblouissante en matant deux champions du monde, Kimi Räikkönen et Sebastian Vettel! Le voilà devenu plus jeune vainqueur de l'histoire de la F1 à 18 ans, 7 mois et 15 jours, pulvérisant ainsi le record établi par Vettel en 2008 à Monza (Italie): 21 ans, 2 mois et 11 jours. Et ce record peut être gravé dans le marbre, car, depuis cette saison, un pilote ne peut plus prétendre accéder à la F1 avant 18 ans. En effet, arrivé à 17 ans dans la catégorie reine, après des débuts en karting et une saison de monoplace, Verstappen a créé un précédent que la FIA n'a pas souhaité voir se reproduire.

Duels et rancunes tenaces

Si Max le Gamin a su immédiatement tirer parti de l'opportunité qui lui était offerte, il le doit au coup de pouce involontaire de Rosberg et d'Hamilton, qui l'ont payé le prix fort: abandons de chacun

et, sûrement plus grave pour la suite, zizanie dans l'équipe dont la philosophie est de ne pas donner de consignes de course.

Comment ne pas rapprocher cette rivalité exacerbée avec celle entre Alain Prost et Ayrton Senna, chez McLaren, qui, deux années de suite, s'accrochèrent au Grand Prix du Japon, à Suzuka. En 1989, en bagarre pour le titre, ils se percutèrent dans la très délicate chicane du circuit nippon. La McLaren de Prost est immobilisée, alors que celle de Senna, avec l'aide des commissaires, repart en court-circuitant l'obstacle. Le Brésilien l'emporte mais est déclassé au profit de l'Italien Alessandro Nannini. Comme aucun des deux pilotes McLaren ne marque de points lors de la manche finale en Australie, Prost est sacré champion du monde. L'année suivante, sur la même piste, cette fois dès les premiers mètres de course, Senna expédie... et accompagne la Ferrari de Prost dans le décor. Tous deux sont K.-O. mais, à un GP du dénouement, Prost ne peut plus rattraper Senna, qui décroche un deuxième titre et reconnaîtra plus tard que sa manœuvre était délibérée.

Autre dur à cuire dans les duels, Michael Schumacher. En 1997, le titre se joue entre lui et Jacques Villeneuve, lors de la dernière épreuve du GP d'Europe, à Jerez (Espagne). Quand le Canadien attaque "Schumi", celui-ci "ferme la porte". La Ferrari et la Williams se touchent, et la première va au tapis. Villeneuve termine troisième et devient champion. Le pouvoir sportif juge le comportement de Michael antisportif et le disqualifie.

/// FRANCIS MONSNERGUE



CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT[®]
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

DISTRIBUTEUR OFFICIEL EXCLUSIF
CADILLAC CORVETTE CAMARO



Nouvelle Cadillac ATS-V
470 ch 0-100 km/h 3.9 sec^{***}



Nouvelle Corvette Z06
659 ch 0-100 km/h 3.7 sec^{***}



Nouvelle Camaro V8
453 ch 0-100 km/h 4.4 sec^{***}

18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES
A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

PARCE QUE LA SECURITE EST TROP IMPORTANTE POUR ETRE CHERE

MAITRISEZ LA ROUTE **ADHEREZ** AUX PRIX BAS

ÉTÉ - TOUTES SAISONS - RUNFLAT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

**6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE**



*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900

(Service 0,40€ / min + prix appel)

allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET