

# l'auto-journal

## RENAULT TALISMAN

La grande Renault  
enfin sur la route!

1<sup>ER</sup> ESSAI



Futures  
Mercedes **Classe E**  
Audi **A6**  
BMW **Série 5**

# LE GRAND RETOUR



# DES ROUTIÈRES

ENTRE ÉCONOMIE  
ET TECHNOLOGIE,  
ELLES METTENT  
LE PAQUET POUR SÉDUIRE

## COMPARATIF

FORD **FOCUS ST** / SEAT **LEON CUPRA** / PEUGEOT **308 GTi**

La nouvelle 308 GTi  
fait trembler  
ses rivales!



## DOSSIER VOITURES DE SOCIÉTÉ VOUS AVEZ DROIT AU PLAISIR !

### VOLKSWAGEN PASSAT

Essai longue distance avec une hybride qui  
pourrait faire oublier le diesel.



+ Volvo **XC60**, BMW **320d**, VW **Golf**,  
Renault **Espace**, Mercedes **Classe C**,  
Peugeot **308**, DS **5**, Lexus **NX**, Renault **Zoe**



M 01117 - 945 - F: 3,50 €  
REL: 3,90 € - ESP: 4 € - GR: 4 €  
DOM S: 4 € - DOM A: 5 € - ITA: 4 €  
LUX: 3,90 € - PORT CONT: 4 €  
CAN: 6 \$ CAN - MEX: 45 \$  
TOM S: 900 CFP - TOM A: 1 000 CFP  
CH: 6 FS - TUN: 7,50 DTU







### **CONSTRUCTION ALLÉGÉE INTELLIGENTE «CARBON CORE».**

Utilisation de carbone et d'aluminium permettant un gain de masse allant jusqu'à 130 kg.



### **PACK EXECUTIVE LOUNGE.**

Confort première classe à l'arrière avec espace aux jambes magistral, siège droit «Gran Comfort» massant et ventilé, et station multimédia.



### **TABLETTE TACTILE «BMW TOUCH COMMAND».**

En première mondiale, une tablette tactile amovible permet de piloter aisément les fonctions d'info-divertissement et de confort.



### **PACK « ADVANCED SAFETY » AVEC PILOTE AUTOMATIQUE.**

Conduite semi-autonome grâce au régulateur de vitesse actif et à l'assistant directionnel et de contrôle de la trajectoire.



Nouvelle  
BMW Série 7



Le plaisir  
de conduire

[www.bmw.fr](http://www.bmw.fr)



**BMW EFFICIENT DYNAMICS.  
MOINS D'ÉMISSIONS. PLUS DE PLAISIR.**

Driving Luxury = Le luxe en mouvement. Équipements de série ou en option selon versions. Consommations en cycle mixte des Nouvelles BMW Série 7 Berline et Limousine : 4,5 à 8,5 l/100 km. CO<sub>2</sub> : 119 à 197 g/km selon la norme européenne NEDC. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.





... C'EST DE LE CRÉER.

# NOUVELLE BMW SÉRIE 7.

## DRIVING LUXURY.

Découvrez notre interprétation du luxe sur [bmw.fr/serie7](http://bmw.fr/serie7).





### PROJECTEURS LASER BMW.

Uniques sur le segment, les projecteurs laser éclairent jusqu'à 600 mètres (2 fois plus loin que des LED) et sont couplés à la fonction feux de route permanents anti-éblouissement «BMW Selective Beam».



### CLÉ INTELLIGENTE «BMW DISPLAY KEY».

En première mondiale, clé intégrant un écran tactile pouvant afficher plusieurs statuts de la voiture et permettant de piloter le stationnement autonome télécommandé et l'activation à distance de la ventilation.



### STATIONNEMENT AUTONOME TÉLÉCOMMANDÉ.

En première mondiale, possibilité de garer et de sortir la BMW Série 7 d'un emplacement ou garage étroit depuis l'extérieur et sans conducteur à bord grâce à la clé intelligente.



### COMMANDE GESTUELLE BMW.

En première mondiale, le conducteur ou son passager peuvent d'un simple geste de la main et sans aucun contact régler le volume, accepter ou rejeter un appel, ou encore piloter une commande personnalisée.



**LA MEILLEURE FAÇON DE PRÉDIRE L'AVENIR...**







## THE NEW MINI CLUBMAN.



Consommations et émissions du nouveau MINI CLUBMAN en cycle mixte selon la norme européenne NEDC : de 3,8 à 6,2 l/100 km. CO<sub>2</sub> : de 99 à 144 g/km. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux. The New MINI Clubman - Nouveau MINI Clubman.



# Sommaire [N° 945]

9



*Tous les plaisirs  
de l'automobile*  
**du 12 au 25  
novembre 2015**



## Découvrir

### [ NOUVEAUTÉS ]

14 Mercedes Classe E / Audi A6 /  
BMW Série 5  
24 Land Rover Evoque Cabriolet  
26 Salon de Tokyo 2015

## Comprendre

### [ L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE ]

32 Le smartphone,  
meilleur ami de l'automobiliste  
[ AU VOLANT AVEC ]

36 Yann Chabert,  
directeur de Fiat France

## Conduire

### [ ESSAI XL ]

44 Renault Talisman 1.6 dCi 160 ch  
[ DOSSIER VOITURES DE SOCIÉTÉ ]

54 Volkswagen Passat GTE,  
61 Volkswagen Golf 1.4 TSI Multifuel  
66 Renault Zoe...

### [ COMPARATIF ]

68 Peugeot 308 GTi 270 ch / Ford  
Focus ST 250 ch / Seat Leon Cupra 290 ch  
[ GRAND ANGLE ]

76 Ssangyong Tivoli 160 e-XDi 115 ch  
[ FACE-À-FACE ]

78 BMW X1 20d 190 ch xDrive /  
Mercedes GLA 220 d 177 ch 4Matic

### [ LES EXPERTS ]

86 Opel Karl 1.0 75 ch  
[ DERNIER ESSAI ]  
89 Porsche 911

## Vibrer

### [ REPORTAGE ]

90 Toyota Mirai / Volkswagen XL1 :  
détour vers le futur

### [ SPORT ]

96 F1 et FE, la bonne formule pour Renault?

### [ RÉTRO ]

98 Peugeot 304 S

## Partager

### [ COURRIER DES LECTEURS ]

102 La vie de vos autos  
103 Le chef des essais vous répond

## S'offrir

### [ CONFIGURATEUR ]

104 Hyundai Tucson

### [ FICHE OCCASION ]

108 Volvo S60

### [ LE PRIX DU NEUF ]

111 Le tarif des voitures neuves

### [ LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT ]

119 Les petites annonces



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

En couverture, la photo de la Renault Talisman a été réalisée par Stéphane Faulon.



## SEAT LEON PREMIUM AVEC TECHNOLOGIE FULL LINK

/ APPLE CARPLAY™  
/ ANDROID AUTO™  
/ MIRRORLINK



TECHNOLOGY TO ENJOY

REPRISE ARGUS®  
**+4 000 €<sup>(1)</sup>**

**VALABLE SUR  
TOUTE LA  
GAMME LEON**

### ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE LEON PREMIUM

- Projecteurs Full LED
- Sellerie Alcantara
- GPS avec écran tactile 6,5"
- Caméra de recul

### TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

**Modèle présenté :** SEAT Leon Premium 1.2 TSI 110 ch avec options toit ouvrant, peinture métallisée, pack hiver, pack techno et radars avant à 21 880 € TTC, remises SEAT déduites au tarif n°109 du 28/04/2015.

**Consommation mixte (l/100km) : 5,1. Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) : 119.**

(1) Offre non cumulable avec toute autre offre en cours, réservée aux particuliers dans le réseau SEAT participant en France métropolitaine, pour toute commande passée jusqu'au 31/12/2015 et livrée jusqu'au 31/03/2016, d'une SEAT Leon neuve. Reprise de votre ancien véhicule de moins de 10 ans aux conditions de l'Argus® + 4 000 € TTC (en fonction du cours de l'Argus® du jour de la reprise, du kilométrage, des éventuels frais de remise en l'état standard et déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels). Pour les véhicules hors cote Argus®, reprise de 4 000 € TTC uniquement. Détails sur [seat.fr](http://seat.fr)

Apple CarPlay est une marque d'Apple Inc. Android Auto est une marque commerciale de Google Inc.



dito

Jean-Eric Raoul

Rédacteur en chef  
jeaneric.raoul@mondadori.fr

## NE QUITTEZ PAS...

La meilleure et la pire des choses : voilà le téléphone en voiture ! La meilleure, c'est le nombre de services que le petit boîtier connecté est désormais capable de rendre à l'automobiliste grâce à une myriade d'applis, des plus simples aux plus extravagantes. Même James Bond n'aurait pu rêver, il y a une vingtaine d'années, de tout ce que peut accomplir notre smartphone. Le pire, hélas, on le constate tous les jours. L'usage du téléphone en conversation devient un moindre mal, comparé à tous ceux qui jettent un œil compulsif sur leurs mails, leurs SMS ou leur compte Facebook, tout en conduisant. Ou plutôt, alors qu'ils devraient être en train de conduire. Ces longs moments d'inattention présentent pourtant un danger colossal. Il y a quelques mois, j'avais été surpris par le discours très pragmatique d'un responsable du développement de Ford, qui expliquait en substance : *"Nous ne sommes pas là pour juger. L'usage du smartphone au volant est un fait, contre lequel on ne peut pas lutter. À nous de le rendre compatible avec la*

## Notre addiction au smartphone va nous rendre insensiblement dépendants à la conduite autonome.

conduite". Vaste programme ! La première approche semble de transformer l'habitacle de votre voiture en un smartphone sur roues. Les applis CarPlay ou MirrorLink, par exemple, transfèrent sur l'écran de votre voiture un certain nombre de fonctionnalités de votre téléphone. D'autres s'efforcent d'utiliser une interface vocale pour lire et écrire vos messages, en limitant la perte d'attention du conducteur.

Mais la deuxième étape sera, à très court terme, la part de plus en plus grande de conduite autonome de nos voitures. L'autonomie totale, en toutes circonstances, n'est pas pour demain. Mais les constructeurs les plus avancés vont proposer une dose de plus en plus élevée de conduite autonome pour les trajets



## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre édit du dernier numéro, il n'y a pas un mot sur le fait que les diesels, par leur consommation et leur couple, constituent un choix privilégié chez ceux qui tractent une caravane. À ce sujet, vous pourriez peut-être donner des conseils sur des voitures à moteur essence susceptibles de remplacer celles à moteur diesel dans cette fonction.

**J.-B. D'Assunção**

Pour tracter, le moteur diesel est idéal. Certains moteurs essence turbocompressés de forte cylindrée pourraient également s'acquitter de cette tâche, mais au prix de consommations très élevées.

En vous basant sur le concept car présenté au Salon de Francfort, vous écrivez qu'une version du prochain Juke pourrait être à transmission tout électrique. Cela semble très intéressant : pas de boîte de vitesses, pas d'arbre de transmission. Pourquoi cette solution ne se généralise-t-elle pas ?

**Denis Montfort**

Très intéressante sur le plan de la simplification des éléments de transmission, cette solution est catastrophique pour le rendement énergétique : utilisé comme groupe électrogène, un moteur thermique délivre beaucoup moins d'énergie à la roue que s'il y est lié mécaniquement.





## TÔLE FROISSÉE

Cinq années de carrière et 700 000 exemplaires vendus : ça ne fait pas un pli, le Juke est un succès ! Des plis, cette version "origami" du SUV urbain en est truffée, car elle est réalisée en papier, et à l'échelle 1 ! Confiée à l'artiste britannique Owen Gildersleeve, cette reproduction du Juke a nécessité 200 heures de travail et plus de 2000 feuilles de papier. Produit à l'usine de Sunderland en Grande-Bretagne, le Juke s'est tout de même écoulé à quelque 70 000 exemplaires en France.











# *Les reines de la route misent sur les technos*

Dès janvier prochain, Mercedes lance sa nouvelle et très innovante Classe E. Cette course effrénée vers les nouvelles technologies devrait pousser Audi et BMW à réagir rapidement. Nos premières infos en exclusivité. Par **Florian Chopin**





**P**our une fois, ne regardez pas ces berlines à travers le prisme du style, mais par celui de la technologie embarquée. Sous leurs habits classiques de berlines tricorps, nos trois protagonistes du jour (Audi A6, BMW Série 5 et Mercedes Classe E) cachent des trésors d'innovations que l'on retrouve habituellement dans les entrailles des limousines ou des grands SUV. Elles seront toutes capables de rouler – dans certaines circonstances – toutes seules (avec obligation pour le conducteur de tenir le volant) ; de se garer presque sans intervention ; de communiquer entre elles ; et de vous protéger au mieux en cas de situation dangereuse. Pour la partie mécanique, les moteurs thermiques feront toujours partie de la majorité des ventes, notamment en ce qui concerne les versions diesel, même si de belles surprises vont apparaître du côté des motorisations essence. Mais les systèmes hybrides, rechargeables ou non, et fonctionnant avec les deux carburants vont également se démocratiser. Quant au plaisir de conduite, il sera toujours présent, grâce à une réduction importante du poids des voitures, ainsi qu'au concours de systèmes d'aides à la conduite...

## Toutes les innovations

- Voiture autonome
- Stationnement sans conducteur
- Plate-forme aluminium avec possibilité de fibre de carbone
- Communication Car-to-X
- Sécurité passive et active accrue
- Hybride rechargeable avec recharge par induction
- Airbags de ceintures arrière
- Roues arrière directrices
- Commandes gestuelles de l'info-divertissement
- Affichage tête haute
- Intégration Google Maps
- Applications smartphone...



# Mercedes Classe E



## LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 42 000 €

Commercialisation :  
printemps 2016



ILLUSTRATION: JEAN-FRANÇOIS HUBERT

## → MIEUX QU'UNE CLASSE S...

AVEC SA FUTURE CLASSE E, MERCEDES DÉMONTRERA QUE LA TECHNOLOGIE N'EST PAS CANTONNÉE AUX LIMOUSINES DE LUXE. ELLE ADOPTERA MÊME DES SYSTÈMES ABSENTS DE LA CLASSE S...

**T**out fout l'camp ! Il était un temps où les gammes les plus huppées inauguraient des technologies jamais vues dans l'univers automobile, qui se déclinaient par la suite dans les gammes inférieures. Cette époque sera bientôt révolue ! Ainsi, alors que la récente génération de Classe S peut s'enorgueillir de posséder un arsenal d'innovations propre à faire pâlir James Bond de jalousie, la future Classe E fera encore mieux. Celle que l'on nomme encore en interne W213, fera ses débuts au Salon de Detroit, en janvier prochain, là où l'actuelle mouture avait déjà été dévoilée en 2009. Sous un style à la fois classique (c'est une berline tricarps) et moderne (elle adopte le nouveau design de Mercedes), l'auto reposera sur une toute nouvelle plate-forme technique, baptisée MRA, que l'on a déjà découverte sur les Classe S et Classe C. L'utilisation de composants

comme l'aluminium devrait permettre d'alléger l'ensemble d'une bonne centaine de kilos.

À l'intérieur, l'auto reprendra la planche de bord très verticale de la Classe S avec ses deux larges écrans de 12 pouces : l'un pour l'info-divertissement, l'autre pour l'instrumentation. Cela permettra d'intégrer de nouvelles informations personnalisables pour le conducteur. L'écran principal ne sera pas tactile mais il sera contrôlé via une molette idéalement placée. Point de commandes par geste comme sur la BMW Série 5, mais une ergonomie intuitive avec, notamment, un nouveau volant intégrant des pavés tactiles en lieu et place des habituels boutons et molettes. Mercedes conserve son levier de vitesses de la boîte automatique auprès du volant, libérant ainsi de l'espace entre les passagers. Un affichage tête haute en couleur sera de la partie.





La voiture a dépassé son rôle de simple moyen de transport, pour devenir un espace de vie mobile.

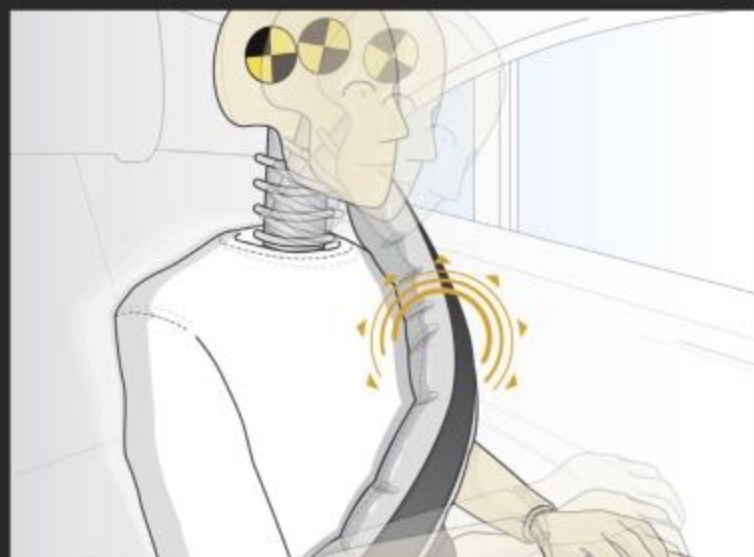
Dieter Zetsche, P.-D.G. de Daimler



## Technologie

### Chargée de communication

La future Classe E sera bien sûr capable de rouler toute seule sur des routes sans marquage au sol. Elle pourra également se garer sans conducteur. Mais là où certaines autos ne peuvent le faire qu'en marche avant ou marche arrière, avec un niveau de contraintes élevé, il suffira de laisser la Classe E à proximité de la place de stationnement. Elle fera le reste : braquer, manœuvrer... Vous n'aurez qu'à faire des ronds sur votre smartphone pour prouver votre présence à proximité. Mais la véritable innovation sera sa capacité à dialoguer avec son entourage. Via son réseau de capteurs ou le réseau mobile, elle pourra recevoir ou transmettre des informations sur la météo, le trafic, voire les accidents qui viennent de se produire à proximité du parcours.



L'airbag dans les ceintures arrière protège le thorax.



Un cloud permet d'avertir les autres usagers d'un incident.



La voiture fait elle-même les manœuvres pour se garer.

Le constructeur entend par ailleurs mettre l'accent sur la sécurité passive et active de son véhicule. Ainsi, le Pre-Safe Impulse Side repousse les passagers vers l'intérieur de l'habitacle en cas de choc latéral afin de minimiser le contact avec la portière. Le Pre-Safe Sound émet un son peu avant l'impact afin d'atténuer la contraction involontaire des muscles de l'oreille interne (réflexe stapédien).

### Une panoplie complète de systèmes de protection

Autre innovation, l'auto sera capable d'accentuer la force appliquée par le conducteur sur la direction afin d'éviter un choc à faible allure (avec un piéton par exemple). À l'arrière, les passagers pourront également disposer de ceintures à airbags intégrés minimisant les lésions au thorax. Mercedes va également développer le Car-to-X (voir notre encadré ci-dessus) qui permet de communiquer entre les véhicules mais aussi avec les infrastruc-

tures. À noter également l'apparition de nouvelles optiques constituées de 84 LED indépendantes offrant un faisceau lumineux idéal en toutes circonstances, sans pour autant gêner les autres usagers de la route. Pour la partie mécanique, la Classe E innovera également, avec l'apparition des premiers 6 cylindres en ligne de la marque depuis vingt ans. Ils remplaceront les V6 et pourront être associés à des modules électriques pour plus de puissance et de sobriété. Une architecture que l'on retrouvera sur les 4 cylindres mais aussi sur les V8 pour une gamme s'étalant de 150 à plus de 550 ch. La boîte auto à 9 rapports sera l'associée parfaite. ■



**L'avis de Florian Chopin :** Si la future Classe E sera capable d'être autonome dans de nombreuses circonstances, les ingénieurs de Mercedes ont affirmé que le conducteur sera son seul maître à bord. Il serait dommage de laisser tout le plaisir aux puces électroniques. ➔



# BMW Série 5

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 39 900 €

Commercialisation :  
juillet 2016



ILLUSTRATION BERNHARD REICHEL

## → ELLE A LA FIBRE TECHNO

IMPENSABLE IL Y A ENCORE PEU DE TEMPS, LA DÉMOCRATISATION DE LA FIBRE DE CARBONE EST EN MARCHÉ. LA FIRME BMW N'Y SERA PAS ÉTRANGÈRE. HORMIS CE MATÉRIAU, LA FUTURE SÉRIE 5 DISPOSERA DE BIEN D'AUTRES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES...

Le poids est un ennemi dans la course à la performance, comme dans celle à la sobriété. Fort de son savoir-faire dans le domaine de la construction allégée, grâce à sa gamme associant aluminium et fibre de carbone, BMW va étendre ce duo à l'ensemble de ses futures gammes classiques. La récente Série 7 en profite, et ce sera le cas de la prochaine Série 5, nom de code G 30. Cette nouvelle plate-forme modulaire, baptisée CLAR (pour Cluster Architecture) sera par la suite étendue à l'ensemble de la gamme à propulsion, la future Série 3 (2018) en sera ainsi pourvue. Cette technologie doit permettre de gagner plus de 100 kg. Au final, la prochaine génération de Série 5 devrait afficher un comportement plus agile, voire davantage grâce à l'option roues arrière directrices. Un élément qui, déjà présent sur la Série 6 Gran Coupé et sur la nouvelle Série 7, se démocratisera



DIRK BRUNIECKI



Harald Krüger  
P.-D.G. du groupe  
BMW

Une cartographie interactive est nécessaire pour une conduite autonome en toute sécurité. Cela vous permet d'être rapidement alerté d'un accident qui s'est produit dans le virage suivant.



## On inverse les rôles...

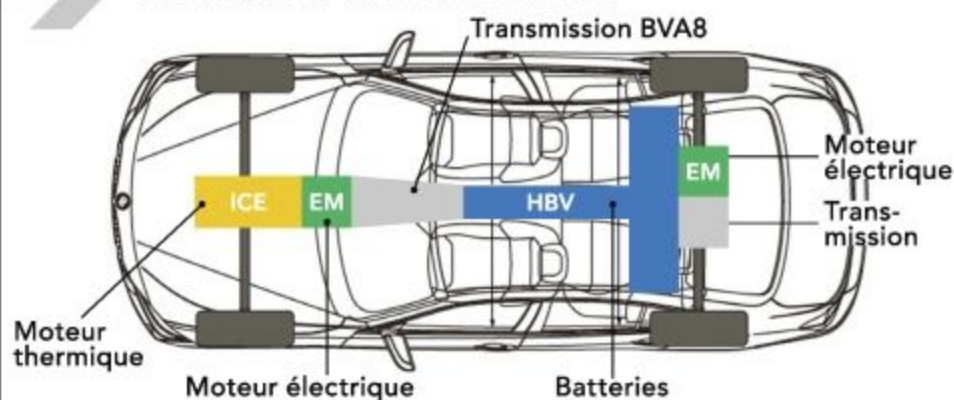
Contrairement à la plupart des systèmes hybrides actuels qui proposent un électromoteur pour épauler un bloc thermique, la technologie proposée par BMW entend d'abord mettre en avant la puissance issue de moteurs électriques. Le prototype Power eDrive développé sur la base d'une Série 5 GT affiche 680 ch pour 1 000 Nm de couple. Les deux tiers de la puissance proviennent de deux moteurs électriques : un gros (272 ch) placé sur l'essieu arrière et un petit (204 ch) à l'avant ; ils sont alimentés par une batterie lithium-ion de 20 kWh fournissant, selon BMW une autonomie



UWE FISCHER

de 100 km. Outre sur le secteur, elle se recharge via un 4 cylindres turbo essence de 228 ch qui sert aussi de boost en cas de besoin. Il transmet alors sa puissance directement aux roues avant. Selon le principe du qui peut le plus peut le moins, ce système peut fonctionner avec un seul électromoteur, ainsi qu'avec un 3 cylindres.

## Puissance à la demande



également. Ce système peut être couplé à la transmission intégrale. Outre le poids, l'autre moyen développé par les ingénieurs BMW : l'hybride. Le constructeur munichois n'envisage ce procédé que s'il est puissant et sobre. C'est ainsi qu'il a créé le dispositif Power eDrive (voir encadré ci-dessus). Le lien, selon BMW, entre une architecture hybride rechargeable classique et le véhicule 100 % électrique.

## Outre l'hybride, BMW utilisera des blocs 3 cylindres

La plus grande surprise de BMW viendra de l'utilisation de motorisations 3 cylindres. Eh oui, même dans une routière ! Il s'agira uniquement de versions essence turbo capables de délivrer un minimum de 150 ch et pouvant être associées à un électromoteur permettant une autonomie en fonctionnement tout-électrique d'environ 35 à 50 km. Mais que les fans de 6 cylindres en ligne puissants et de V8 rageurs se rassurent, BMW proposera toujours ce type de mécaniques pouvant aller jusqu'à plus de 600 ch pour la future version M5...

Sur le plan de la conduite autonome, la Série 5 pourra se passer des actions du conducteur sur voies rapides, où elle gérera elle-même les changements de file et les dépassements. Le stationnement se fera de façon entièrement automatique, sans pilote à bord, via une application. Magique ! Côté style, la Série 5 fera siens les codes de la nouvelle limousine, mais de façon moins ostentatoire. Même constat pour l'intérieur, où un large écran trônera sur la console centrale. Il sera tactile mais pourra également être commandé par gestes ou à l'aide de la molette iDrive. Les compteurs seront entièrement digitaux. En revanche, ils ne seront pas aussi personnalisables que sur une Audi ou une Mercedes. ■



**L'avis de Florian Chopin :** BMW travaille sur la fibre de carbone. Après la gamme électrique i et la récente Série 7, ce matériau se retrouvera bientôt dans toutes les berlines à propulsion de la marque. Un gage de poids contenu, donc d'agilité...



# Audi A6

**LES INFOS CLÉS**

Prix estimé :  
à partir de 42000 €

Commercialisation :  
juillet 2017

ILLUSTRATION BERNHARD REICHEL



## → ELLE PREND SON AUTONOMIE

CLASSIQUE, LÉGÈRE, PUISSANTE ET SOBRE, LA FUTURE A6 LE SERA. MAIS ELLE SERA AUSSI CAPABLE DE VOUS AFFRANCHIR DES CONTRAINTES DE LA ROUTE : LONGS TRAJETS, EMBOUTEILLAGES, DANGERS... POUR NE VOUS LAISSER QUE LE PLAISIR DE CONDUIRE.

**A**près avoir découvert la nouvelle A4 à l'essai dans les derniers numéros de *L'Auto-Journal*, penchons-nous sur la future A6. J'entends déjà certains pester contre l'uniformité du style Audi. Il est vrai que rien ne ressemble plus à une Audi qu'une autre Audi. Et si le design de la marque a commencé à subir un sérieux remaniement suite à l'apparition du concept Prologue fin 2014 – avec sa calandre plus basse, plus large, plus anguleuse, avec ses galbes plus généreux autour des passages de roue –, tout ceci n'a rien de

révolutionnaire. La prochaine grande routière d'Audi adoptera certains de ces codes, elle ira même jusqu'à reprendre la présentation horizontale de la planche de bord dudit concept. Un peu comme la récente A4 finalement. Et, comme la familiale de la gamme, l'A6 conservera des écrans non tactiles, gérés via une molette. Les systèmes tactiles n'apparaîtront que sur la prochaine génération des A7 et A8. Mais alors, cette future A6 sera plus une grande A4 qu'une petite A8 ? Si Audi réserve le meilleur de sa technologie à son vaisseau amiral, l'A6 n'aura pas à se plaindre. ➔



On aimerait tous se faire entretenir  
pendant 3 ans.



**RENAULT**  
La vie, avec passion



## Renault **OCCASIONS**

**3 ans d'entretien<sup>(1)</sup> + 3 ans de garantie<sup>(2)</sup>, pour 1€<sup>(3)</sup>**

Renault **OCCASIONS** c'est en étant exigeant qu'on reste n° 1\*

1<sup>ER</sup> RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS\* \* Source Argus® juin 2015 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2014. (1) Entretien de 36 mois ou 60 000 km au premier des deux termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex – Siren 329 892 368 RCS Bobigny. (2) Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1<sup>er</sup> des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac, société financière et intermédiaire d'assurances au capital de 61 000 000 € – Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex – SIREN 702 002 221 RCS Bobigny – N° ORIAS : 07 004 966 – www.orias.fr, auprès de Covea Fleet, assureur (SA au capital de 93 714 549 € – RCS Le Mans B 342 815 339) – Siège social : 160 rue Henri Champion 72035 Le Mans Cedex 1. (3) Pour 1 € en plus du montant d'achat du véhicule. Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2015 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession.



**Elle apprend vite...**

Une future voiture ne pourra être moderne que si elle propose une conduite autonome. La firme d'Ingolstadt a déjà démontré ses capacités dans le domaine avec de nombreux prototypes sur circuits ou sur route ouverte. La future A6 sera capable de gérer son allure sur autoroute sans l'aide du conducteur. Ce dernier devra néanmoins conserver ses mains sur le volant. Elle pourra suivre le véhicule précédent même si la délimitation des voies a disparu. Selon certaines sources, elle pourra même "apprendre" des situations exceptionnelles afin de les mémoriser dans son système pour les intégrer dans un cloud accessible à tous les futurs véhicules connectés.



→ Comme sur ce prototype d'A7 Sportback, la future A6 se conduira toute seule sur voies rapides.



→ Sans les mains! La conduite autonome pourra vous affranchir des contraintes des embouteillages.

Sa plate-forme MLB Evo intégrera encore plus d'aluminium dans sa structure, pour permettre à celle qui porte encore le code interne C8 d'afficher 100 kg de moins que l'actuelle génération. De quoi donner à l'engin plus d'aisance sur la route, mais aussi des consommations mieux contenues. Si Audi n'entend pas utiliser de bloc 3 cylindres dans sa grande routière, les ingénieurs équiperont certaines versions de compresseur électrique, plus rapidement disponible qu'un turbo classique. Cela n'empêchera pas l'A6 de proposer des modèles hybrides rechargeables, qui seront à la fois sobres et puissants. Ainsi, un électromoteur de 90 kW (environ 125 ch) viendra en soutien d'un bloc essence 2.0 TFSI. ■



**L'avis de Florian Chopin:** La technologie fait partie de l'ADN d'Audi. À tel point que ses ingénieurs ont démontré la supériorité de la machine sur l'homme sur un circuit. Gageons que la marque aux anneaux ne perdra pas une part essentielle de la conduite: le plaisir...

“ Nous avons besoin de puces informatiques assez puissantes pour créer une intelligence virtuelle. ”

Ulrich Hackenberg, ex-responsable de la recherche & développement Audi







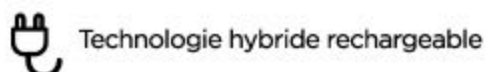
# UN AUTRE MONDE

## NOUVEL OUTLANDER HYBRIDE RECHARGEABLE

à partir de **37 900 €<sup>(1)</sup>**  
**BONUS ÉCOLOGIQUE DE 4 000 € DÉDUIT**

**BONUS VALABLE  
JUSQU'AU 31/12/2015**

Le Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable relève tous les défis. Ce crossover enregistre une autonomie de 824 km dont 52 km en 100 % électrique. Il se distingue par ses performances, avec sa consommation record de 1,8L au 100 km et son bonus gouvernemental de 4 000 €.



(1) Prix de l'Outlander PHEV Intense 2.0 L 200 ch, après déduction d'une remise de 5 000 € et du bonus écologique de 4 000 € selon barème 2015. **Modèle présenté :** Mitsubishi Outlander PHEV Intense à **48 480 €** (peinture métallisée en supplément à 580 €), après déduction d'une remise de 5 000 € et du bonus écologique de 4 000 € selon barème 2015. Tarifs Mitsubishi Motors maximum autorisés en vigueur en France métropolitaine au 10/09/2015 chez les distributeurs participants. Offres réservées aux particuliers valable jusqu'au 31/12/2015 et non cumulables avec d'autres offres en cours chez les distributeurs participants. Garantie et assistance : limitées à 5 ans/100 000 km, au 1<sup>er</sup> des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. (\*) Garantie de 8 ans ou 160 000 km sur la batterie. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Fief - 95067 Cergy Pontoise Cedex.  
**Consommation normalisée (L/100 km) : 1,8. Émissions CO<sub>2</sub> (g/km) : 42.**

MMAF recommande **MOTUL**

Retrouvez-nous sur facebook

[www.mitsubishi-motors.fr](http://www.mitsubishi-motors.fr)



TECHNOLOGIE  
GRANDEURNOTURE





LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 42 000 €

Commercialisation :  
printemps 2016

# RÊVE D'ICARE...

Fort du succès de son Evoque, Land Rover prend le risque de le décliner en version cabriolet. Nissan, le dernier constructeur à avoir tenté l'aventure, s'y est brûlé les ailes... Par Florian Chopin



**G**émir sur un malheur passé, c'est le plus sûr moyen d'en attirer un autre". Alors que Land Rover nous dévoile, en petit comité, son Evoque Cabriolet, sur sa piste d'essais de Fen End, à quelques encablures de Stratford-upon-Avon, lieu de naissance de Shakespeare, cette phrase tirée d'Othello me semble tout particulièrement appropriée à la situation. En effet, en 2012, lors de la présentation du concept car au Salon de Genève, les ingénieurs britanniques ont forcément eu en tête la calamiteuse histoire du Nissan Murano Crosscabriolet à la vie commerciale plus que rapide (2011-2014) et limitée aux États-Unis. Mais ils ont certainement remis rapidement cette idée afin de ne pas attirer le mauvais œil sur ce projet naissant. Durant trois ans, l'équipe a donc travaillé d'arrache-pied pour proposer un véhicule offrant, selon ses dires, les mêmes capacités – sur la route mais aussi hors des sentiers battus – qu'un Evoque standard. Ainsi, Danella Bagnall, responsable du projet, nous confirme que "si, extérieurement, le cabriolet est très similaire au coupé duquel il dérive, la structure, notamment dans les montants du pare-brise et dans les portières, a été largement renforcée". En revanche, notre interlocutrice restera plus discrète sur le poids de ce cabriolet. Par ailleurs, il n'accueille que quatre passagers au



Il ne faut que 18 s pour passer en mode découvrable (21 s en sens inverse), et ce jusqu'à 48 km/h. La manœuvre est automatique.



*Le Cabriolet repose sur la base du Coupé mais des renforts ont été intégrés dans les montants du pare-brise et les portières.*





← L'Evoque Cabrio dispose des moteurs les plus puissants de la gamme : essence 240 ch et diesel 180 ch.



lieu de cinq, et le coffre propose un volume nettement moins généreux (251 dm<sup>3</sup> au lieu de 550 dm<sup>3</sup>). Ce dernier reste toutefois inchangé capote ouverte ou fermée. Il ne faut que 18 secondes pour l'ouvrir et 21 secondes pour la manœuvre inverse, et ce, jusqu'à 48 km/h.

La ligne de l'Evoque conserve toujours son élégance et son charisme. C'était un élément déterminant pour Gerry McGovern, le responsable du design Land Rover. *"Le succès de l'Evoque vient de son style. La version cabriolet devait le conserver. On retrouve donc l'effet bicolore mais aussi la ligne de caisse plongeant vers l'avant"*.

Le système d'info-divertissement se contrôle désormais via un large écran tactile de 10,2 pouces à l'ergonomie bien pensée. La gamme se composera des blocs 2 l de 240 ch (essence) et 180 ch (diesel apparu dans la Jaguar XE), tous deux associés à la boîte automatique à 9 rapports. ■



L'avis de **Florian Chopin** Le succès peut donner des ailes. Attention alors aux idées les plus farfelues. Toutefois, cet Evoque Cabriolet apparaît plus abouti que le malheureux Murano découvrable. Quant à l'intérêt d'être ou de ne pas être de l'engin ?...



NICK DIMBLEBY

### L'Auto-Journal... déjà à bord

Afin de profiter pleinement du temps clément de cette journée d'octobre au centre de l'Angleterre (il ne pleut pas !), l'essai sur la piste tout-terrain s'effectue en mode décapoté. Le Cabriolet dispose des mêmes assistances à la conduite hors piste que le Coupé : transmission intégrale, Terrain Response, contrôle de la vitesse en descente... L'engin passe à gué jusqu'à 50 cm d'eau, parcourt des dévers sans broncher et n'affiche aucune contrainte contre la torsion.



# L'imagination sans limite...

Par Florian Chopin

Si Genève est le Salon des préparateurs et des designers, Tokyo est celui de l'imaginaire et du décalé. Malgré le drame de Fukushima (2011), l'exposition a su repartir. Mieux, les constructeurs français et européens se font plus présents...



## Mazda RX-Vision

### Le retour du moteur rotatif

**A**près avoir récemment renouvelé son roadster MX-5, Mazda poursuit son opération séduction en réveillant la fibre nostalgique de ses fans. En effet, les deux lettres RX composant une partie du nom du concept présenté à Tokyo rappellent sans équivoque le moteur rotatif.

Mais avant de parler technique, attardons-nous sur sa plastique. Le RX-Vision est sans nul doute le plus beau concept du Salon. C'est un coupé 2 places de 4,39 m de longueur aux lignes fluides, aux galbes généreux, aux proportions équilibrées, avec un long capot avant et une cellule ramassée sur l'essieu arrière propulseur.

L'habitacle est sobre, sans fioriture, avec des matériaux simples et bruts.

Concernant la partie mécanique, Mazda reste très discret. Seule information révélée : le moteur sera bien un Wankel, avec le principe du piston rotatif. Le constructeur, qui avait stoppé sa production depuis l'arrêt du coupé RX-8 en 2012, n'avait en revanche jamais cessé de le développer. **Les ingénieurs estiment être parvenus à réduire la consommation d'huile et de carburant du système tout en maintenant sa compacité et ses performances. Mazda a d'ores et déjà baptisé ce moteur SkyActiv-R, et annonce un futur coupé pour les années à venir...**

## Et aussi...

**Porsche Macan GTS** → Ses 360 ch le placent, dans la gamme, entre les versions S et Turbo. Son assiette est abaissée de 15 mm et son V6 biturbo se voit associé à la boîte PDK 7 et à la transmission 4x4 active avec répartition du couple (500 Nm) entre les essieux. Dotée du pack Chrono, l'auto passe de 0 à 100 km/h en 5 s pour une vitesse de pointe de 256 km/h. Son prix : 76 115 €.

**Mini Cabrio** → Aux codes stylistiques de la berline 3 portes, le cabriolet ajoute une capote en toile qui se manipule en 18 s jusqu'à 30 km/h. Avec 10 cm de mieux que l'ancienne, Mini annonce plus d'espace et un volume de coffre de 215 dm<sup>3</sup> (160 dm<sup>3</sup> capote ouverte). Dès le printemps 2016, la gamme se composera des diesels 3 cylindres de 116 et 136 ch et Cooper S de 192 ch.



**Suzuki Ignis** → Annoncée par le concept iM-4 à Genève, l'Ignis définitive dévoilée au Japon affiche, comme ses aînées, un style tout en hauteur. À bord : ambiance sobre mais technologique avec un écran tactile rappelant une tablette. La citadine arrivera courant 2016.



# NOTRE BANQUE NOUS PERMET D'AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT.



RENCONTREZ VOTRE CONSEILLER,  
ET TROUVEZ ENSEMBLE LES SOLUTIONS  
QUI VOUS CONVIENNENT.

## RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE

- LE PRÊT PERSONNEL TRAVAUX VERT <sup>(1)(2)</sup>
- L'ÉCO-PRÊT À TAUX ZÉRO <sup>(3)</sup>



## ÉCOMOBILITÉ

- LE PRÊT PERSONNEL VÉHICULE VERT <sup>(1)</sup>
- L'ASSURANCE AUTO POUR LES VÉHICULES VERTS <sup>(4)</sup>



**BANQUE ET CITOYENNE**

**3639**

Service 0,15 € / min  
+ prix appel

BUREAUX DE POSTE

LABANQUEPOSTALE.FR <sup>(5)</sup>

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

<sup>(1)</sup> Offre réservée aux particuliers sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur, La Banque Postale Financement. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. <sup>(2)</sup> Hors travaux de construction avec permis de construire, financement composé de PEL/CEL, travaux accompagnant une acquisition/construction. <sup>(3)</sup> L'obtention de l'Eco Prêt à Taux Zéro se fait sous réserve d'acceptation du dossier par le prêteur, La Banque Postale. Dans le cadre d'un crédit à la consommation, vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus à compter de la date d'acceptation de votre contrat de crédit. Dans le cadre d'un crédit immobilier, vous disposez d'un délai de réflexion de 10 jours avant d'accepter les propositions d'offre de prêt qui vous sont faites. Toute vente ou construction est subordonnée à l'obtention du(des) prêt(s) sollicité(s). En cas de non-obtention de ce(s) prêt(s), le demandeur sera remboursé par le vendeur des sommes qu'il aura versées. <sup>(4)</sup> Dans les limites et conditions prévues aux Conditions Générales de votre contrat d'Assurance Auto. Sont considérés comme véhicules verts uniquement les véhicules hybrides et ou électriques couverts par votre contrat d'Assurance Auto. <sup>(5)</sup> Coût de connexion selon le fournisseur d'accès. • LA BANQUE POSTALE ASSURANCES IARD - S.A. au capital de 26 640 000 €. Siège social : 34 rue de la Fédération 75015 Paris. RCS Paris 493 253 652. Entreprise régie par le Code des assurances. Prêteur pour les prêts personnels : LA BANQUE POSTALE FINANCEMENT - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 2 200 000 €. Siège social : 34 rue de la Fédération 75737 Paris CEDEX 15. RCS Paris 487 779 035. Code APE 6492Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 09 051 330. La Banque Postale Financement est une filiale de La Banque Postale. Distributeur/intermédiaire de crédit du prêteur pour les prêts personnels et Prêteur pour l'Eco-Prêt à taux zéro : LA BANQUE POSTALE - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 4 046 407 595 €. Siège social : 115 rue de Sèvres 75275 Paris CEDEX 06. RCS Paris 421 100 645. Code APE 6419Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 023 424.





Nissan IDS

## Concepts Nissan

### Les temps modernes II

**P**our Nissan, la voiture du futur est 100 % électrique (ce n'est pas une surprise), autonome et connectée. Le concept IDS, par son style particulier, fait penser à la prochaine génération de Leaf (prévue pour 2020). Peut-être adoptera-t-elle cette batterie d'une capacité de 60 kWh et disposera-t-elle d'une carrosserie en fibre de carbone ? À l'intérieur, lorsque le conducteur entend redevenir un passager comme un autre, il active le Piloted Drive, un écran plat remplace alors le volant. Le système prend ensuite en compte de façon autonome la circulation mais aussi

l'emploi du temps des passagers pour trouver la route idéale.

Le second concept, pompeusement baptisé Teatro for Dayz, est orienté vers les plus jeunes, qui ne passeront leur permis que dans quelques années et sont déjà très friands de connectivité (plus que d'automobile). Si le style extérieur rappelle celui d'un Cube (en plus petit), l'habitacle est entièrement constitué d'écrans (y compris les assises).

**Mais il s'agit d'attendre encore quelques décennies avant de voir débarquer le dérivé de ce concept dans nos rues...**

## Et aussi...

**Lexus LF-FC** → Ce concept au look tellement Lexus annonce la future limousine LS (l'engin mesure près de 5,30 m...). Il dispose d'une pile à combustible alimentant un moteur électrique à l'arrière et de deux blocs placés dans les roues avant. À l'intérieur, le système d'info-divertissement fonctionne par commande gestuelle. L'auto apparaîtra sur les marchés nord-américain puis européen vers la fin 2016.



### **Honda Clarity Fuel Cell** →

Comme Toyota et sa Mirai (voir p. 90), Honda avance dans le domaine de la pile à combustible. Cette 2<sup>e</sup> génération de Clarity dispose d'une technologie offrant désormais 700 km d'autonomie en mode tout électrique. On passera sur le style particulier mais plus acceptable que celui de sa concurrente directe. L'auto sera commercialisée au Japon et devrait également venir en Europe.



Toyota Kikai



Toyota FCV Plus



Toyota S-FR

## Concepts Toyota

### Pour tous les goûts

**D**ifficile de ne choisir qu'un seul concept présenté par Toyota, tant ils sont différents les uns des autres. Le plus loufoque est certainement le Kikai, une minicadine de 3,40 m de longueur à moteur arrière ne semblant pas terminée... Les trois

passagers de front peuvent observer en direct le travail des suspensions. Autre univers, autre concept : le FCV Plus, la voiture écologique de la bande. Mesurant 3,80 m, l'engin fonctionne grâce à une pile à combustible et un moteur électrique placé dans chaque roue.

Le dernier, d'une longueur de 3,99 m, se nomme S-FR (pour Sport-Front engine / Rear drive) et semble déjà plus réaliste.

**Ce petit coupé 4 places pourrait préfigurer le descendant de la lignée des MR et devenir une rivale potentielle à la Mazda MX-5.**



# Découvrez les séries HYUNDAI EA SPORTS suréquipées

## Prolongez votre passion pour le beau jeu



### Hyundai i20 EA SPORTS

À PARTIR DE

# 139

€/MOIS <sup>(1)</sup>

SANS APPORT  
SANS CONDITION\*

Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km

À découvrir sur [Hyundai.fr](http://Hyundai.fr)



HYUNDAI i10



NOUVEAU HYUNDAI i20



NOUVELLE HYUNDAI i30



NOUVELLE HYUNDAI i40



HYUNDAI

NEW THINKING.  
NEW POSSIBILITIES.



Consommations mixtes de la gamme Hyundai i20 (l/100 km) : de 3,8 à 5,5. Émissions de CO<sub>2</sub> (en g/km) : 97 à 127.

(1) Exemple de financement en Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km pour une Hyundai i20 1.2 84 EA SPORTS neuve : 49 loyers mensuels de **139 €** (hors assurances facultatives et prestations). \* Offre réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles, jusqu'au **31/12/2015** dans le réseau participant et sous réserve d'acceptation du dossier par Hyundai France Finance, département de Sefia - SAS au capital de 10 000 000 € - 69 av. de Flandre - 59700 Marcq-en-Barœul - SIREN 491 411 542 RCS Lille métropole. SEFIA est une filiale de CGL. **Modèle présenté** : Hyundai i20 1.2 84 EA SPORTS avec Style Pack et peinture métallisée : 49 loyers de **159 €** (hors assurances facultatives et prestations). Retrouvez les consommations, les émissions et les caractéristiques de la gamme sur [Hyundai.fr](http://Hyundai.fr). New Thinking. New Possibilities : Nouvelles idées. Nouvelles possibilités.



# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

## CITROËN

**C4 Cactus** Le Cactus reçoit la banquette arrière fractionnable 60/40 qui lui faisait défaut jusqu'à présent. L'équipement n'est disponible qu'avec le garnissage intérieur velours Habana ou Quartz Purple, proposés en option (300 €) dès la finition Feel.



## Dacia

**Dokker** Dacia réduit la gamme du Dokker à trois finitions, contre quatre auparavant. Baptisée Dokker, la première fait toujours vœu de pauvreté (rétros et lève-vitres manuels). L'échelon intermédiaire Silver Line incorpore la clim et l'autoradio gratifié du nécessaire (Bluetooth, port USB, commandes au volant), sans oublier les rétros et les lève-vitres électriques. Habillée façon Vieux Campeur, l'exécution Stepway ajoute l'écran tactile, le GPS, le régulateur de vitesse et le radar de recul. Les prix varient de 9 490 à 14 100 € pour les essence (1.6 SCe de 100 ch et 1.2 TCe de 115 ch). Les deux variantes de 75 et 90 ch du diesel 1.5 dCi se négocient de 13 800 à 15 700 €. Le stop/start est servi de série. Le Dokker SCe 110 écope malgré tout du malus de 250 €.

Mercedes  
Classe C Coupé



## MERCEDES

**Classe C Coupé** Par rapport à la berline, le nouveau coupé Classe C ne retient ni les blocs les moins puissants (C160 de 129 ch et C180d de 116 ch) ni les motorisations hybrides ni les V6 essence des C400 et C450. La finition d'entrée de gamme intègre la climatisation bizona automatique, le navigateur internet sur l'écran central 7 pouces non tactile et le système d'amortissement sélectif Agility Control. Moyennant 4 100 € supplémentaires,

l'Executive ajoute le GPS, les jantes 18 pouces et les projecteurs à LED. La Sportline augmente la facture de 2 650 € pour se réserver, de série, le pack AMG Line (jantes 19 pouces et suspension sport surbaissée notamment) tandis que la Fascination fascine avec son installation multimédia au top du top (écran 8,4 pouces) et son toit ouvrant panoramique. Les jantes redescendent à 18 pouces. Les AMG profitent d'un différentiel autobloquant à l'arrière.

### LA GAMME MERCEDES CLASSE C

Motorisations/boîtes	Bonus/malus écologique	Finitions	Prix
C180 1.6 136 ch/BVM6	0 €	Base, Executive, Sportline, Fascination	37 200 à 49 800 €
C200 2.0 184 ch/BVM6	0 €	Base, Executive, Sportline, Fascination	39 850 à 52 450 €
C250 2.0 211 ch/BVA7	0 €	Base, Executive, Sportline, Fascination	44 050 à 56 650 €
C300 2.0 245 ch/BVA7	malus 500 €	à partir de Executive	51 450 à 49 950 €
C63 V8 476 ch et C63 S 510 ch/BVA7	malus 6 500 €	AMG	94 100 et 102 450 €
C220 d 2.1 170 ch/BVM6	0 €	Base, Executive, Sportline, Fascination	40 750 à 53 350 €
C250 d 2.1 204 ch/BVA9	0 €	Base, Executive, Sportline, Fascination	46 300 à 58 900 €

## MINI

**Clubman** Le Mini Clubman enrôle six moteurs. Les voici sous leurs dénominations respectives, avec leurs prix de base correspondants. Les essence, pour commencer. One: 3 cylindres 1.5 de 102 ch, 22 900 €. Cooper: 3 cylindres 1.5 de 136 ch, 24 900 €. Cooper S: 4 cylindres 2.0 de 192 ch, 29 500 €. Les diesels, ensuite. One D: 3 cylindres 1.5 de 116 ch, 25 900 €. Cooper D: 4 cylindres 2.0 de 150 ch, 27 900 €. Cooper SD: 4 cylindres 2.0 de 190 ch, 31 500 €. Partant de ces prix, s'ajoutent quatre finitions (Chili, Red Hot Chili, Exquisite et John Cooper Works) dont les prix varient en fonction de la version à laquelle elles sont attribuées. Les deux dernières écartent les One et One D. Les Cooper S et Cooper SD se voient accorder une BVA à 8 rapports moyennant 2 120 € supplémentaires. Enfin, seul le Clubman Cooper S est malusé (500 € avec la BVM6, 150 € avec la BVA8).



Mini Clubman





Toyota Yaris

## TOYOTA

**Yaris** Toyota modifie la gamme de la Yaris, qui s'articule désormais autour des finitions suivantes : Active, France, Dynamic, Design et Collection. Ces livrées couvrent la Yaris Hybride à partir de la deuxième, la première étant réservée aux blocs essence et diesel. Les trois dernières ne sont attribuées qu'à la Yaris 5 portes. L'écran tactile apparaît dès l'exécution France, la Dynamic reçoit la caméra de recul et la Design renchérit avec des optiques à LED. La Yaris Collection se distingue par sa teinte bicolore (carrosserie blanche, toit et

montants noirs). Les prix vont de 14 300 à 20 050 € pour les essence (3 cylindres 1.0 VVT-i de 69 ch et 4 cylindres 1.4 VVT-i de 100 ch, gratifiés d'une boîte CVT au choix). Le diesel 1.4 D4-D de 90 ch se vend de 17 100 à 20 500 €. La 3 portes réclame 600 € de moins, le 1.4 VVT-i 100 n'étant disponible qu'en livrée France, CVT exclue. La Yaris Hybride (5 portes uniquement) se négocie de 18 990 à 21 200 € avant déduction du bonus (1 000 à 1 060 € selon les finitions). Elle est mieux équipée que ses sœurs conventionnelles à finition correspondante.

## VOLKSWAGEN

**Golf/SW/Sportsvan** La Golf reçoit son premier 3 cylindres essence, le 1.0 TSI BlueMotion en question libérant 115 ch. Ce bloc s'associe au choix à la BVM6 ou à la DSG7, équipe les berlines 3 et 5 portes, le break SW et la variante Sportsvan. Sur les berlines, la consommation en cycle mixte et les rejets de CO<sub>2</sub> se limitent à 4,3 l/100 km et 99 g/km les deux boîtes confondues. Golf 3 portes : 22 000 ou 23 850 €. Ajouter 820 € pour la 5 portes. Golf SW : 23 400 ou 25 250 €. Golf Sportsvan : 24 070 ou 25 900 €. La DSG7 réclame un supplément de 1 900 € sur la berline, de 1 910 € sur le break et de 1 530 € sur le Sportsvan, à partir du second prix uniquement.



Volkswagen Golf Sportsvan

# Q clicpeugeot.com

Modèles récents | Garantie constructeur jusqu'à 18 mois | Véhicules de 1<sup>re</sup> main | Faibles kilométrages



PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : 4,9 ; 308 : de 3,7 à 5,8 (avec roue 17" ou 18") ; 3008 : 6,7. Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) : 2008 : 114 ; 308 : de 95 à 134 (avec roue 17" ou 18") ; 3008 : 155.

**LE PLUS GRAND CHOIX D'ANNONCES DE VÉHICULES COLLABORATEURS D'OCCASION**



# LE SMARTPHONE, MEILLEUR AMI DE L'AUTOMOBILISTE

TÉLÉPHONER EN VOITURE, C'EST INTERDIT. MAIS, BIEN UTILISÉ, LE TÉLÉPHONE EST UN ALLIÉ PRÉCIEUX POUR LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ. AU POINT QU'IL VA BIENTÔT FUSIONNER AVEC LA VOITURE !

Par Brice Perrin

**25 millions**

**C'est, d'après GFK, le nombre de smartphones et tablettes qui seront vendus en France en 2015.**

Le parc de téléphones mobiles compte actuellement près de 60 millions d'unités actives, dont la moitié de smartphones. D'après la Mobile Marketing Association, en France, "68 % des Français âgés de 15 ans et plus sont équipés de smartphone". Côté systèmes d'exploitation sur les smartphones, Android de Google s'octroie une part de marché d'environ 70 %, et iOS d'Apple près de 20 %.





# LES APPLICATIONS INDISPENSABLES

Les smartphones possèdent des écrans de grande taille, des processeurs puissants et une foule de capteurs très utiles dans le cadre d'un usage automobile. De nombreuses applications les mettent à profit :



## STATIONNER FACILEMENT

Path to Park indique les zones où vous avez le plus de chance de trouver une place en voirie, en fonction de l'endroit et de l'heure. Parkopedia mentionne les tarifs du stationnement (parkings et voirie), et ajoute la disponibilité pour les parkings. Enfin, vous pouvez payer votre stationnement avec PayByPhone.

**Path to Park, Parkopedia (2,49 € pour Windows) et PayByPhone, gratuites sur iOS et Android.**



## TROUVER UNE BORNE DE CHARGE

Pour ceux qui roulent à l'électricité, il est utile de savoir où se situent les bornes de charge et de savoir si elles fonctionnent. ChargeMap est la seule application qui répertorie efficacement ces informations. Indispensable à tout possesseur de véhicule électrique !

**ChargeMap est gratuite sur Android et iOS.**



## TROUVER SON CHEMIN

Waze délivre en temps réel des informations sur les travaux, bouchons, accidents, événements météo, radars... Le temps de trajet indiqué est fiable, et son usage est convivial et intuitif. Une référence ! Here Maps, elle aussi gratuite, permet de stocker des cartes offline et ne manque pas non plus d'intérêt.

**Waze et Here Maps (Android, iOS et Windows) sont gratuites.**



## DÉNICHER LE CARBURANT LE MOINS CHER

En utilisant les capacités de géolocalisation de votre téléphone, plusieurs applications sont capables de vous indiquer les stations les plus proches (stations qui se font de plus en plus rares !) et de vous indiquer leurs tarifs. La plus intéressante, et la mieux suivie est la bien nommée Essence...

**Essence Comparateur Carburant est disponible gratuitement sur Android et iOS.**

**S**ouvenez-vous, dans les années 80, les récepteurs Radiocom 2000 et les GSM 8 watts et leur gros combiné ostensiblement exposé à la base d'une console centrale qui appartenait souvent à une luxueuse berline allemande... Les temps ont changé : aujourd'hui, plusieurs dizaines de millions de Français possèdent un smartphone, et beaucoup de conducteurs s'en servent au volant. D'une part pour téléphoner, ce qui est à la fois

illégal et dangereux : le risque d'avoir un accident serait alors multiplié par trois et "près d'un accident de la route sur dix est associé à l'utilisation du téléphone au volant", d'après une étude de l'Inserm\* publiée en 2011.

## UNE APPLICATION QUI DÉSACTIVE LE SMARTPHONE... AU VOLANT

La Sécurité Routière propose même une application "mode conduite" qui désactive appels et

messages au volant, pour ceux qui n'arrivent vraiment pas à décrocher. Ou plutôt, pour ceux qui décrochent trop souvent ! Mais, bien utilisé, en voiture, le smartphone peut aussi devenir un formidable outil. Ces téléphones bénéficient de grands écrans tactiles et de capteurs très pertinents pour un usage automobile : GPS, caméra, réseau haut débit 4G, liaison sans fil Bluetooth et wi-fi, accéléromètre, gyroscope... Cet arsenal matériel serait toutefois parfaitement inutile sans les nombreuses applications dédiées qui

APPLE CARPLAY,  
ANDROID AUTO,  
MIRRORLINK :

## ce qu'il faut SAVOIR

Les équipementiers, les opérateurs de téléphonie et les assembleurs de smartphones ont bien compris le potentiel que représentait l'automobile en matière de connectivité. Les géants du secteur ont ainsi développé trois interfaces différentes qui permettent de connecter les smartphones aux systèmes multimédias des voitures.

### ANDROID AUTO

Réservé aux terminaux qui fonctionnent sous Android (à partir de la version 5.0), Android Auto a été lancé fin 2014. Sur les modèles compatibles, il permet de reporter les commandes du smartphone sur l'écran de la console centrale, et d'utiliser certaines applications adaptées à un usage automobile.

### APPLE CARPLAY

Destiné aux modèles iPhone (5 et supérieur) de la marque, Carplay fonctionne sur le même principe qu'Android Auto. Ce système a été présenté au printemps 2014 et il commence à être déployé sur les nouveaux modèles automobiles.

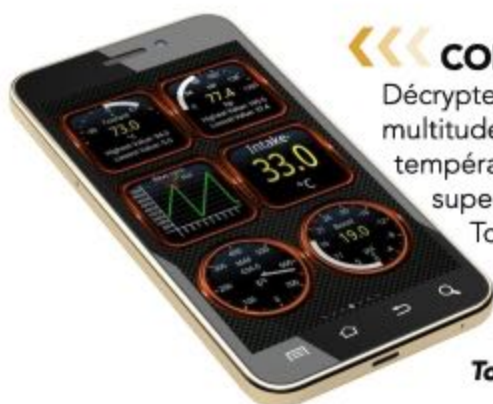
### MIRRORLINK

C'est une solution qui permet de dupliquer l'écran d'un smartphone (Android ou Windows) compatible MirrorLink sur l'écran central d'une voiture, et de contrôler certaines applications. MirrorLink est, entre autres, utilisé par les constructeurs pour compenser l'absence native de système de navigation, et permettre à l'automobiliste d'utiliser en remplacement celui du téléphone.

\*L'Institut national de la santé et de la recherche médicale



## LES APPLICATIONS INATTENDUES



### CONNAÎTRE LES DONNÉES DU MOTEUR

Décrypter les codes défauts, afficher en temps réel une multitude de données issues du moteur (régime, charge, températures, pression de turbo, performances) et les superposer à une vidéo filmée en même temps :

Torque Pro sait faire énormément de choses !

Attention, il faut disposer d'un adaptateur ELM327 qui se branche sur la prise diagnostic OBD2 (comptez environ 20 € sur internet).

**Torque Pro est disponible sur Android, 3,55 €**

### RETROUVER SA VOITURE

Retrouver sa voiture au cœur d'une grande ville peut s'avérer fastidieux. Deux applications vous permettent d'enregistrer l'emplacement de votre stationnement. Tuture fonctionne en arrière-plan en détectant efficacement la transition circulation/marche.

**Tuture (sur iOS) et Trouver ma voiture (Android) sont gratuites.**



### APPRENDRE L'ÉCO-CONDUITE

Une application ne remplace pas une formation, mais en utilisant les capteurs du téléphone, elle vous indiquera comment freiner, accélérer et passer les rapports. Geco analyse ainsi votre conduite, et vous délivre des informations sur votre trajet et les précédents.

**Geco est gratuite sur iOS et Android.**



### AMÉLIORER LA SÉCURITÉ

La caméra grand angle des smartphones permet d'enregistrer son parcours en continu comme le ferait une Dashcam. L'application CamOnRoad le fait très bien ! Ladite caméra peut également servir aux applications de reconnaissance des panneaux (testez Bosch myDriveAssist !) ou à superposer sur l'écran, en réalité augmentée, des informations utiles, ce que fait iOnRoad.

**CamOnRoad et Bosch myDriveAssist sont gratuites (Android et iOS) ;**

**iOnRoad (Android et iOS) coûte environ 1 €.**



## L'application la plus utile... l'autojournal

Il est des applications indispensables pour vos trajets routiers, et il en est une qui sera votre alliée à la maison : celle de L'Auto-Journal.

Entièrement gratuite et disponible sur les smartphones et tablettes (iOS, Android et Windows), elle est à la fois ergonomique et très complète : actualités, diaporamas, essais vidéo, prix des voitures neuves, cote de l'occasion... L'application de L'Auto-Journal contient tout ce que vous devez et voulez savoir sur l'automobile.



fleurissent depuis plusieurs années, et qui ont transformé le smartphone en outil tout-en-un. Il devient un système de navigation capable de vous informer sur le trafic et les événements en aval ; vous montre où trouver à proximité du carburant moins cher ; vous informe sur la disponibilité des places de parking ou des bornes de charge près de votre destination ; vous dévoile les données les plus intimes du moteur de votre auto ; et vous apprend en direct les bonnes pratiques de l'éco-conduite.

Il se mue ainsi en véritable assistant, pour ne pas dire en ange gardien, capable de vous faire économiser du temps et de l'argent, et d'améliorer la sécurité de vos trajets. Connecté à votre voiture via une interface spécifique, il lui permet même de profiter de ses capacités de reconnaissance et de synthèse vocale pour passer des appels, dicter des messages, écouter les SMS entrants ou demander des informations.

### CONTRÔLER SA VOITURE AVEC SON SMARTPHONE...

Les smartphones ont poussé sur les tableaux de bord comme les champignons sur l'humus d'un sous-bois un lendemain de pluie. Mais ils vont disparaître en deux étapes. Ils vont d'abord peu à peu rejoindre les accoudoirs, reliés au système multimédia de voitures de plus en plus capables de dupliquer l'écran et les commandes du smartphone sur l'écran de la console (cf. encadré page 33). Puis, au fur et à mesure que les voitures elles-mêmes vont gagner en connectivité, le smartphone ne servira plus à bord.

En revanche, il sera utilisé comme clé virtuelle qu'il sera possible de partager ; ou pour surveiller, également à distance, les paramètres (niveau de carburant, verrouillage des portes et du toit ouvrant...) ; lancer la climatisation ; et même demander à la voiture de sortir de son stationnement pour venir vous chercher !

Plusieurs constructeurs proposent déjà des applications qui offrent certaines de ces possibilités. Nous avons même pu essayer, au centre de R&D Land Rover à Gaydon, une application sur smartphone permettant de prendre le contrôle d'une auto, à basse vitesse et à quelques mètres de distance. Pratique pour le franchissement ou les manœuvres délicates.

Mais les voitures intègrent de plus en plus des cartes SIM, ce qui leur permet de communiquer avec le réseau mobile en se passant de la dépendance au mobile du conducteur. "D'ici 2020, nous aurons transformé toutes nos nouvelles voitures en smartphones sur roues", déclarait, voici quelques semaines, Martin Winterkorn, l'ex-PDG du groupe Volkswagen.

Tout cela pour dire que la connectivité va prendre un essor aussi considérable que l'automatisation de la conduite ; les deux sont d'ailleurs liées puisque le protocole V2X, qui commence à être déployé, permet aux véhicules d'échanger des informations entre eux et avec l'infrastructure. Nous ne sommes qu'au début d'une lente mais véritable révolution. ■



# HONDA SORT LE GRAND JEU



## NOUVEAU HR-V. LE SUV COMPACT PAR HONDA

NOUVELLES MOTORISATIONS **EARTH DREAMS**  
TECHNOLOGY

HABITABILITÉ ET MODULARITÉ RECORD  
LIMITEUR DE VITESSE INTELLIGENT  
SYSTÈME MULTIMÉDIA HONDA CONNECT

GAMME HR-V À PARTIR DE

**349€**

PAR MOIS SUR 48 MOIS  
SANS APPORT<sup>(1)</sup>

**ALL  
INCLUSIVE\*\***

LOCATION  
ENTRETIEN  
GARANTIE  
ASSISTANCE

\*\*All inclusive = Tout inclus

(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur. Exemple de Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 Km pour un HR-V 1.5 i-VTEC Elegance au prix remis de 19 990 € incluant 960 € de remise Concessionnaire, 600 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant et 550 € de coût supplémentaire lié à l'option peinture métallisée incluse.

Offre valable pour toute immatriculation avant le 31/12/2015. Prix catalogue du modèle présenté HR-V 1.5 i-VTEC Exclusive Navi avec option peinture métallisée (550 €) : 25 920 € selon tarif au 01/07/2015. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires.

Offre non cumulée réservée aux particuliers sous réserve d'acceptation par CA Consumer Finance sous la marque HONDA finance. SA au capital de 460 157 919 € - Rue du Bois Sauvage 91038 Évry Cedex, 542 097 522 RCS Évry. Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS : N° 07008079 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Assurance facultative souscrite auprès de CACI Life Limited et CACI Non-Life Limited, FIDELIA ASSISTANCE, PACIFICA.

Ce produit de location longue durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation.

Cette publicité est diffusée par votre concessionnaire agréé Honda qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. \*Donnez vie à vos rêves. [www.honda.fr](http://www.honda.fr)



# Au volant avec...



Par Mathieu Chevalier

## Le directeur de Fiat France

En déclinant la 500 en SUV, Fiat capitalise sur le succès de ce modèle tout en affinant sa stratégie, organisée autour de deux gammes.

**L'AJ: Comment se présente commercialement l'année 2015?**

**Yann Chabert:** La marque progresse de 18 % depuis le début de l'année, dans un marché à + 6 %. Cette dynamique s'explique principalement par le lancement de la 500X.

**L'AJ: Peut-on résumer Fiat à la 500?**

**Y. C.:** Il y a une association très forte entre Fiat et la 500. C'est un atout car elle fait progresser l'image de l'ensemble de la marque. Mais il y a chez Fiat deux gammes : une fonctionnelle – c'est la voiture dont vous avez besoin (Panda, Punto, Freemont) – et une émotionnelle – la voiture dont vous avez envie (famille 500).

**L'AJ: La gamme fonctionnelle n'est-elle pas éclipsée par la 500?**

**Y. C.:** Cette famille repose sur des modèles qui ont une belle notoriété, comme la Panda et la Punto. Mais

### OUI / NON

Les clients savent-ils que 500X et Renegade partagent leurs éléments?

**non**

La gamme 500 pourrait-elle encore s'étoffer?

**oui**

Était-ce prévu que le pape fasse de la 500L sa papamobile?

**non**

compte tenu des cycles produit, elle a eu moins d'actualités que les 500.

**L'AJ: Vu son succès, était-il nécessaire de restyler la 500?**

**Y. C.:** La 500 a un cycle de vie tout à fait particulier. Depuis le lancement, elle a tenu sa part de marché, en dépit d'un segment qui a augmenté en volume. Mais il était important de la renouveler, principalement pour mettre à jour son contenu technologique.

**L'AJ: Les clients de la X sont-ils différents de ceux de la 500?**

**Y. C.:** Sur la 500, on a une clientèle à 80 % féminine, alors que le SUV attire majoritairement des hommes. La 500X fait également principalement de la conquête car peu de clients passent de l'une à l'autre. Enfin, sur la 500, on vend 70 % de haut de gamme alors qu'on en fait 60 % sur la 500X.

**L'AJ: La 500L a-t-elle fait sa place dans la gamme?**

**Y. C.:** Cette version se hisse à la 2<sup>e</sup> place du segment en France. L'arrivée du SUV 500X a clarifié le concept

de famille dans laquelle s'inscrit la L. L'année dernière, on a reconcentré notre message sur la promesse familiale de ce monospace. Depuis, on est en progrès constant.

**L'AJ: Pourquoi Fiat avait-il besoin d'un Spider?**

**Y. C.:** C'est un véhicule image qui va profiter à l'ensemble de la marque et qui enrichira la gamme émotionnelle. Ce sera le premier modèle de cette famille à ne pas être une 500. Parallèlement, la famille rationnelle s'étoffera au prochain Salon de Genève avec le retour de la Tipo [ndlr, voir L'AJ n° 944], une compacte dans ses trois déclinaisons de carrosserie (hayon, break et coffre). Enfin, en 2017, la marque reviendra sur le segment des citadines avec une nouvelle Punto.

**L'AJ: Si Fiat était une marque hors automobile?**

**Y. C.:** Ikea – une marque ingénieuse et accessible – pour la gamme fonctionnelle, et Kartell – une marque chic, cool à l'ADN italien – pour la gamme émotionnelle.

La gamme émotionnelle, constituée de la famille 500, s'enrichira d'un Spider en 2016.



Deux gammes, deux états d'esprit.

Ses 3 voitures



**TALBOT SAMBA**  
La première



**FIAT 500X**  
L'actuelle



**JEEP WRANGLER**  
Le rêve

Y. LEFEBVRE

A. SAUNIER



Audi Service



## Vous êtes un esprit libre. Pourquoi votre assureur déciderait-il de votre carrossier ?

Pour effacer un choc ou une rayure,  
**vous êtes libre de choisir  
votre Partenaire Audi Service  
pour la remise en état  
de votre carrosserie.**

Votre assureur suivra votre choix.



[Audi.fr/rdv](https://www.audi.fr/rdv)

**Rendez-vous en ligne**

7j/7 et 24h/24

depuis votre espace personnel myAudi.





On pourrait croire à une simple évolution rehaussée de la V40. En fait, ce mulet permet à Volvo de tester les dessous du futur XC40.



PHOTOS SB MEDIEN

La plate-forme modulaire CMA est étudiée pour accueillir le futur moteur T5, un 3 cylindres (180 ch) associé à un moteur électrique (55 kW).

## VOLVO : CE MULET CACHE UN XC40 RÉVOLUTIONNAIRE

**Une nouvelle plate-forme, une motorisation hybride rechargeable et pas de transmission intégrale : le SUV compact suédois ne manque pas de surprises !**

**S**pécialiste de longue date des SUV et des véhicules tout-chemin, Volvo ne pouvait envisager de laisser plus longtemps le créneau des petits crossovers à ses concurrents – surtout si la marque veut atteindre son objectif de 800 000 exemplaires annuels d'ici à la fin de la décennie. La berline V40 bénéficie bien d'une variante Cross Country gentiment baroudeuse, mais pas de quoi affoler les stars germaniques. C'est donc en 2018 que les Mercedes GLA, BMW X1 et autres Audi Q3 verront débarquer le Volvo XC40, le SUV compact suédois.

La voiture débusquée par nos photographes espions est un mulet sur base de V40, qui sert à la définition initiale du châssis. Les seuls éléments notables sont la garde au sol rehaussée, les voies élargies et les roues de dimension supérieure. Sans lien avec la V40, cette stricte traction aura d'ailleurs la noble mission d'étréner la nouvelle plate-forme compacte modulaire baptisée CMA, avec une présentation du modèle de série prévue pour 2017.

### **Le XC40 ne partagera rien avec la V40 actuelle**

L'allure générale du XC40 sera inspirée par les lignes de l'imposant XC90, mêlant muscle et élégance avec un certain talent. Les fonctions de conduite autonome seront évidemment de la partie et, côté motorisations, Volvo proposera des blocs à trois et quatre cylindres. La version haut de gamme T5 sera un hybride rechargeable combinant un 3 cylindres suralimenté de 180 ch et un moteur électrique de 55 kW, pour une puissance combinée de 250 ch.

La boîte robotisée sera à double embrayage et à 7 rapports. Un roulage tout-électrique sera possible sur 50 km grâce à une batterie lithium-ion de 9,7 kWh. Une proposition que ni Mercedes ni BMW ni Audi ne sont aujourd'hui en mesure de concurrencer.

### **LES INFOS CLÉS**

Commercialisation : **début 2018**

Prix : à partir de **28 000 €**

Concurrent du BMW X1, de l'Audi Q3, du Mercedes GLA et du Volkswagen Tiguan.

Le futur XC40 sera 100% nouveau : plate-forme inédite, lignes modernes et hybride essence plug-in.







**DU 3 DÉCEMBRE  
AU 31 JANVIER**

**ITALIAN CAR PASSION**

[www.italiancarpassion.be](http://www.italiancarpassion.be)

Une mise en scène soignée, une place et des ruelles recréées, les plus belles italiennes exposées dont une Lamborghini Veneno et une Ferrari LaFerrari: cette exposition au musée Autoworld de Bruxelles vaut le détour. Le billet s'échange contre 13 €.

“Le marché automobile ralentit. Après la crise de 2008, nous (les constructeurs) avons l'habitude de croître de 4 à 5 % par an. En 2015, le marché reste stable par rapport à 2014. Si nous sommes chanceux, l'année prochaine, nous pouvons espérer 1,5 % de croissance.”

Carlos Ghosn, P.-D.G. de l'Alliance Renault-Nissan, cité par L'Usine Nouvelle le 29 octobre.



STÉPHANE DE BOURGES

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Une transition vers le privé ?

Ce n'est qu'une hypothèse mais les indices se multiplient pour suggérer que l'État se désengage progressivement de sa mission de sécurité routière, qui devient progressivement une source de revenus déléguée. Premier indice: les radars mobiles mobiles, qui vont prochainement être confiés à des prestataires privés – devinez ce qu'ils choisiront entre parcourir des routes accidentogènes ou arpenter des axes rentables? Second indice: le précédent président, Nicolas Sarkozy, qui déclarait le 3 novembre au journal *Le Parisien*: “Je souhaite que les concessionnaires d'autoroutes aient la charge de la sécurité. Je ne vois pas pourquoi cela doit être exclusivement un motard de la gendarmerie ou de la police qui doit faire les contrôles de vitesse [...]”. Guère rassurant.



CHRISTOPHE PETIT TESSON / MAXPPP

### Les chiffres du marché français en octobre 2015



**+0,6%\***

\*Immatriculations de voitures neuves par rapport à octobre 2014.

**+27,9 %**

C'est la hausse des immatriculations de Skoda en France en octobre (2276 unités). La marque tchèque talonne ainsi Seat (2288 voitures) et DS (2372 autos).

**161 030**

C'est le nombre de voitures vendues en octobre, soit un total de 1,58 million depuis janvier. Sur les neuf premiers mois, le marché français est en hausse de 5,7 %.

**8 764**

C'est le nombre de Renault Clio IV immatriculées en France en octobre, soit 89863 unités depuis le début de l'année. La Peugeot 208 conserve la 2<sup>e</sup> place des ventes en octobre, avec 8310 exemplaires.





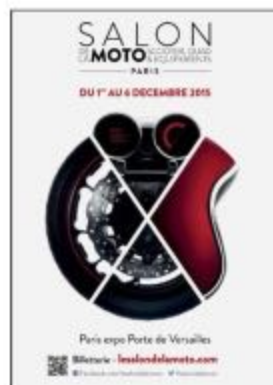
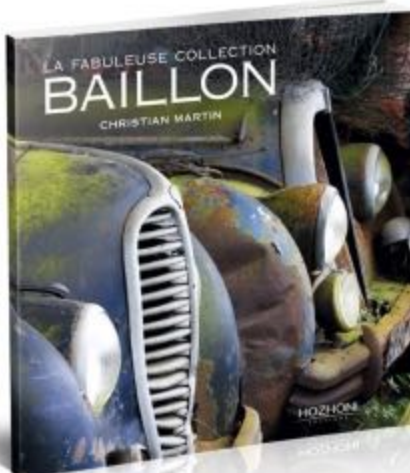
L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE



## LA ROUILLE AU PRIX DE L'OR

Cette collection Baillon a fasciné, d'abord par sa découverte, ensuite par l'état hélas assez désastreux de la plupart des autos, enfin par les montants délirants atteints lors de la vente aux enchères en début d'année. Redécouvrez ces autos – ou ce qu'il en reste – dans cet ouvrage réalisé par deux de nos collaborateurs, Michel Guégan pour les textes et Christian Martin pour les photos.

**La Fabuleuse Collection Baillon**, par M. Guégan et Ch. Martin, éd. Hozhoni, 160 p., 49 €.



## DU 1<sup>er</sup> AU 6 DÉCEMBRE SALON DE LA MOTO À PARIS

[www.lesalondelamoto.com](http://www.lesalondelamoto.com)

Si, en vous, sommeille un motard des champs ou un scootériste des villes (ou l'inverse), ne ratez pas ce Salon, à la Porte de Versailles: 90 nouveautés, près de 400 marques, la découverte d'énergies alternatives et de technos connectées... Une piste permettra d'essayer de nombreux modèles. L'entrée est à 16 €.



## ÉCONOMIE

### Ferrari fait cabrer la bourse de New York

Nous vous l'avions annoncé au printemps, c'est chose faite: pour garnir sa trésorerie et éponger une partie de ses dettes, le groupe Fiat Chrysler a introduit en bourse un peu moins de 10% du capital de Ferrari. Le titre est coté à la bourse de New York sous le nom Race. Suite à son introduction le 21 octobre à 52 \$, l'action a atteint les 60 \$ le jour même, mais elle était redescendue à 50 \$ au moment de notre bouclage. Si l'ensemble du capital de la marque était introduit en bourse, sa valorisation pourrait ainsi atteindre 10 milliards de dollars. Pas mal pour un cheval, fût-il cabré!





Ne pas rester de glace,  
ouvrir la voie



*Les pneus hiver Bridgestone ont été développés et conçus avec des arêtes mordantes pour vous aider à garder le contrôle sur chaussée mouillée et enneigée. Pourquoi est-ce si important? Car parmi tous les systèmes de sécurité de votre voiture seuls vos pneus sont en contact avec la route.*



## INSOLITE

### Une moto pilotée par un robot!

La scène rappelle *Terminator*: une machine aux commandes d'une autre machine, l'image est à la fois effrayante et curieuse. Mais aucun risque, le Motobot n'a pas pour but d'exterminer les humains, au contraire. Yamaha a fusionné ce robot et cette moto pour recueillir des données sur circuit dans des conditions exigeantes, dans le but d'améliorer les dispositifs d'assistance et la sécurité des motards. Spectaculaire.



### Une sportive Lexus en préparation

La déclinaison de série du concept Lexus LF-LC présenté à Genève en 2012 sera bientôt prête! Des prototypes circulent actuellement en Allemagne, affichant des lignes soignées, proches de la rare mais célèbre LFA. La Porsche 911 est la concurrente toute désignée de ce coupé japonais qui sera lancé en 2017. Deux motorisations devraient être proposées: un V8 atmosphérique et un V6 hybride.

### Une compacte Fiat pour l'Europe

Vous avez pu découvrir dans notre précédent numéro tous les détails de la Fiat Tipo, une berline tricorps. Sachez que Fiat teste actuellement la version bicorps de cette Tipo, plus adaptée aux goûts européens et qui constituera une proposition unique, puisqu'il n'existe sur notre marché aucune compacte simple et accessible – ce n'est pas non plus du *low cost*. Elle devrait être dévoilée à Genève en mars prochain.

### La future Bugatti bientôt prête

Annoncée par le concept Vision Gran Turismo, la prochaine Bugatti achève actuellement son développement. Les lignes sont plus fines que celles de la Veyron mais elles restent spectaculaires, avec une largeur impressionnante et un flanc creusé par une imposante ellipse. La présentation est prévue début 2016.

## POLLUTION



### Non, l'Europe n'a pas assoupli les règles

Scandale! Fin octobre, médias généralistes et politiques s'insurgeaient, clamant que l'Union européenne autoriserait en 2017 les voitures à émettre deux fois plus d'oxydes d'azote (NOx). Si vous avez lu notre article consacré aux futures normes (voir L'AJ n° 943), vous aurez compris qu'il n'en est rien. Les normes Euro 6 autorisent des émissions de NOx de 80 mg pour les diesels sur le cycle normalisé. Comme l'a montré l'association ICCT, les rejets de NOx en conditions réelles sont jusqu'à 15 fois supérieurs aux mesures normalisées, soit 1 200 mg/km – l'Union Européenne est plus modérée et évoque un écart moyen de 400%. Or la décision a été entérinée fin octobre: le cycle RDE\* imposera à partir de septembre 2017 des émissions de NOx en conditions réelles de maximum 110% supérieures aux valeurs normalisées, soit 168 mg/km. Puis la limite sera fixée à 120 mg/km à partir de janvier 2020. La pollution réelle des voitures commercialisées va donc baisser, et non pas bénéficier d'un assouplissement réglementaire – même si l'idéal serait évidemment que les voitures ne dépassent pas les valeurs normalisées, même en conditions réelles.

\*Real Driving Emissions, c'est-à-dire "émissions en conditions réelles"

## LE 13 DÉCEMBRE LA GRANDE PARADE AUTOMOBILE

<http://habitsdelumiere.epernay.fr/>



Chaque année à la même période, la ville d'Épernay revêt ses habits de lumière. Du 11 au 13 décembre, la cité accueille ainsi de nombreuses animations, des spectacles et dégustations. Mais le clou est évidemment la parade des 300 belles anciennes à travers les rues de la ville, le dimanche 13 décembre dès 11 heures sur un parcours de 6 km. Pour tous publics!





Innovation  
that excites

# NISSAN QASHQAI

L'HISTOIRE NE FAIT QUE COMMENCER.



**Dominez tous les terrains avec les technologies embarquées du Nissan QASHQAI :**

- All Mode 4x4-i\*
- Système de sécurité Nissan Safety Shield\*
- Aide au Stationnement 4 caméras\*
- Navigation NissanConnect\*

\*Équipements disponibles de série ou en option selon versions.

**nissan.fr**

Innover autrement. Modèle présenté : version spécifique. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € - RCS Versailles B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin - 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

**Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 3,8 - 6,0. Émissions CO<sub>2</sub> (g/km) : 99 - 138.**



# Pierre angulaire

Dites adieu à Laguna, un feuilleton à épisodes né en 1993 et remplacé par une nouvelle série baptisée Talisman. Il n'y a pas que le nom qui change. L'accent mis jadis sur la famille change de registre pour tenter le langage plus statutaire de la berline premium.

---

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre









ÉQUIPÉE DU PACK 4CONTROL,  
LA TALISMAN RÉALISE LE JUSTE  
COMPROMIS ENTRE STABILITÉ  
EN LIGNE DROITE ET VIVACITÉ EN  
VIRAGE : JUSTE DÉLICIEUX! ●●●







### Maniabilité, pas motricité

Il est une différence importante entre les berlines allemandes et la Talisman. Alors que les premières offrent en option la possibilité d'une transmission intégrale, Renault préfère, quant à lui, miser sur un châssis sans inertie grâce à un système de 4 roues directrices. Disponible en option sur d'autres versions et de série sur l'Initiale Paris, le système des 4 roues directrices inclus dans le pack 4Control oriente les roues arrière dans le sens inverse des roues avant à basse vitesse (jusqu'à 3,5°) pour améliorer la maniabilité, et dans le même sens (jusqu'à 1,9°) que les roues avant en vue d'optimiser l'agilité en mode neutre au-dessus de 60 km/h (80 km/h en mode sport). Dans la pratique, le système est aussi parfaitement transparent qu'efficace.



### LA GAMME

	Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	Initiale Paris
Essence	1.6 TCe 150 EDC	—	—	34 500 €	—
	1.6 TCe 200 EDC	—	—	35 800 €	40 300 €
Diesel	1.6 dCi 110 BVM/EDC	27 900/29 400 €	29 900/31 400 €	32 900/34 400 €	—
	1.6 dCi 130 BVM/EDC	—	31 200/32 700 €	34 200/35 700 €	38 700/40 200 €
	1.6 dCi 160 EDC	—	31 500 €	36 500 €	41 000 €





### GRAND VOLUME

Généreuse, la boîte à gants facilite le rangement de nombreux objets qui ne traîneront plus dans l'habitacle.



### BOIRE ET CONDUIRE

Situé dans la console centrale, cet emplacement réfrigéré permet de loger une boisson à portée de main du conducteur.



### VARIER LES PLAISIRS

Un double-clic sur la touche Multi-Sense permet le passage direct du mode neutre aux modes sport ou confort: simple et rapide.



### ÉGOÏSTE

Le réglage du siège conducteur est aisément enregistré. Dommage qu'il ne dispose que d'une seule mémoire...



### DANS L'AXE

Disponible de série dès le niveau de finition Intens, le système de lecture tête haute s'est avéré un équipement très pratique à l'usage. Le choix des informations données est judicieux.



### CHAUD ET FROID

Les sièges avant disposent d'un système de chauffage et de ventilation (assise et dossier); un raffinement hélas non disponible à l'arrière.

### AMBIANCE

La Talisman offre le choix entre différentes couleurs pour l'éclairage d'ambiance, ainsi qu'un réglage d'intensité, le tout se gérant via l'écran central tactile.

## Un classicisme rassurant

Par rapport à l'Espace, avec qui elle partage nombre d'éléments, la présentation de la Talisman est moins originale, le choix des matériaux plus entendu et le résultat... plutôt plus satisfaisant. Conforme aux standards en vigueur dans la catégorie, l'ensemble apparaît moins baroque, la qualité des matériaux et de l'assemblage semble supérieure. Autre bon point:

l'ergonomie est soignée. Épais et larges, les sièges soutiennent parfaitement le corps. Ils disposent d'une assise réglable en longueur à l'avant. Devant comme derrière, largeur aux coudes et garde au toit s'avèrent excellentes. Curieusement, Renault a opté pour des appuie-tête non escamotables à l'arrière. Sur la finition Initiale Paris, le vitrage latéral est feuilleté.

Le bloc instrumental est similaire à celui de l'Espace. Côté positif: on peut le configurer en fonction du mode de conduite. Côté négatif: l'ensemble manque singulièrement de classe.





**S**ur le plan stratégique, la tâche de montée en gamme amorcée par Renault a été confiée principalement au triumvirat Mégane, Talisman et Espace. Coincée entre la pimpante compacte et l'astucieux crossover, la plus classique Talisman a non seulement un rôle capital à jouer mais, à la réflexion, elle constitue tout bonnement la pierre angulaire de l'édifice. Pour elle, la partie ne s'annonce donc pas facile. Elle s'attaque à un spectre étendu de rivales, allant de la Peugeot 508 joliment dépoussiérée à la Volkswagen Passat qui ne manque pas d'ambition, en passant par la vieillissante Citroën C5 et l'encombrante Ford Mondeo pour les constructeurs généralistes. Ce qui constitue déjà une sérieuse liste de concurrentes, toutes bien armées pour infléchir votre décision. Hélas pour elle, la liste des adversaires potentielles ne s'arrête pas là, le client sous le charme de ses formes pouvant très bien signer un bon de commande en faveur d'une toute nouvelle Audi A4, d'une BMW Série 3 ou encore d'une Mercedes Classe C ! Et je passerai sous silence l'armada des séductrices venues d'Asie ! Bref, prise dans un étau, la Talisman se voit contrainte de montrer les crocs... si elle ne veut pas être mangée toute crue.

**Comme la Latitude, et contrairement à la Laguna, c'est une tricarps.**

Elle dispose d'un couvercle de malle conventionnel et non d'un hayon, à l'instar de ce que Peugeot pratique pour ses familiales sans interruption depuis... la 404 ! À bord, la fantaisie et l'originalité à tous crins de l'Espace ont disparu pour laisser place à un mobilier plus classique, moins clinquant aussi. L'impression de qualité qui s'en dégage se trouve nettement améliorée, conférant à l'ensemble un caractère plus cossu. Un examen plus approfondi mettra en avant une qualité visuelle résolument plus soignée, résultant de l'emploi de matériaux plus valorisants et d'une rigueur d'assemblage inconnue sur l'Espace. Avec un peu d'imagination, on devine l'univers du premium à portée des doigts... mais pas du nez : l'odeur de plastique typique aux Renault vous fait rapidement redescendre sur terre. Ce petit faux pas oublié, on trouve facilement une bonne position de conduite, ce qui n'était pas forcément l'apanage de ses devancières. Bonne nouvelle : sur cette fini-



**JAMAIS TROP VIF, TOUJOURS INCISIF, LE CHÂSSIS 4CONTROL EST UN VRAI RÉGAL : UN ATOUT DÉCISIF POUR LA TALISMAN...**



1- L'espace réservé aux jambes à l'arrière se révèle inférieur à celui d'une Skoda Superb. 2- De jour comme de nuit, les feux arrière restent allumés : une jolie signature de poupe. 3- Le pack 4Control réduit la capacité du réservoir de 52 à 47 l : l'autonomie en pâtit. 4- La finition sous le capot s'avère très inférieure aux standards en vigueur sur les berlines allemandes. Monté souple (il ne tient que par deux fixations !), l'habillage en carton du moteur est minable.





Son châssis vraiment exceptionnel lui fait tout pardonner, y compris son manque de confort.



La Talisman apparaît comme une grosse voiture... se comportant comme une compacte.

tion Initiale Paris, non seulement les réglages de sièges se réalisent par voie électrique mais ils peuvent être mémorisés... pour une seule personne hélas ! Tout autre utilisateur du véhicule n'aura donc pas la possibilité de conserver ses réglages : cherchez l'erreur...

Discret dans son fonctionnement, le moteur 1.6 dCi l'est également pour entraîner cette grande voiture pourtant relativement légère (1 522 kg à vide, soit une masse sensiblement inférieure à la moyenne de la catégorie). En fait, il donne plus une impression de force linéaire que de vigueur franche, un typage qui sied parfaitement à sa personnalité. Une sensation renforcée par les lois de passage de rapports, favorisant la douceur à la performance. Plus basse et donc bénéficiant d'un centre de gravité mieux placé que sur l'Espace, la Talisman promettait des merveilles grâce à son châssis 4Control combinant l'action d'un amortissement piloté à celle d'un système de 4 roues directrices. Nous n'avons pas été déçus ! Bien campée sur ses roues de 19 pouces chaussées de pneus larges (245/40!), la Talisman vire littéralement sur des rails, sans manifester une once de dérive. Plus bluffant encore : s'il vous venait la funeste idée de refermer le virage en plein effort, elle traduirait votre action sur le volant par une trajectoire se resserrant sans réprobation ni amorce de sous-virage. Plus encore que pour sa maniabi-

lité, la Talisman est absolument remarquable pour son agilité. Un vrai prodige qui la sacre négociante la plus adroite des virages difficiles.

### Et le confort, b... !

Le bilan dynamique ne serait pas complet sans mentionner la force, la progressivité et l'endurance du freinage. Vous l'avez compris : la Talisman procure un authentique bonheur de conduite sur un itinéraire sinueux, sans sacrifier pour autant la stabilité : sur autoroute, elle se comporte comme un TGV. Jusqu'à, tous les indicateurs sont donc au vert. Ils

passent au rouge lorsqu'on aborde le domaine du confort. Plutôt bien contrôlée dans ses mouvements, la caisse gomme facilement les vagues et autres ondulations du revêtement mais subit des uppercuts à la moindre saignée rencontrée. C'est principalement le train avant qui accuse les coups et les retransmet

sans filtre aux occupants par un mouvement aussi violent que désagréable et des bruits sinistres que le vitrage latéral, pourtant feuilleté, ne parvient pas à atténuer ! Ça fait désordre dans l'univers ouaté suggéré par cette finition haut de gamme Initiale Paris... qui ne peut guère bénéficier d'excuses – le recours à des pneus runflat (à roulage à plat) aurait pu servir d'argument mais elle ne les propose pas – pour se faire pardonner ce grave défaut. ■

**PLUS**  
Châssis exceptionnel  
Rapport  
prix/équipement  
Habitabilité

**MOINS**  
Suspension sèche  
Coffre peu modulable  
Lacunes de finition

## RENAULT TALISMAN

1.6 dCi 160 EDC Initiale Paris

## EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	160 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	380 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm <sup>3</sup> /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/6

Châssis	
Diamètre de braquage	11,3
Pneumatiques	245/40 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,85/1,87/1,47/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 522/1 850 kg

Performances	
0 à 100 km/h	9,4 s
Vitesse maxi	215 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	608 dm <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix	41 000 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (115 g/km)
Prix du modèle essayé*	41 840 €
Garantie	3 ans ou 150 000 km

\*Avec options et bonus/malus inclus.

### Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, écran couleur 8,7 pouces, installation hi-fi Bose, jantes de 19 pouces, pack 4Control, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, sellerie cuir, sièges électriques chauffants et ventilés, vitrage latéral feuilleté, volant multifonction...

### Options

Pack Hiver : volant chauffant, lave-phares et buses chauffantes (350 €), peinture métallisée (de 720 à 920 €), roue de secours provisoire (120 €), toit ouvrant panoramique (1 100 €).

Consommations	
Mixte	4,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	5/4 l/100 km
Réservoir	47 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	France

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Grande voiture relativement légère, la Talisman 1.6 dCi 160 Initiale Paris dispose d'un châssis aussi efficace et compétent qu'agile, un raffinement obtenu au prix d'un confort sacrifié avec la monte en 19 pouces.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# Virtual cockpit. Réelles sensations.

Nouvelle Audi A4 Berline Business line avec Audi virtual cockpit\*.  
Le progrès. Intensément.



Retrouvez l'ensemble de nos engagements sur [Audi.fr/fleet](http://Audi.fr/fleet)

**ultra**

Technologie  
de l'allègement

**+ Economie**

À partir de 3,7 L/100 km\*\*  
en cycle mixte

**Audi Fleet Solutions. We delight your business.\*\*\***

\*\*\* Faire avancer votre entreprise.

\* En option selon finition. 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.

\*\* Gamme Audi A4 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,7 - 6,4.  
Rejets de CO<sub>2</sub> mixte (g/km) : 95 - 147.

Audi Vorsprung durch Technik 





Volkswagen Passat

# Plaisir de conduite inclus

Diesel, hybride, flexfuel et tout-électrique, nous avons testé les nouvelles énergies et sélectionné 10 top models pour les entreprises... et plaisants pour les conducteurs.

**C**es dernières années, la part de marché des diesels en France a amorcé une baisse significative. Ce qui est vrai pour les particuliers l'est aussi – certes dans une moindre mesure – pour les entreprises. Depuis le début de l'année, le marché des véhicules particuliers diesel est en baisse de 6 points (49 %) et de 5 points pour celui des flottes. En raison d'une forte incitation fiscale, le diesel représente malgré tout encore 81 % des ventes aux entreprises. Mais il n'y a pas que cela. Il faut aussi reconnaître que ces véhicules roulent en général beaucoup. Ainsi, leur faible consommation et leur autonomie importante restent des atouts solides. Toutefois, les choses

changent. Ainsi, des modèles comme la Renault Zoe (pour des déplacements urbains ou périurbains) ou la VW Golf Flexfuel (qui profite des mêmes avantages que le diesel lorsqu'elle roule au superéthanol) se placent en propositions sérieuses. C'est un début et il en faudra beaucoup plus pour déstabiliser les machines à rouler comme la BMW 320d ou la Peugeot 308 BlueHDi 120 ch. Pour ce dossier, nous avons réuni le meilleur des mondes : des diesels performants et sobres et des hybrides de dernières générations dont les arguments peuvent faire mouche chez les gestionnaires de flottes. À commencer par la nouvelle VW Passat GTE, ici testée sur 1 500 km. Avec une question à la clé : a-t-elle les moyens de faire oublier le diesel ?

## INÉGALITÉ FISCALE

Aujourd'hui, l'essence est le seul carburant dont la TVA n'est pas déductible à hauteur de 80 %. Cette inégalité de traitement fiscal dissuade les entreprises d'investir dans des véhicules à essence alors que, dans certains

cas, l'usage de ce type de motorisation est mieux approprié. Un rééquilibrage permettrait aux immatriculations des motorisations essence de dépasser 30 % de part de marché, contre 19 % aujourd'hui.



Renault Zoe



BMW 320d



Volvo XC60



Mercedes C 220 d



Volkswagen Golf



DS 5



Lexus NX



Renault Espace



Peugeot 308 SW



# DES IONS POSITIFS POUR LA PASSAT

Avec ses deux moteurs et son mode de fonctionnement hybride, la Passat GTE présente des arguments suffisamment solides pour faire oublier le diesel... aux particuliers comme aux sociétés! Nous en avons mesuré tout l'intérêt entre Calvi et Paris.

---

Photos Christian Martin





L

aissez-moi devenir votre *boss*. Pour un instant seulement. Vous allez voir, je suis plutôt du genre *cool*. D'ailleurs, Charles, comme vous avez eu de bons résultats cette année, j'ai décidé de faire un geste. Pas question d'aug-

menter votre salaire, pas davantage une prime exceptionnelle. Non, vous allez changer de voiture de fonction ! Et, comme vous habitez à moins de 50 km de Paris, que vous venez au bureau chaque jour et qu'il vous arrive cinq ou six fois par an d'aller jusqu'à Lyon – où se trouve le siège social de votre entreprise, en fait la mienne –, j'ai pensé que vous pourriez devenir le cobaye de la société et tester, pour nous, l'énergie alternative. Avec tout ce que l'on raconte en ce moment sur le diesel, il est temps de tester de nouvelles solutions.

Voici donc les clés de votre Volkswagen Passat GTE. Deux moteurs : un électrique de 115 ch et un petit 4 cylindres thermique essence 1.4 TSI de 156 ch. S'ajoutent une batterie lithium-ion de 9,9 kWh, un chargeur embarqué et deux rallonges : l'une, à brancher chez vous la nuit et sur n'importe quelle prise de courant ; et l'autre que vous pourrez utiliser ici sur l'une de nos nouvelles Wall-Box 3,6 kW. Dans le premier cas, il faudra compter sur un peu plus de quatre heures de charge ; dans le second, deux heures et trente minutes suffiront. Ainsi, vous devriez pouvoir réaliser la plupart de vos trajets quotidiens sans que le moteur thermique ne s'enclenche. Elle n'est pas belle la vie !

À ce moment précis, Charles ne savait pas qu'il n'allait pas simplement prendre possession d'une voiture capable de parcourir une trentaine de kilomètres en mode tout-électrique. Mais qu'il recevrait une familiale douée pour bien d'autres choses, notamment ➔





générer un véritable plaisir de conduite, la semaine comme le week-end, ou encore à l'occasion d'un long trajet, pour un départ en vacances par exemple. C'est donc dans la peau de Charles et les confortables sièges cuir/Alcantara de la Passat GTE que nous nous sommes glissés pour réaliser cet essai un peu spécial qui allait nous permettre de traverser la France du sud au nord en moins de soixante-douze heures.

### Premier jour: la Corse en mode GTE.

Lorsque nous récupérons la voiture à l'aéroport de Calvi, après une charge complète de la batterie, l'ordinateur affiche une autonomie de 50 km. Pas question de gaspiller le moindre kilowatt-heure. C'est donc avec une semelle de plume que nous entreprenons cette étape, sans ralentir le trafic mais sans tenter des dépassements de dernière minute, en utilisant au maximum les possibilités de recharge à la décélération, via la position B sur le levier de vitesses qui accentue le frein moteur et la capacité de charge. Sans surprise, malgré nos efforts, l'autonomie électrique ne dépassera pas les 30 km.

En Corse, les virages sont beaucoup plus nombreux que les bornes de charge rapide. Ce doux euphémisme nous a amenés à modifier notre façon de conduire. Adieu quête d'autonomie, place au plaisir de conduite. En appuyant sur la touche GTE, c'est une tout autre voiture qui s'offre à vous, beaucoup plus dynamique. Ce n'est sans doute pas Charles qui s'en plaindra lorsqu'il ira à la boulangerie, distante de quelques virages en épingle du havre de paix qu'il a loué pour ses vacances d'été. Nous non plus d'ailleurs car, même si, en matière de consommation, la tendance n'est plus à la baisse, l'augmentation semble raisonnable. C'est en tout cas le constat que nous faisons en patientant devant le ferry qui nous amènera à Toulon pendant la nuit.

Pour passer de Calvi à Bastia en faisant le tour du Cap Corse, la GTE s'est contentée de 6,7 l/100 km de sans-plomb et 3,2 kWh/100 km. Sur les quelque 200 km, nous en avons fait 125 sans rejets de CO<sub>2</sub> (phases électriques + phases sans accélération), soit 61 % du trajet.



1- Pour la recharge, il faut compter 2 heures 30 minutes à l'aide d'une Wall-Box et plus de 4 heures avec une prise classique. 2- Le système multimédia peut être relié par wi-fi à votre smartphone. Le partage de connexion donne accès à internet (actualité, météo, bornes de recharge...).

### L'œil de Moscou

Grâce aux services Car-Net et à l'application e-Remote, il est possible de préprogrammer la climatisation, commander le dégivrage, se renseigner sur l'état de la batterie ou encore



géolocaliser la voiture. La plupart de ces fonctions et informations sont aussi disponibles depuis un ordinateur, y compris le kilométrage parcouru, la vitesse moyenne et la consommation de chacune des journées de la GTE. Je sens poindre en vous une légère inquiétude...

### L'avis de Guy L'Hospital



Je ne suis pas fan du style de cette Passat. En revanche, d'un point de vue dynamique, j'achète...







1- Une pichenette en arrière sur le levier génère plus de frein moteur électrique. 2- GTE ou pas, la Passat reste l'une des familiales les plus spacieuses. 3- En ne roulant qu'en ville, l'autonomie électrique peut dépasser les 30 km. 4- Le superbe combiné Infodisplay fait partie de l'équipement de série.



## Deuxième jour: un plein pour Paris... ou presque.

En sortant du ferry, au petit matin, à Toulon, un petit ravitaillement s'impose. Pas avant d'avoir fait quelques clichés dans Marseille. Nous utiliserons le restant d'électricité pour nous hisser sans autorisation sur l'esplanade du Vieux-Port. L'argument "écologique" ne pèsera pas lourd auprès de la maréchaussée qui nous éjectera *manu militari*.

Pour rejoindre la capitale, nous prévoyons une étape en Aubrac. Plein réalisé à proximité de Millau; déjeuner au plus célèbre des McDo de France (on ne se refuse rien); photo souvenir sous le viaduc; recherche d'une borne de recharge sur l'application *ad hoc* (dans le Larzac...) et c'est reparti pour une longue étape d'autoroute sans l'aide des batteries lithium-ion. En fait, le moteur électrique se met en retrait mais participe tout de même à l'effort. L'autoroute n'est pas l'élément de prédilection de la GTE. Rien à lui reprocher, pas plus en termes de confort que de précision de conduite, mais à vitesse stabilisée, difficile de faire la différence avec une autre Passat, essence comme diesel. Dans ces conditions, la consommation grimpe à 7,6 l/100 km.

Sur la départementale qui sépare l'autoroute du plateau de l'Aubrac, le mode GTE s'impose. Bien installé, index et majeurs sur chaque palette, le conducteur ressent nettement les changements. →

**ÉLECTRIQUE  
EN VILLE,  
SPORTIVE SUR  
PETITES ROUTES.  
AVEC LA GTE, C'EST  
FROMAGE ET  
DESSERT !**







1- Devant la manufacture de Villeneuve (34), la Passat fait honneur à la voiture de fonction. 2- La boîte DSG6 lui va comme un gant, il est possible de changer de vitesse via les palettes au volant. 3- Moins de 6 s pour passer de 90 à 130 km/h, pas mal non ?



**PLUS**  
Plaisir de conduite  
Consommation  
Recharge aisée

**MOINS**  
Prix de vente élevé  
Performances avec batteries vides

La sonorité du 1.4 TSI s'aiguise, la direction s'alourdit, l'accélérateur réagit à la moindre sollicitation... entre plaisir de conduite et recherche d'une faible consommation, nous avons choisi. Évidemment, dans ces conditions, la consommation dépasse le plus souvent les 8 l/100 km.

Retour sur l'autoroute, selon l'ordinateur de bord, il reste assez de sans-plomb pour rejoindre Paris. Mais ça risque de ne pas être très drôle. Nous nous sommes donc mis dans l'hypothèse où la Mairie de Paris aurait interdit le centre-ville aux véhicules thermiques ! Cette complication sera contournée en roulant une centaine de kilomètres sur le mode Hold. C'est la distance qu'il convient de réaliser pour recharger entièrement les batteries. Au prix, il est vrai, d'une surconsommation digne d'un V6. En moyenne, 12 l/100 km et l'autonomie fond comme neige au soleil. Dernier plein à 40 km de la capitale et entrée triomphante en mode 100 % électrique. Nous avons relevé une consommation moyenne de 6,9 l/100 km. Pas mal pour une familiale de plus de 200 ch.

Il suffit d'appuyer sur le bouton GTE pour tomber amoureux de cette Passat. Si, pour vous, le plaisir de conduite ne constitue pas un argument suffisant, ne jetez pas aux orties cette proposition. En parcourant chaque jour quelques kilomètres en mode électrique, l'investissement est vite rentabilisé. ■

### Face au diesel

Pour rentabiliser la GTE, il faut simuler le kilométrage en tout-électrique. Pour un conducteur parcourant 60 km/jour, pouvant recharger chez lui et à son travail, l'addition en électricité s'élève à 56 €/mois. Pour ses week-ends, il parcourt 500 km/mois (soit 35 l de sans-plomb + 1 charge/jour), soit 62 €/mois. La dépense mensuelle ne dépasse pas 120 €, contre 158 € pour le TDI.

	GTE	TDI
<b>Tarif*</b>	43 360 €	42 710 €
<b>Puissance</b>	218 ch	150 ch
<b>Consommation thermique</b>	6,9 l/100 km	5,4 l/100 km
<b>Coût mensuel</b>	118 €/mois	158 €/mois

\*Bonus inclus. Tarifs: SP 95: 1,45 €/l – Gazole: 1,25 €/l – Charge: 1,39 €

VW  
PASSAT  
GTE



## EN CHIFFRES

### NOS MESURES

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

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	156 ch à 5 000 tr/mn + 115 ch à 2 500 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 600 tr/mn + 330 Nm à 0 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 395 cm <sup>3</sup> /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6

#### Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	235/45 WR 18

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,77/1,84/1,46/2,80 m
Poids/tractable freiné	1 704/1 600 kg

#### Performances

1 000 m d. a.	28,2 (32,2) s
0 à 100 km	7,4 (10,8) s
90-130 km/h en D	5,7 (7,4) s
Vitesse maxi	212 km/h <sup>(1)</sup>
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/63 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	34 cm
Largeur aux coudes AV/AR	153/151 cm
Volume de coffre	510 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	44,2/63/66,2 dB
------------------------	-----------------

### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>47 360 €</b>
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	bonus 4 000 € (37 g/km)
Prix du modèle essayé	44 660 €
Garantie	2 ans, km illimité

#### Équipements de série

Abonnement Car-Net 12 mois, assistance au créneau, climatisation trizone, jantes 17 pouces, sellerie cuir/Alcantara, système multimédia (Android auto, CarPlay, combiné d'instruments digital, disque dur 64 GO, écran tactile 8 pouces, GPS, Mirror Link, etc.).

#### Options

Jantes 18 pouces (660 €), peinture métal (640 €).

#### Consommations

Moyenne	6,4 (7,2) l/100 km
Ville/Route/Autoroute	5,4/7/6,8 (6,6/7,6/7,5) l/100 km
Autonomie/Réservoir	781 (694) km/55 l

#### Batteries

Type/capacité	lithium-ion/9,9 kWh
Temps de charge 2,3 kW/3,6 kW	4 h 15/2 h 30

#### Note EuroNCAP

**5 étoiles**

#### Pays de fabrication

**Allemagne**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) 132 km/h en mode tout-électrique. Entre parenthèses: chiffres obtenus avec les batteries à mi-charge.

**PAK Entreprises 0,606 €**

**INTÉRÊT FLOTTES** ★★★★★

**BILAN DE L'AUTO-JOURNAL** ★★★★★



## PEUGEOT 508 GT Line

AUGMENTEZ VOTRE PLAISIR ET BAISSÉZ VOS COÛTS\*.



**BlueHDi 2,0 - 150 ch - 3,9 l/100km - 101 g/km CO<sub>2</sub>**

Garnissage mi-cuir  
Peugeot Connect Assistance  
Caméra de recul

Jantes aluminium 18"  
Bluetooth, USB, Navigation  
Écran tactile 7" multifonctions

BETC Automobile Peugeot 552 144 503 RCS Paris.



BVCert. 6033203

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL. Consommation mixte (en l/100 km) : 508 GT Line de 3,9 à 5,8. Émissions de CO<sub>2</sub> (en g/km) : 508 GT Line de 101 à 135.  
\*Baisse du TCO en raison des faibles émissions de CO<sub>2</sub> et du moteur basse consommation.

PEUGEOT 508 





## LE XC60 S'INVITE AU BAL

A

l'instar de Manuel Valls, Volvo aime l'entreprise: de longue date, le constructeur suédois confectionne des menus "tout compris" enrichis de packs bien conçus susceptibles de séduire les gestionnaires de parcs. S'il ne fallait qu'un exemple pour illustrer cette stratégie, le XC60 D3 serait celui-là. Né en 2008, ce dernier s'est refait une beauté au printemps 2013. Des phares redessinés, une nouvelle calandre et un capot revu lui confèrent une personnalité plus forte. Si l'habitacle a lui aussi évolué dans son ensemble, nous noterons particulièrement le nouveau système multimédia doté d'un accès à internet. En revanche, l'ergonomie reste moyenne en raison du grand nombre de boutons. Si la présentation atypique lui confère un style nordique flattant toujours autant la rétine, la finition reste un cran en dessous des

meilleures allemandes. Sur le plan technique, le City Safety freine toujours automatiquement le véhicule en cas de risque de collision, mais il est désormais opérationnel jusqu'à 50 km/h contre 30 km/h précédemment.

Volontaire, le moteur D3 de 150 ch ne vous fera pas vivre les sensations offertes par un coupé sportif, mais il assure correctement le travail. Plaisant avec la boîte manuelle à 6 vitesses, il ne perd rien de ses qualités lorsqu'il est secondé par la transmission automatique à 8 rapports disponible contre un supplément de 2 100 €. Reposant sur la plate-forme de la S60, le XC60 n'existe qu'en simple traction en D3 alors qu'il est livrable en 4x4 en D4 et D5.

Plus confortable et agréable à vivre que dynamique, le Volvo XC60 se distingue par un meilleur rapport prix/équipement que ses concurrents allemands.

## EN CHIFFRES

### Volvo XC60 D3 150 BVM6

#### Dimensions

L/l/h	4,63/1,90/1,72 m
-------	------------------

#### Motorisation

Puissance maxi	150 ch à 4 250 tr/mn
Couple maxi	350 Nm à 1 500 tr/mn
Rejets de CO <sub>2</sub>	117 g/km

#### Performances

Vitesse maxi	190 km/h
0 à 100 km/h	10,4 s

#### Budget

Prix	39 610 € (Momentum Business)
Conso. moyenne / autonomie	7,4 l/100 km / 946 km
Taxe sur les véhicules de société	2 496 €
Bonus écologique	0 €

**PAK Entreprises 0,56 €**

**INTÉRÊT FLOTTES** ★★★★★

**BILAN DE L'AUTO-JOURNAL** ★★★★★



1- Le XC60 connaît une belle carrière, notamment auprès des flottes. 2- L'ambiance à bord est chaleureuse. L'ergonomie pourrait être davantage soignée. 3- La boîte automatique Geartronic fait passer les rejets de CO<sub>2</sub> à 124g/km.







1

1- En Eco Pro, la Série 3 utilise beaucoup le mode roue libre. 2- La consommation chute à 5,3 l/100 km. 3- La climatisation automatique bizonale reste en option sur Business.



2



3

## LA SÉRIE 3 EN CHAMPIONNE

**L**a Série 3 reste la voiture la plus vendue en entreprise dans la catégorie premium. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'étant donné ses performances, ce succès est mérité. Sous le capot, le 2.0d maison ramené à 163 ch affiche toujours un couple suffisant de 400 Nm. Dans cette configuration, ce moteur voit sa consommation baisser à 5,3 l/100 km et ses rejets de CO<sub>2</sub> tomber à 109 g/km. Des caractéristiques qui lui permettent de prétendre à la TVS\* la plus basse de ce dossier (hors les hybrides rejetant moins de 110 g/km de CO<sub>2</sub> qui, eux, en sont exemptés) et le PRK entreprises le plus intéressant parmi les familiales et SUV premium. Le plus fort avec cette 320d est

qu'aucun de ses exploits n'est obtenu au détriment des caractéristiques dynamiques.

Contrairement à une idée reçue, la Série 3 reste une familiale confortable et plutôt spacieuse. Il n'y a que son coffre qui manque de facilité d'accès. Le moteur a perdu quelques dizaines de chevaux, mais sa sonorité à froid demeure peu agréable. La finition s'avère correcte sans plus. D'une manière générale, l'équipement de série reste le point faible du modèle. Il faudra donc quémander quelques options supplémentaires à votre patron. Pas gagné !

Même si le modèle est très répandu en entreprise, comment ne pas tomber sous le charme de la Série 3. Avec un niveau d'équipement plus étoffé, ce serait parfait.

## EN CHIFFRES

### BMW 320d EfficientDynamics 163 ch

#### Dimensions

L/I/h	4,64/1,82/1,43 m
-------	------------------

#### Motorisation

Puissance maxi	163 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1750 tr/mn
Rejets de CO <sub>2</sub>	109 g/km

#### Performances

Vitesse maxi	221 km/h
0 à 100 km/h	8,2 s

#### Budget

Prix	41 500 € (Business)
Conso. moyenne / autonomie	5,3 l/100 km / 1075 km
Taxe sur les véhicules de société	0 €
Bonus écologique	1 056 €/an

**PRK Entreprises 0,545 €**

**INTÉRÊT FLOTTES ★★★★★**

**BILAN DE L'AUTO-JOURNAL ★★★★★**

\*TVS : taxe sur les véhicules de société



1

1- Quel que soit le carburant utilisé, les sensations de conduite sont identiques. 2- Grâce à une TVA déductible, comme pour le diesel, cette Golf affiche un PRK de 0,377 € !



2

## GOLF, HANDICAP ZÉRO

**C**ette Golf fonctionne indifféremment au SP95, au SP95-E10, au SP98, au superéthanol-E85 ou à un mélange de plusieurs de ces carburants dans n'importe quelle proportion, et cela sans aucune intervention du conducteur. Au volant, il est impossible de déceler quoi que ce soit, tant sur le plan visuel que sur celui des sensations. Face au chrono, il ne se passe pas grand-chose à l'accélération et encore moins en reprises : nos chronos n'ayant pas relevé d'écarts significatifs. Il n'en va pas de même pour la consommation où notre Golf Multifuel s'est révélée la plus économique en SP98 (6,4 l/100 km en moyenne) et la plus gourmande en superéthanol (7,8 l/100 km). Une surconsommation

à pondérer en fonction du prix du carburant après avoir intégré le surcoût raisonnable imposé (450 €) par la technologie du Multifuel. Dans l'état actuel des choses (sans modification de fiscalité et partant du principe que le réseau va s'étoffer), cette voiture est une excellente affaire. Outre des frais d'exploitation moindres, elle offre l'avantage d'une carte grise gratuite (ou à moitié prix selon les régions), n'est pas concernée par la circulation alternée en cas de pics de pollution et permet une déductibilité pour les entreprises de 80 % de la TVA sur l'E85.

C'est simple, pratique et économique mais la solution dépend fort de l'avenir du superéthanol en France et ne présente guère d'intérêt pour qui circule beaucoup à travers l'Europe.

## EN CHIFFRES

### VW Golf 1.4 TSI 125 Multifuel

#### Dimensions

L/I/h	4,26/1,80/1,46 m
-------	------------------

#### Motorisation

Puissance maxi	125 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 1400 tr/mn
Rejets de CO <sub>2</sub>	116 g/km

#### Performances

Vitesse maxi	203 km/h
0 à 100 km/h	9 s

#### Budget

Prix	26 450 € (Business)
Conso. moyenne / autonomie	7,8 (6,4) l/100 km / 641 (781) km
Taxe sur les véhicules de société	2 475 €
Bonus écologique	0 €

**PRK Entreprises 0,377 €**

(avec du sans-plomb 98)

**INTÉRÊT FLOTTES ★★★★★**

**BILAN DE L'AUTO-JOURNAL ★★★★★**



# L'ESPACE PART EN CONQUÊTE

**S**i Renault se montre agressif sur le marché des entreprises avec force propositions très compétitives, il n'a pas jugé opportun de décliner une version business de son Espace. Qu'importe, la variante 1.6 dCi 160 EDC Intens possède suffisamment d'atouts pour ne pas être écartée au moment du choix. En tout premier lieu, le réseau Renault, qui est particulièrement dense, une donnée à ne pas sous-estimer quant au service. Disponible en version 7 places (option à 1 500 €), l'Espace peut également être équipé d'un système à 4 roues directrices contribuant largement à son agilité et à sa maniabilité (Pack 4Control incluant l'amortissement piloté, facturé 1 200 €). Pour petit qu'il soit, le moteur se montre non seulement économique mais également vaillant. Bien secondé par la boîte robotisée EDC à 6 rapports (dont la commande à impulsion est

un peu lente), il devrait donner satisfaction à la majorité des utilisateurs. Le châssis est remarquable, autant en confort qu'en tenue de route. Contrairement à ses devanciers, le nouvel Espace ne dispose ni d'une visibilité exceptionnelle ni d'une garde au toit (surtout à l'arrière) suffisante pour les grands gabarits.

Il reste deux remarques déplaisantes à formuler. La première a trait aux équipements technologiques du véhicule, loin d'être aussi évolués que les meilleures réalisations du genre. La seconde concerne la finition, indigne du positionnement de l'Espace certes bien placé en prix mais qui cherche à atteindre des références autrement mieux armées en la matière.

Comme ses prédécesseurs, l'Espace nouvelle mouture tient du génie. Produit inclassable, il ne peut laisser indifférent. On l'adore tout autant qu'on peut le détester.

## EN CHIFFRES

### Renault Espace 1.6 dCi 160 EDC

#### Dimensions

L/l/h	4,86/1,89/1,68 m
-------	------------------

#### Motorisation

Puissance maxi	160 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	380 Nm à 1 750 tr/mn
Rejets de CO <sub>2</sub>	120 g/km

#### Performances

Vitesse maxi	192 km/h
0 à 100 km/h	11,5 s

#### Budget

Prix	43 500 € (Intens)
Conso. moyenne / autonomie	7,5 l/100 km / 773 km
Taxe sur les véhicules de société	2 560 €
Bonus écologique	0 €

**PAK Entreprises 0,62 €**

**INTÉRÊT FLOTTES** ★★★★★

**BILAN DE L'AUTO-JOURNAL** ★★★★★

1



1- Moins pratique que son prédécesseur, l'Espace soigne toutefois sa modularité par cette platine de basculement automatique des sièges.  
2- L'ambiance est incroyable et la finition, hélas, imparfaite. 3- Le châssis 4Control est épatant.



2

3





You drive, we care.




# Je t'aime Liber-t !

Commandez dès maintenant vos badges Liber-t avec DKV et profitez de notre offre 1.000 km de carburant gratuit par tranche de 5 badges commandés\*

Gagnez en temps et en simplicité grâce au télébadge Liber-t sur l'ensemble des autoroutes et près de 300 parkings en France. Ne tombez jamais en panne d'essence grâce à nos 3.000 stations partenaires multi réseau, accessibles avec la carte DKV CARD. Mettez votre flotte sur son 31 grâce à notre réseau de lavage. Accédez à l'ensemble de vos transactions en ligne, avant et après facturation.

Pour plus d'information, rendez-vous sur [www.dkv-euroservice.com/liber-t](http://www.dkv-euroservice.com/liber-t)

Ou bien appelez le  N° Vert 0 800 210 208

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

Jusqu'à  
10.000 km de  
carburant  
offerts !\*



\*Afin de souscrire à cette offre, il est impératif d'accepter ses termes et conditions disponibles sur [www.dkv-euroservice.com/liber-t-termes-conditions](http://www.dkv-euroservice.com/liber-t-termes-conditions).





1



2



3

1- Le large écran multimédia n'est pas tactile. 2- Excellent comportement routier, mais moteur rugueux. 3- Nombreux sont les raffinements en option.

PHOTOS TIBO

## CLASSE C...ONFORT

**U**tilisant largement l'aluminium, le C220 d Break est aussi gratifié d'un coffre à peine plus grand que celui de la berline dont il dérive, mais qui s'avère plus pratique grâce notamment au dossier de la banquette fractionné en trois parties et à une plus grande hauteur de chargement. Par ailleurs, l'habitabilité ne constitue pas un point fort de cette voiture, surtout si l'on juge le compartiment arrière. Par rapport à ses concurrents directs, les Audi A4 et BMW Série 3, le break Mercedes se caractérise par un compromis confort, tenue de route et agrément de conduite étonnant, bien supérieur à celui proposé par le CLA Shooting Brake et guère éloigné de celui du break de la Classe E.

En d'autres mots, il constitue le premier pas véritable pour accéder à l'univers Mercedes.

Si le moteur est performant et économique, il s'avère trop rugueux pour faire oublier le carburant qu'il utilise. Il s'appréciera donc pleinement avec la boîte automatique. Pétri de qualités, ce petit break souffre d'un défaut rédhibitoire pour les uns, qui se révèle un gage d'exclusivité pour les autres : sa tendance à voir s'envoler son prix si d'aventure vous décidez de piocher dans la longue et salée liste des options, plus désirables les unes que les autres...

Attention au prix vanté par le constructeur qui ne constitue qu'une mise de départ pour obtenir l'engin de vos rêves. Ceci accepté, le break C220 d est une vraie réussite.

## EN CHIFFRES

### Mercedes C220 d Break 170

#### Dimensions

L/I/h	4,71/1,81/1,46 m
-------	------------------

#### Motorisation

Puissance maxi	170 ch à 3000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 400 tr/mn
Rejets de CO <sub>2</sub>	108 g/km

#### Performances

Vitesse maxi	221 km/h
0 à 100 km/h	8,3 s

#### Budget

Prix	43 600 € (Business)
Conso. moyenne / autonomie	6,1 l/100 km / 1 082 km
Taxe sur les véhicules de société	2 304 €
Bonus écologique	0 €

**PAK Entreprises 0,58 €**

**INTÉRÊT FLOTTES** ★★★★★

**BILAN DE L'AUTO-JOURNAL** ★★★★★



1

1- BlueHDi 120 et boîte auto EAT6 fondent le mariage idéal. 2- Avec le petit volant, la position de conduite ne sied pas à tout le monde.



2

PHOTOS D. MEUNIER

## LA 308 LIMOUSINE

**A**vec 33 cm supplémentaires en longueur par rapport à la berline (dont 11 cm pour le seul empattement), la 308 SW devient un véhicule certes plus encombrant que la berline mais nettement plus logeable et pratique, le volume de coffre passant à 575 dm<sup>3</sup>. À l'avant, on retrouve le petit volant lié à un système simplifié de lecture tête haute, une exclusivité Peugeot. La finition et l'équipement sont d'un excellent niveau. En pinaillant, on regrettera que le fonctionnement, notamment la rapidité d'exécution de l'écran tactile, ne soit pas à la hauteur de sa présentation. Sur route, la 308 SW affiche les mêmes prestations dynamiques que la berline, ce qui n'est

pas le moindre des compliments : un vrai sans-faute qui lui vaut une place de référence dans le segment, que ce soit en termes d'agrément ou de confort.

Économique à l'usage, le 1.6 BlueHDi 120 ch convient parfaitement à ce break et son association avec la transmission automatique EAT6 est remarquable. Douce et réactive, cette dernière n'a plus rien à voir avec les boîtes robotisées de la marque, détestables à l'usage et dont le seul intérêt était de vous priver de la pédale d'embrayage. Un très bon produit donc, très polyvalent.

La 308 s'est imposée comme une référence, seule l'option retenue pour le tableau de bord est critiquable. Le break est de la même veine, avec un caractère pratique encore plus affirmé.

## EN CHIFFRES

### Peugeot 308 SW 1.6 HDi 120 EAT6

#### Dimensions

L/I/h	4,26/1,81/1,46 m
-------	------------------

#### Motorisation

Puissance maxi	120 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 750 tr/mn
Rejets de CO <sub>2</sub>	102 g/km

#### Performances

Vitesse maxi	180 km/h
0 à 100 km/h	11,3 s

#### Budget

Prix	28 550 € (Business Pack)
Conso. moyenne / autonomie	5,9 l/100 km / 898 km
Taxe sur les véhicules de société	1 024 €
Bonus écologique	0 €

**PAK Entreprises 0,41 €**

**INTÉRÊT FLOTTES** ★★★★★

**BILAN DE L'AUTO-JOURNAL** ★★★★★



# NOUVELLE TOYOTA AVENSIS

## ROULEZ EN CLASSE BUSINESS



TOYOTA

TOUJOURS  
MIEUX  
TOUJOURS  
PLUS LOIN



### PACK SÉCURITÉ TOYOTA SAFETY SENSE™ DE SÉRIE :



SYSTÈME  
DE SÉCURITÉ  
PRÉCOLLISION



ALERTE  
DE FRANCHISSEMENT  
DE LIGNE



GESTION  
AUTOMATIQUE  
DES FEUX DE ROUTE



LECTURE  
DES PANNEAUX  
DE SIGNALISATION

Berline à partir de **379 €/MOIS\*** LLD 48 MOIS - 80 000 KM

ToyotaBusiness  
Plus

[www.toyota.fr](http://www.toyota.fr)

Consommations mixtes (L/100 km) de 4,2 à 6,4 et émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) de 108 à 149 (B à D). Données sous réserve d'homologation (CE).

**Modèle présenté :** Avensis Touring Sports 143 D-4D Executive avec peinture métallisée et jantes alliage 18" à **409 €/mois** en 48 mois et 80 000 km. \*Exemple pour la location longue durée incluant les prestations maintenance, assistance 24/24 h, gestion des pertes totales et la carte grise, d'une Toyota Avensis Berline 4 portes Dynamic Business neuve, option peinture métallisée à 620 €, au prix total de 30 120 € (tarif conseillé n° 1113 du 01/09/2015), sur une durée de 48 mois et 80 000 km. Montants exprimés TTC hors prestations facultatives. Offre non cumulable, réservée aux professionnels, valable pour toute commande passée avant le 31/12/2015 d'une Toyota Avensis Dynamic Business neuve en location longue durée selon les conditions générales de location longue durée Toyota Lease Grands Comptes, et sous réserve d'acceptation du dossier par Temsys, SA au capital de 66 000 000 €, immatriculée au RCS de Nanterre sous le numéro 351 867 692 00433, 15 allée de l'Europe, 92110 Clichy. Société de courtage d'assurances, garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L 512-6 et L 512-7 du code des assurances - n° ORIAS 07 026 677. Sous réserve de variation de la fiscalité ou du tarif constructeur en vigueur. Le fonctionnement des dispositifs d'aide à la sécurité Toyota Safety Sense™ dépend de facteurs extérieurs.



## LA DS 5... À 4 ÉPINGLES



Elle abandonne les chevrons, pas le style.

**M**algré son écusson largement dimensionné, la DS 5 "re-stylée" ne trompe personne.

Sous une couche de maquillage censée cacher ses origines Citroën, c'est à 90 % la même voiture. Ne faisons toutefois pas trop la fine bouche car, lorsqu'elle s'équipe du 2.0 BlueHDi 180 associé à la transmission automatique à 6 rapports, elle peut aller chasser sur les terres germaniques. Il faut tout de même déboursier plus de 2 000 € pour la TVS\*, mais ses rejets de CO<sub>2</sub> (de 110 g/km seulement) la mettent à l'abri d'un malus écologique.

En dépit de quelques améliorations de châssis, la DS 5 manque encore de confort. L'insonorisation est plus soignée. Lorsque la route tourne, la DS5 imprime une trajectoire qui ne ferait pas rougir ses illustres ancêtres. Avec une moyenne de 6,8 l/100 km, cette familiale peut couvrir une distance de 882 km sans ravitailler.

Cette élégante française ne plaît pas qu'au locataire de l'Élysée. Avec le plus puissant de ses diesels, elle place le curseur au bon endroit.

## EN CHIFFRES

## DS 5 BlueHDi 180 EAT6

Dimensions	
L/I/h	4,53/1,88/1,51 m
Motorisation	
Puissance maxi	181 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2 000 tr/mn
Rejets de CO <sub>2</sub>	110 g/km
Performances	
Vitesse maxi	204 km/h
0 à 100 km/h	9,2 s
Budget	
Prix	36 400 €
Conso. moyenne / autonomie	6,8 l/100 km / 882 km
Taxe sur les véhicules de société	2 347 €
Bonus écologique	0 €
<b>PAK Entreprises 0,54 €</b>	

INTÉRÊT FLOTTES ★★★★★

BILAN DE L'AUTO-JOURNAL ★★★★★

\*TVS : taxe sur les véhicules de société

## STYLE, LE NX !



Un look incroyable! Le confort reste ferme.

**S**i les breaks allemands ou français vous barbent, vous pourriez bien trouver voiture à votre profil chez Lexus. Dans la gamme Business, le NX 300h dispose de suffisamment d'atouts pour séduire les entreprises. Dépourvu de câble de recharge, ce modèle hybride s'utilise comme n'importe quelle voiture essence ou diesel.

Hélas, pour obtenir de bonnes performances, il faut cravacher la mécanique et supporter les vocalises de la boîte à variation continue. Autre défaut du NX 300h, son confort ferme. La finition est correcte, l'équipement complet mais l'espace habitable limité.

En moyenne, le NX consomme 8 l/100 km. Ses rejets de CO<sub>2</sub>, au-dessus de 110 g/km, le privent du bonus écologique et de l'exonération de la TVS\*. Bref, si son PRK entreprise le place au même niveau qu'un Renault Espace ou une VW Passat GTE, il n'offre pas le même agrément.

Le NX ne manque pas d'arguments pour séduire. Attention toutefois à son confort ferme et à sa transmission automatisée peu agréable.

## EN CHIFFRES

## Lexus NX 300h 155

Dimensions	
L/I/h	4,63/1,85/1,65 m
Motorisation	
Puissance maxi	155 ch à 5 700 tr/mn + 143 ch électrique
Couple maxi	210 Nm à 4 200 tr/mn + 270 Nm électrique
Rejets de CO <sub>2</sub>	116 g/km
Performances	
Vitesse maxi	185 km/h
0 à 100 km/h	9,7 s
Budget	
Prix	41 090 €
Conso. moyenne / autonomie	8 l/100 km / 700 km
Taxe sur les véhicules de société	2 475 €
Bonus écologique	0 €
<b>PAK Entreprises 0,61 €</b>	

INTÉRÊT FLOTTES ★★★★★

BILAN DE L'AUTO-JOURNAL ★★★★★

## ZEN ZOE



Son terrain de jeu ? La ville, évidemment.

**Q**uiconque a déjà pris le volant d'une Zoe a forcément été surpris par l'accélération de cette voiture tout-électrique. Pour

passer de 0 à 60 km/h, elle se contente de 5,4 s et sa vitesse maxi de 139 km/h est suffisante, y compris pour s'aventurer en périphérie. Pour autant, pas question d'imaginer partir en week-end avec elle. Cela tombe assez bien, le confort n'est pas sa qualité première. La Zoe reste donc limitée aux zones urbaines, même avec le nouveau modèle R240 qui repousse l'autonomie à 131 km selon nos mesures et même à 179 km en ne roulant qu'en ville.

Pour la recharge, il existe plusieurs options. De 13 heures sur une prise classique, à 1 heure sur une borne de charge rapide (22 kWh) pour une charge à 80 %. Le PRK entreprises de la Zoe s'établit sur une base de location de batteries (48 mois/60 000 km) à 0,44 €.

Beaucoup plus plaisante à conduire qu'on pourrait l'imaginer de prime abord, la Zoe présente de solides atouts pour séduire les flottes.

## EN CHIFFRES

## Renault Zoe 88

Dimensions	
L/I/h	4,09/1,73/1,57 m
Motorisation	
Puissance maxi	88 ch à 3 000 tr/mn
Couple maxi	220 Nm à 250 tr/mn
Rejets de CO <sub>2</sub>	0 g/km
Performances	
Vitesse maxi	139 km/h
0 à 100 km/h	13,2 s
Budget	
Prix	21 900 €
Conso. moyenne / autonomie	16,8 kWh/100 km / 131 km
Taxe sur les véhicules de société	0 €
Bonus écologique	6 300 €
<b>PAK Entreprises 0,44 €</b>	

INTÉRÊT FLOTTES ★★★★★

BILAN DE L'AUTO-JOURNAL ★★★★★



**NOUVEAU**  
**GRANDS COMPTES**

# LA CARTE **PRO** DE VOS EXIGENCES



CARTE CARBURANT **PRO**  
INTERMARCHÉ

Elle répond à toutes vos demandes :

- ✔ **1400 stations à prix discount\***
- ✔ **Services sur mesure : facture unique, alerte sur anomalies, rapports d'activités, restrictions horaires et géographiques, outil de gestion dédié...**
- ✔ **Transactions via badge télépéage et parking intégrées à votre facture carburant**

Pour obtenir plus d'informations ou souscrire,

appelez le

**N°Vert 0 800 00 68 52**

APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE

Ou rendez-vous sur **www.carburantpro-intermarche.com** ou en magasin.

Valable également chez

**Netto**

**Roady**



La Compagnie des  
Cartes Carburant

\* Vérifiez la liste des stations acceptant la carte et précisant celles ouvertes 24h/24 et 7j/7 sur le site.

# Intermarché

**TOUS UNIS CONTRE LA VIE CHÈRE**

L'ÉNERGIE EST NOTRE AVENIR, ÉCONOMISONS-LA !



# RETOUR

Avec la 308 GT, Peugeot avait prévenu...  
Aujourd'hui, en lançant la 308 GTi, le constructeur français met ses menaces à exécution et quelque chose me dit que ça va saigner !

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre





# EN GRÂCE





**D**ans les années 80, elles étaient les reines ! De l'adolescent boutonnable au jeune cadre dynamique, tous rêvaient d'une de ces petites énervées qui trusaient les unes de toute la presse auto. Un succès qui allait de pair avec une période sinon plus heureuse en tout cas moins frileuse que celle qui se profilait à l'orée des années 90. Cette décennie-ci allait en effet assister à l'avènement des monospaces compacts et autres SUV. Des autos pratiques certes, mais au volant desquelles on peut faire une croix sur les balades sauvages sur les départementales, les sifflets admiratifs et les conquêtes faciles au feu rouge...

**Après avoir fait rêver, les GTi sont rentrées dans le rang, au point de disparaître...** Ainsi, au moment d'entrer dans le XXI<sup>e</sup> siècle, les GTi étaient devenues en France aussi populaires que la royauté à la fin des années 1780 ! Pour survivre, les idoles de notre jeunesse devaient se révolter. Et c'est ce qu'elles firent, avec la complicité des constructeurs qui (re)virent dans le moteur essence une source de progrès et dans les GTi une source de revenus ! L'histoire repartait de plus belle. Mais attention, les nouvelles venues que sont la Peugeot 308 GTi, la Ford Focus ST et la Seat Leon



#### PEUGEOT 308 GTi

- 1- En matière de style, la 308 GTi ne fait pas dans le spectaculaire. 2- Le bouton "Sport" active le Driver Sport Pack, qui transcende le caractère sportif de l'auto.
- 3- Si l'on est d'humeur badine, la route peut défilé vite, très vite même !

**AVEC PAS LOIN DE 300 ch À LEUR DISPOSITION, CES GTi NE SONT PAS VENUES FAIRE DE LA FIGURATION ; ELLES FONT PARLER LA POUDRE ! ●●●**

#### L'avis de Pascal Richard



Si seulement son moteur avait su m'arracher un sourire, une émotion, c'était le 100 % assuré !



**Peugeot 308**  
Quotient Emotionnel







1

### FORD FOCUS ST

1- La commande de boîte est précise et permet une bonne exploitation du moteur. 2- Comme ses rivales, la Focus ST n'éprouve pas de difficulté à passer la puissance au sol. 3- La planche de bord est un peu envahissante mais elle affiche une instrumentation très complète.



2



3

Cupra n'ont plus grand-chose à voir avec les GTI d'hier. Ce qui nous amène à cette question : les aimerons-nous autant ? La réponse est... au bout de la route.

### SUR LA ROUTE

"Elle l'a ?" Oui, elle l'a, le petit bouton "Sport" qui fait rougir l'éclairage de l'instrumentation (d'ailleurs, ça pique un peu les yeux la nuit !) et qui envoie dans les haut-parleurs un bruit de V8 aussi factice qu'improbable ! Elle l'a, et finalement on ne voit pas grand-chose à redire car, dans le même temps, elle a aussi le 1.6 THP de 270 ch déjà vu sous le capot du RCZ-R. Ainsi parée, la 308 GTi peut venir bousculer la Ford Focus ST dont le 2 l turbo développe 250 ch ainsi que la Seat Leon Cupra, forte aujourd'hui de 290 ch.

Première étape de cet essai : Montlhéry bien sûr ! Face au chrono, une tendance se dégage. Ainsi, en accélération, la 308 et la Seat, avec respectivement 26,4 s et 26,2 s aux 1000 m départ arrêté, dominent légèrement la Focus,



1

### SEAT LEON CUPRA

1- Le 2 l turbo de la Leon est le plus généreux de la bande. 2- Au volant de la Seat, on est vite en confiance et, là aussi, les enchaînements de virages sont avalés avec gourmandise. 3- Comme la Peugeot, la Seat n'en fait pas des tonnes côté style.



2



3

qui se contente d'un temps de 27 s déjà très flatteur. En reprise, si la française reste aux avant-postes, la Leon Cupra cède un peu de terrain, tandis que la Focus ST se refait brillamment une santé en collant aux basques de la 308 GTi.

### Les chronos sur circuit sont flatteurs, mais comment cela se traduit-il une fois sur la route ?

Maintenant que l'on sait à quoi s'en tenir en termes de potentiel, allons voir comment chacune de nos trois protagonistes va l'exploiter. Pour cela, nous mettons le cap au nord. Vous me direz que, depuis Montlhéry, nous aurions mieux fait d'opter pour la vallée de Chevreuse, qui offre des routes propices à la gaudriole, mais alors nous n'aurions pas pu profiter de la circulation parisienne ! Un moment toujours propice à la méditation (vu le rythme, ça occupe !) et, plus sérieusement, à l'étude de certains points comme par exemple la maniabilité. Dans ce domaine, si la 308 et la Leon s'en sortent plutôt bien, ce n'est en revanche pas le cas de la Ford. Affublée d'un diamètre de braquage démesuré pour une voiture de cette taille (12,4 m contre 11 m pour la Peugeot), elle n'est guère à la fête ici. Elle l'est même d'autant moins qu'en matière de visibilité périphérique, elle n'est pas plus convaincante ! Autre problème : à basse vitesse, la Ford se montre particulièrement inconfortable alors que la Peugeot et la Seat font preuve de plus de prévenance.

Pour sortir de Paris, nous empruntons l'autoroute A1. Vu leur niveau de puissance, nos trois autos n'ont aucun mal à s'insérer dans le flot de la circulation. Les relances, même en 6<sup>e</sup>, ne posent aucun problème, tout comme la tenue →



de cap à haute vitesse. Mais déjà, la sortie se profile à l'horizon, nous allons enfin pouvoir rentrer dans le vif du sujet !

**Comme jadis, c'est sur les parcours sinueux que les "nouvelles" GTi s'expriment le mieux.** La première à s'élancer sur les petites routes qui nous baladeront entre Senlis, Chantilly et Compiègne, est la Leon, suivie de près par la Focus, la 308 GTi fermant la marche. Dans tous les cas, on note que la position de conduite est excellente. Les sièges sport maintiennent bien, on fait parfaitement corps avec la voiture. Une notion particulièrement importante sur ce type d'auto car lorsque l'on accélère vraiment le rythme, on conduit autant avec ses bras qu'avec ses fesses ! En tête, la Leon Cupra n'amuse pas le terrain et fait preuve d'une belle efficacité. Derrière, la Focus ST ne s'en laisse pas conter mais elle dégage un sentiment de facilité moins évident que la Seat. Quoi qu'il en soit, dans ce domaine, c'est la 308 qui se montre la plus convaincante. Précise au moment du placement, toujours très stable sur sa trajectoire et bénéficiant d'une motricité sans faille à la réaccélération, la Peugeot dégage une immense sensation d'aisance et de rigueur. On saluera une fois de plus le travail des techniciens de Peugeot, qui nous



#### PEUGEOT 308 GTi

1- Avant de venir à bout du potentiel du châssis, il faut vraiment se cracher dans les mains ! 2- Montés de série, ces excellents sièges baquet garnis d'Alcantara aident à faire corps avec la voiture. 3- Les jantes de 18 pouces abritent des disques de 380 mm de diamètre.



#### FORD FOCUS ST

1- Comme ses rivales, la Focus ST possède une sellerie parfaitement adaptée à la conduite sportive. 2- Petite touche de mesquinerie : le becquet est facturé 150 € ! 3- La double sortie d'échappement centrale indiquera à vos poursuivants qu'il n'est pas utile d'insister...





## L'avis de Pascal Richard



La Focus ST s'en sort avec les honneurs mais j'espère que la RS sera un poil plus méchante.



**SUR LE PLAN DYNAMIQUE, ON NE PEUT RIEN REPROCHER À CES AUTOS, EN REVANCHE, CÔTÉ MOTEUR, ON AURAIT AIMÉ DAVANTAGE DE FOLIE ●●●**

### PEUGEOT 308

#### PLUS

Excellentes performances  
Comportement de haute volée  
Finition/présentation

#### MOINS

Mécanique sans charme  
Commande de boîte perfectible  
Prix élevé

### FORD FOCUS

#### PLUS

Relances efficaces  
Comportement sérieux  
Instrumentation complète

#### MOINS

Consommation élevée  
Mécanique trop linéaire  
Malus écologique décourageant

### SEAT LEON

#### PLUS

Bonnes performances  
Comportement très efficace  
Finition soignée

#### MOINS

6<sup>e</sup> rapport un peu long  
Malus écologique décourageant  
Présentation sans charme



### SEAT LEON CUPRA

1- À bord de la Seat, la seule touche de sportivité est apportée par l'excellente sellerie. 2- Sur la Leon, les roues abritent des disques de 340 mm de diamètre. 3- La Leon Cupra est également disponible en version coupé (SC) et break (ST).

ont concoctés des trains roulants exceptionnels. Passer près de 300 ch et plus de 300 Nm de couple par les seules roues avant et obtenir un tel résultat en termes de motricité et d'absence de remontée de couple dans le volant est tout simplement remarquable. Du reste, s'il est vrai que la 308 GTi domine ses concurrentes, il faut tout de même reconnaître que ces dernières font mieux que se défendre.

**Sur le plan mécanique, on attendait un peu plus de joie de vivre de la part de nos trois protagonistes.** Alors, parfaites ces "nouvelles" GTI? Eh bien, non, et l'on adressera le même reproche aux trois autos: leur mécanique manque singulièrement de caractère. Bien sûr, puissance et couple sont bel et bien présents mais tout cela est délivré de manière si linéaire que l'on reste un peu sur sa faim. On aurait tellement aimé que les moteurs s'expriment avec autant de verve que les châssis.

### LA VIE À BORD

On n'attend pas de voitures de cette catégorie, toutes entières tournées vers le sport, un très haut niveau de confort. Cependant, même au volant de bêtes de course aussi affûtées, il n'est pas interdit de s'accorder quelques moments de détente. Par envie ou tout simplement parce que les conditions de circulation le commandent. Dans ce cas, on apprécie de ne pas être ballotté dans tous les sens. Disons-le tout net: aucune →



## L'avis de Pascal Richard



Bonne surprise : cette Leon Cupra est bien plus polyvalente que par le passé.

**80%**  
Seat Leon  
Quotient Emotionnel



## CES TROIS SPORTIVES NE SONT PAS DES BRUTES ÉPAISSES, ELLES SAVENT AUSSI SE MONTRER RELATIVEMENT CONFORTABLES ●●●

de ces autos n'est à proprement parler inconfortable. Certes, comme nous l'avons déjà signalé, la Focus réagit un peu sèchement à basse vitesse sur les inégalités de la chaussée, mais dans la plupart des cas, elle se montre, comme la 308 et la Leon, plutôt prévenante pour une sportive. Prévenante, mais bruyante ! Et dans ce domaine, tout le monde est logé à la même enseigne. Et comme aucune de ces mécaniques ne dispose d'un filet de voix particulièrement flatteur (avec ou sans gadget acoustique...), on est assez vite lassé par ce ronronnement sans charme.

En ce qui concerne la finition et la présentation, la Peugeot fait dans le sérieux, avec quelques pointes de couleur matérialisées par des surpiqûres rouge qui courent sur la planche de bord,

les contre-portes et la sellerie ; c'est discret et élégant. Chez Ford, c'est un peu plus rock'n'roll, avec une planche de bord un peu baroque qui passe assez bien ici. Elle passe d'autant mieux qu'elle propose, et c'est la seule, une instrumentation vraiment complète incluant la température et la pression d'huile. Très classique, et pour tout dire un peu triste, la présentation de la Leon Cupra manque un tantinet de chaleur mais sa finition, comme celle de la 308 est au-dessus de tout soupçon. Enfin, un mot sur l'habitabilité pour vous dire que, comme pour le confort, la Focus est un peu décrochée. Dans ce domaine, c'est la Seat qui s'impose malgré un coffre un peu juste (371 dm<sup>3</sup> contre 406 dm<sup>3</sup> pour la Ford et 451 dm<sup>3</sup> pour la Peugeot).

### LE BUDGET

Affichée 37 200 €, la Peugeot 308 GTi est chère, très chère même. Elle l'est d'autant plus que la Ford (29 000 €) et la Seat (33 585 €) se montrent bien moins onéreuses.

**A priori, la Peugeot part donc avec un lourd handicap sur ce chapitre, a priori...** En effet, si la française doit s'acquitter d'un malus écologique somme toute raisonnable (250 €), ce n'est pas le cas de la Ford et de la Seat qui doivent ajouter à leur prix de vente un malus de... 2 200 € ! Et là, forcément, ça ne se danse plus pareil ! Ça se danse d'autant moins pareil qu'en matière d'équipement de série et de consommation, la Peugeot domine assez nettement ses petites camarades, avec une consommation moyenne de 8 l/100 km contre 9,1 l pour la Seat et 9,5 l pour la Ford. Du coup, malgré un prix de vente pas franchement amical, c'est tout de même elle qui s'en sort sinon le mieux, du moins le moins mal sur le plan financier. ■

### Les grandes absentes...

Pour que la famille des GTi soit complète, il aurait fallu que nous ajoutions à notre casting la Renault Mégane R.S., la plus sportive de la bande, et la Volkswagen Golf GTi, leur mère à toutes ! Mais voilà, la Mégane est aujourd'hui atteinte par la limite d'âge – ce qui ne l'empêche toutefois pas d'être encore une redoutable pistarde. Quant à la Golf GTi, la version Clubsport de 265 ch n'étant pas encore disponible, nous aurions dû nous contenter du modèle GTi Performance de 230 ch.

	Renault Mégane R.S. 275 ch	Volkswagen Golf GTi Performance 230 ch
<b>Prix</b>	<b>32 450 €</b>	<b>36 580 €</b>
0 à 100 km/h	6,4 s	6,6 s
1 000 m d.a.	26,3 s	26,9 s
Conso. moyenne	8,9 l/100 km	9 l/100 km

### VERDICTS

**SUR LA ROUTE: 1<sup>re</sup> PEUGEOT 308, 2<sup>es</sup> ex æquo FORD FOCUS, SEAT LEON**  
**LA VIE À BORD: 1<sup>re</sup> PEUGEOT 308, 2<sup>e</sup> SEAT LEON, 3<sup>e</sup> FORD FOCUS**  
**LE BUDGET: 1<sup>re</sup> PEUGEOT 308, 2<sup>es</sup> ex æquo FORD FOCUS, SEAT LEON**



1<sup>re</sup> **PEUGEOT 308 GTi** 270 ch/  
2<sup>e</sup> ex æquo **FORD FOCUS ST** 250 ch/  
2<sup>e</sup> ex æquo **SEAT LEON CUPRA** 290 ch

# EN CHIFFRES

## NOS MESURES

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

	Peugeot 308 GTi	Ford Focus ST	Seat Leon Cupra*
<b>Moteur/Transmission</b>			
Puissance maxi	■ 270 ch à 6000 tr/mn	■ 250 ch à 5500 tr/mn	■ 290 ch à 5900 tr/mn
Couple maxi	■ 330 Nm à 1900 tr/mn	■ 340 Nm à 2000 tr/mn	■ 350 à 1700 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence	4 cylindres en ligne, turbo essence	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale	1598 cm <sup>3</sup> / 16 CV	1999 cm <sup>3</sup> / 15 CV	1984 cm <sup>3</sup> / 17 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6	manuelle / 6	manuelle / 6
<b>Châssis</b>			
Diamètre de braquage	■ 11 m	■ 12,4 m	■ 11,1 m
Pneumatiques AV / AR	235/35 R 19	235/40 R 18	235/35 R 19
<b>Dimensions/poids</b>			
L/l/h/empattement	4,25/1,80/1,45/2,62 m	4,36/1,82/1,47/2,65 m	4,27/1,82/1,43/2,60 m
Poids/tractable freiné	1339 kg/non	1467 kg/non	1386 kg/non
<b>Performances</b>			
1000 m d. a.	■ 26,4 s	■ 27 s	■ 26,2 s
0 à 100 km/h	■ 6,6 s	■ 6,6 s	■ 6,8 s
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	■ 5,4/6,8/8 s	■ 5,4/6,6/8 s	■ 5,7/7/9,4 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h	■ 248 km/h	■ 250 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m	■ 10/31/65 m	■ 10/32/64 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>			
Longueur aux jambes AR	■ 21 cm	■ 22 cm	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 148/143 cm	■ 145/141 cm	■ 147/142 cm
Volume de coffre	■ 451 dm <sup>3</sup>	■ 406 dm <sup>3</sup>	■ 371 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>			
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 40/68,3/69,6 dB	■ 47,9/68/70,7 dB	■ 44,7/67,4/69,4 dB

## LE BUDGET

	Peugeot 308 GTi	Ford Focus ST	Seat Leon Cupra
<b>Prix</b>	■ <b>37 200 €</b>	■ <b>29 000 €</b>	■ <b>33 585 €</b>
Bonus/malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ malus 250 € (139 g/km)	■ malus 2200 € (158 g/km)	■ malus 2200 € (156 g/km)
Prix du modèle essayé, avec options et bonus/malus inclus	38 530 €	37 020 €	40 210 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

## Équipements communs

6 airbags, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, ensemble audio avec commandes au volant, jantes alliage, ordinateur de bord, rétroviseurs électriques et dégivrants, volant ajustable dans les deux plans.

## Options

Caméra de recul	260 €	250 €	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	série	300 €	—
Peinture métallisée	630 €	600 €	595 €
Régulateur de vitesse	série	230 €	485 €
Sellerie	Alcantara/tissu	cuir/tissu	Alcantara

## Consommations

Moyenne	■ 8 l/100 km	■ 9,5 l/100 km	■ 9,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8,5/7,4/8 l/100 km	■ 10/9/9,5 l/100 km	■ 9,6/8,6/9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 663 km/53 l	■ 653 km/57 l	■ 549 km/50 l
<b>Note EuroNCAP</b>	<b>5 étoiles</b>	<b>5 étoiles</b>	<b>5 étoiles</b>
<b>Pays de fabrication</b>	<b>France</b>	<b>Allemagne</b>	<b>Espagne</b>

\* Mesures réalisées avec la version 280 ch



## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

### PEUGEOT 308 GTi

La 308 GTi s'impose ici devant deux rivales de qualité mais qui ne maîtrisent pas leur sujet avec autant de brio que la française. Quant à savoir si ces GTi valent celles d'hier, moi qui roule régulièrement en Golf GTi Série 1, je vous répondrais oui ! Simplement, aujourd'hui, l'impertinence a cédé sa place à l'efficacité... mais sûrement pas à l'ennui, et c'est bien là l'essentiel !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# JOLIE DÉCOUVERTE

Peu connu chez nous, Ssangyong a récemment créé la surprise en présentant le Tivoli, un SUV qui joue dans la cour du Renault Captur. Mais a-t-il les moyens de ses ambitions ?

Par Stany Meurer Photos Christian Martin

## L'avis de Stany Meurer



Je ne l'achèterai pas mais j'avoue avoir été très agréablement surpris par le Tivoli.



### MODE ON-OFF

Assez silencieux à bas régime, le moteur change de registre au-dessus de 2800 tr/mn pour devenir ensuite trop bruyant. Sa puissance n'est d'ailleurs pas linéaire, elle manque singulièrement de progressivité et déboule un peu trop brutalement au même moment. Belle allonge sur le 3<sup>e</sup> rapport. La commande de boîte est correcte, sans plus.

### LA MARIÉE A REÇU UNE BELLE DOT

Ssangyong a fait l'impasse sur les gadgets en tout genre pour préférer un équipement de série complet, sobre et adapté à nos contrées. La liste d'options, réduite à peau de chagrin, déprimera l'amateur de personnalisation. Changer les ampoules des phares relève du jeu d'enfant, ce qui est rare aujourd'hui.





## PLUS SOIGNÉ QU'UN CAPTUR

Pas de grande originalité dans la présentation, pas davantage dans l'aménagement mais un tableau de bord bien agencé, ergonomique et aux compteurs très lisibles. Sans être d'une qualité mirobolante, les plastiques sont plus soignés que ceux d'un Renault Captur. Dommage que le volant ne se règle qu'en hauteur.



## DANS LA NORME

Le volume du coffre est plutôt supérieur à ce que propose la catégorie. Dommage que le seuil soit élevé et que le plancher se trouve en contrebas. À l'arrière, les passagers disposent d'un espace bien conçu, une remarque qui vaut notamment pour le petit tunnel de servitude qui s'avère peu encombrant.

## MANQUE DE PRÉCISION

Le comportement routier du Tivoli n'est pas mauvais mais il manque de raffinement. Insuffisamment guidé, le train avant souffre du caractère costaud du moteur. En courbe, il n'est pas nécessaire de le bousculer beaucoup pour deviner des amorces franches de sous-virage et pour ressentir une direction qui se durcit. Les distances d'arrêt sont mauvaises sur sol sec, pour devenir franchement catastrophiques sur revêtement glissant.

## TIVOLI 160 e-XDi 2WD Sport

# EN CHIFFRES

### NOS MESURES

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

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 115 ch de 3400 à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 300 Nm de 1500 à 2500 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1597 cm³/6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

#### Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	215/45 R 18

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,21/1,80/1,60/2,60 m
Poids/tractable freiné	1399 kg/1500 kg

#### Performances

1000 m d. a.	■ 33,8 s
0 à 100 km	■ 11,6 s
90-130 km/h en en 4°/5°/6°	■ 10,5/11,6/13,8 s
Vitesse maxi	■ 175 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 12/36/73 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/146 cm
Volume de coffre	■ 392 dm³

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 46,9/66/70,3 dB
------------------------	-------------------

### LE BUDGET

Prix	■ 20990 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (113 g/km)
Prix du modèle essayé*	20990 €
Garantie	■ 3 ans, km illimité

\* Avec options et bonus/malus inclus

### Équipements de série ■

7 airbags, aide au démarrage en côte, caméra de recul, capteur de pluie...

### Options

Boîte de vitesses automatique Aisin 6 rapports (1500 €), peinture métallisée (490 €), 4 WD + train arrière multibras (1800 €).

### Consommations

Moyenne	■ 5,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 5,8/5,6/6,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 810 km/47 l

### Note EuroNCAP

en cours

### Pays de fabrication

Corée

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le bilan du Tivoli serait bon s'il n'y avait ce diamètre de braquage excessif et ses distances de freinage beaucoup trop longues. Le moteur est courageux et plutôt performant, la boîte le seconde bien mais les trains roulants manquent de raffinement.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# 2 allemands pour 1 segment

Par Laurent Pinel Photos Christian Martin

Alors qu'il coulait une vie douce et tranquille sur un segment porteur, le Mercedes GLA voit son règne contesté par un nouveau X1, entièrement repensé.







**C**rossovers, SUV, 4x4 compacts ou petits breaks surélevés ? Définir clairement ces engins n'est pas chose aisée. Mais, finalement, ce n'est pas vraiment très important. Malgré les tarifs exorbitants pratiqués par les constructeurs premium allemands, ces véhicules réalisent des volumes de ventes considérables. *"Dans l'Hexagone, ça sera plus de la distribution que de la vente"*, affirmait même un responsable de Mercedes lors du lancement du GLA, début 2014. Sous entendu, ces voitures s'écoulent comme des petits pains. Pourquoi plaisent-elles autant ? Parce qu'elles jouissent d'une aura flatteuse, qu'elles se montrent plus originales et plus valorisantes que de "vulgaires" monospaces, tout en répondant aux exigences de la vie de famille. Haut perchés, mis en valeur par leurs hanches marquées et par le blason qui orne leur calandre, ces véhicules s'appuient également sur des listes d'options qui prennent des airs de bottins téléphoniques, pour émerveiller une clientèle en quête de reconnaissance, de technologie, de personnalisation ou, tout simplement, de nouveauté. Mais si ces véhicules remportent un ➔



**BMW X1**

**MERCEDES GLA**



**COMPTEURS CLARIFIÉS**

Moins d'informations sur l'instrumentation du X1 ? Oui, parce que la vitesse et les données du GPS apparaissent en transparence dans le pare-brise, via l'affichage tête-haute.



**BAS LES PATTES !**

Inutile de toucher les écrans, aucun d'entre eux n'est tactile. Mais l'ordinateur de bord BMW est plus intuitif que celui du GLA.



**AU PLANCHER OU AU VOLANT**

Chez Mercedes, le levier est positionné sur la colonne de direction, à "l'américaine". Chez BMW, il se situe entre les sièges : le passage du mode automatique au manuel se fait donc plus naturellement.

Le X1 semble plus imposant que le GLA, mais il ne mesure que 2 cm de plus en longueur.



**C'EST UNE  
RÉVOLUTION :  
LE X1 N'EST  
PLUS DANS LA  
CATÉGORIE DES  
PROPULSIONS !  
UN VIRAGE QUE  
MERCEDES AVAIT  
DÉJÀ OPÉRÉ...**





tel succès, c'est aussi parce qu'ils se positionnent en modèles d'accès à l'univers tant convoité des SUV haut de gamme. Bref, qu'ils s'appellent GLA ou X1, ces engins doivent pouvoir jouer sur tous les tableaux et soigner chaque détail, pour s'offrir une place au soleil.

#### **SUR LA ROUTE**

Le nouveau X1 reprend la base technique et l'architecture du premier monospace BMW de l'histoire, le Série 2 Active Tourer. A priori, si cela ne change pas grand-chose, il s'agit pourtant d'une vraie révolution : le X1 n'appartient plus à la catégorie des propulsions. Pour se mouvoir,

il doit désormais compter sur ses roues avant motrices. Bien qu'il dispose ici du xDrive – et donc de la transmission intégrale semi-permanente à embrayage multidisque –, cela se ressent au volant. La direction procure toujours un bon toucher de route et se révèle précise et directe, notamment grâce à la direction à démultiplication variable, en option (260 €). Mais pour les amateurs de conduite, le changement de philosophie reste toutefois perceptible.

De son côté, Mercedes avait déjà opéré ce virage. Les Classe B et Classe A, tout comme les modèles reposant sur leur plate-forme (CLA et GLA), se parent de roues avant motrices, comme des

Renault Scénic et Peugeot 308 ! Le constructeur à l'étoile propose toutefois le 4Matic, une transmission intégrale non permanente qui permet de distribuer une partie du couple sur le train arrière quand les conditions d'adhérence l'exigent. Si le comportement routier du GLA se montre parfaitement sain et surveillé par un efficace ESP permettant de maintenir ses 1 650 kg sur la route (même en cas d'excès), le châssis n'offre pas le même dynamisme que celui du X1.

#### **Des sensations et des plaisirs de conduite assez différents.**

Le Mercedes se révèle plus avare en sensations et n'offre pas le même agrément de conduite. Un constat qu'il doit en partie à sa boîte de vitesses robotisée à double embrayage et 7 rapports, moins douce et moins rapide que celle du X1, même lorsque le conducteur s'en remet aux palettes au volant.

Il faut dire que le BMW jouit d'une excellente transmission automatique sport à 8 vitesses, facturée 2 300 €, qui dispose, elle aussi, de palettes au volant. Dotée d'un levier classique positionné entre les sièges avant, elle contraste avec la commande Mercedes, placée sur la colonne de direction. Cela permet de la manier plus naturellement. Ce n'est pas tout : cette boîte parfaitement



Si la philosophie du BMW a changé en passant à la traction, le X1 reste agréable à conduire, il est aussi plus dynamique que le GLA.



gérée contribue à l'agrément général du bavaoïs, dont le diesel 2.0 de 190 ch et 400 Nm se révèle plus performant que son rival. Précisons tout de même que le bloc 2.2 de Mercedes – positionné également en position transversale –, lui rend 13 ch et 50 Nm.

### Un confort assez ferme et une multitude de packs et d'options.

Pour la conduite en ville, les gabarits similaires du Mercedes et du BMW ne permettent pas d'établir une hiérarchie significative, même si le diamètre de braquage du bavaoïs, plus court, profite à la maniabilité. Même constat au chapitre du confort de suspension, où les X1 et GLA se valent. Leurs jantes de 18 pouces et leur amortissement "à l'allemande" expliquent en partie leur manque de moelleux.

Enfin, côté sécurité, les deux rivaux profitent de série de six airbags, le GLA en ajoutant même

un au niveau des genoux du conducteur. Ils embarquent également un système de freinage d'urgence automatique, la détection de somnolence et le contrôle de pression des pneus. Ce à quoi peuvent s'ajouter, selon le niveau de finition et/ou les options sélectionnées sous forme de packs, la surveillance des angles morts, l'indicateur de limitation de vitesse, l'alerte au franchissement de ligne involontaire ou encore le régulateur de vitesse adaptatif.

### LA VIE À BORD

Finition sérieuse, présentation très flatteuse, équipement high-tech... Pour en mettre plein

la vue, les X1 et GLA savent y faire. Pourtant, chez Mercedes, la planche de bord est identique (à quelques détails près) à celle des Classe A et CLA. Des aérateurs façon réacteurs d'avion à l'écran central aux airs de tablette tactile, chaque détail fait son petit effet. Notamment les élégants et confortables sièges à appuie-tête intégré. Par ailleurs, le levier de vitesses au volant dégage de l'espace pour les rangements entre les sièges avant. Tant d'aspects séduisants qui, malheureusement, ne suffisent pas à gommer une habitabilité indigne du gabarit. En espace aux jambes à l'arrière comme en largeur aux coudes, le GLA déçoit. Et ce n'est pas la petite taille des vitres ➔

## AU PRIX DU MÈTRE CARRÉ HABITABLE, CES DEUX ENGINS SE RÉVÈLENT PARTICULIÈREMENT ONÉREUX ●●●

### L'avis de Laurent Pinel



Moderne, habitable et agréable à manier, avec une boîte de vitesses remarquable, le X1 se montre exaltant.



### L'avis de Laurent Pinel



Un peu pataud et bruyant, le GLA souffre de la comparaison. Mais sa présentation reste flatteuse.







Position de conduite irréprochable, ergonomie léchée, le X1 soigne son conducteur.



La présentation intérieure est flatteuse mais, comparé au X1, le GLA se révèle plus bruyant. Sa transmission est moins douce et ses performances en retrait.

#### BMW X1

#### MERCEDES GLA



#### BANQUETTE COULISSANTE OU PAS

Aucun des deux ne se révèle vraiment habitable mais on voyage mieux à bord du X1, qui peut profiter d'une optionnelle banquette coulissante. Un élément pratique... que Mercedes ne propose pas.



#### OUVERTURES MAGIQUES

Les deux engins disposent d'une ouverture/fermeture électrique du hayon. Mais le volume de chargement du GLA reste nettement inférieur à celui du X1.



**BMW**  
**PLUS**  
 Habitabilité en progrès  
 Comportement routier  
 Moteur et boîte  
 de vitesses

**MOINS**  
 Tarif exorbitant  
 Confort ferme  
 Place centrale arrière



## POUR EN METTRE PLEIN LA VUE, LES BMW X1 ET MERCEDES GLA SAVENT TOUS LES DEUX CE QU'IL FAUT FAIRE ●●●

arrière qui améliore la sensation d'espace. Bref, voyager à cinq adultes à bord du GLA ne sera pas supportable longtemps. La marque à l'étoile tente de se faire pardonner avec une banquette rabattable 60/40 ménageant un plancher plat une fois repliée, et un hayon dont l'ouverture/fermeture est électrique. À noter aussi : Mercedes propose en option le pack Family (350 €), intégrant des vitres arrière et une lunette surteintées et, surtout, permettant d'incliner légèrement les dossiers de la banquette pour gagner 60 dm<sup>3</sup> de volume de coffre. Maigre consolation !

Le X1 montre aussi un goût marqué pour le spectacle. Et, même s'il fait plate-forme commune avec les Active Tourer et Gran Tourer, il propose une planche de bord différente de celle de ses frères monospaces. Comparé à son rival du jour, le bavarois soigne davantage sa finition, avec des matériaux de meilleure facture et des ajustements plus soignés, mais aussi l'habitabilité, l'ergonomie et la dotation. À l'image de son écran central plus grand, de la molette – dont la partie supérieure est tactile – permettant de commander le très intuitif système multimédia et de

l'affichage tête haute (options), le X1 paraît plus moderne. Sa conception plus récente se ressent à bord... et s'entend : l'insonorisation se révèle plus soignée. Il offre de pratiques vide-poches, une position de conduite réglable et un hayon électrique qui s'ouvre sur un coffre logeable et plus volumineux.

### Le BMW X1 est mieux loti pour répondre aux besoins d'une famille.

En sus, BMW propose des tablettes aviation, voire une banquette coulissante (310 €), deux détails appréciables qui ne figurent pas chez Mercedes. En clair, le plus petit des modèles X est mieux loti pour répondre aux besoins d'un gros rouleur ou d'une famille au quotidien, même si la place centrale arrière n'offre qu'un confort sommaire à cause du tunnel de servitude.

### BUDGET

Répéter sans arrêt que les voitures allemandes sont chères peut sembler rébarbatif. D'autant que les nombreuses options proposées d'un côté comme de l'autre servent à personnaliser

ces autos. Mais force est de constater qu'au prix du mètre carré habitable, ces engins se révèlent particulièrement onéreux : parmi les deux versions que nous avons pu essayer, aucune d'entre elles ne s'affiche à moins de 50 000 € ! Malgré une politique tarifaire n'ayant rien d'alléchant, Mercedes fait un peu mieux que BMW, son GLA s'affichant à partir de 28 700 € en essence et 31 000 € en diesel, avec seulement deux roues motrices. Pour des puissances comparables, également en traction, le X1 débute à 31 950 € en 18i et 32 150 € en 16d.

Dans le cas des modèles présentés lors de ce comparatif, les amateurs de BMW pourront toutefois souligner une consommation inférieure du côté du X1. Mais si nos mesures effectuées à Montlhéry mettent en évidence les 0,2 l/100 km économisés, ils ne suffisent pas à pallier la différence de prix. ■

### VERDICTS

**SUR LA ROUTE: BMW X1**

**LA VIE À BORD: BMW X1**

**LE BUDGET: MERCEDES GLA**





## MERCEDES

### PLUS

Présentation flatteuse  
Tarif un peu mieux placé  
Sécurité

### MOINS

Habitabilité décevante  
Insonorisation et agrément  
Équipement moins moderne



Plus spacieux, plus agréable et plus sobre, le X1 est mieux armé pour répondre aux besoins du quotidien. Mais son tarif le dessert.

**BMW X1** 20d 190 ch BVA xDrive xLine

**MERCEDES GLA 220 d** 177 ch

7G-DCT 4Matic Sensation

## EN CHIFFRES



### NOS MESURES

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

	BMW X1	MERCEDES GLA
<b>Moteur/Transmission</b>		
Puissance maxi	190 ch à 4 000 tr/mn	177 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn	350 Nm à 1 400 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 995 cm <sup>3</sup> /10 CV	2 143 cm <sup>3</sup> /9 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	robotisée double embrayage/7
<b>Châssis</b>		
Diamètre de braquage	11,4 m	11,9 m
Pneumatiques	225/50 R 18	235/50 R 18
<b>Dimensions / poids</b>		
L/l/h/empattement	4,44/1,82/1,60/2,67 m	4,42/1,80/1,49/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 640/2 000 kg	1 656/1 800 kg
<b>Performances</b>		
1 000 m d. a.	29,8 s	30,7 s
0 à 100 km/h	8,3 s	9 s
90-130 km/h en D	7,8 s	8,2 s
Vitesse maxi	219 km/h (constructeur)	210 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	10/32/66 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>		
Longueur aux jambes AR	19 à 32 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/146 cm	144/141 cm
Volume de coffre	498 dm <sup>3</sup>	403 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>		
Au ralenti/90/130 km/h	42,6/65,8/68,3 dB	52,2/65,2/69,3 dB

### LE BUDGET

	BMW X1	MERCEDES GLA
Prix	47 100 €	43 950 €
Bonus/malus écologique (CO <sub>2</sub> )	150 € (133 g/km)	150 € (132 g/km)
Prix du modèle essayé*	53 010 €	50 400 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

\*Avec options et bonus/malus inclus

### Équipements communs

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette fractionnable rabattable, clim auto 2 zones, contrôle de pression des pneus, freinage d'urgence auto., jantes alliage 18 pouces, ordinateur de bord avec GPS, phares et essuie-glaces auto, hayon élec., rails de toit alu, système stop/start...

### Options

**X1** : accès et démarrage sans clé (430 €), attelage avec rotule amovible (850 €), banquette coulissante (310 €), caméra de recul (410 €), GPS Professional et affichage tête-haute (2 750 €), sellerie cuir (1 750 €), sièges AV élec. (990 €), toit ouvrant pano. (1 300 €), volant chauffant (200 €).

**GLA** : airbags latéraux arrière (450 €), accès et démarrage sans clé (900 €), attelage rabattable (1 000 €), sièges avant chauffants (400 €), sièges avant élec. (775 €), toit ouvrant pano. (1 500 €).

<b>Consommations</b>		
Moyenne	6,6 l/100 km	6,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7/6,6/6,3 l/100 km	7,4/6,4/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	924 km/61 l	824 km/56 l
<b>Note EuroNCAP</b>	<b>en cours</b>	<b>5 étoiles</b>
<b>Pays de fabrication</b>	<b>Allemagne</b>	<b>Allemagne</b>

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

### BMW X1

Lorsqu'il s'agit de dépenser environ 45 000 € pour s'offrir un véhicule d'environ 4,40 m de longueur, on ne peut s'en remettre à de simples considérations financières. Oui, le X1 est plus cher. Mais il surpasse son adversaire partout, ou presque. Agrément de conduite, performances, finition, habitabilité, équipements... lui permettent de s'imposer face à un GLA souffrant d'une modeste habitabilité et d'une insonorisation décevante.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# LES EXPERTS AJ

Pas facile de percer sur la scène des citadines avec un prénom ingrat et un physique passe-partout. Pourtant, la petite Karl n'est pas dénuée d'atouts. Nos Experts ont su les débusquer.

À l'avant, l'espace est correct et, surtout, la visibilité excellente. En ville, ce genre de détail n'est pas sans importance !



La Karl n'est bien sûr pas une sportive mais elle revendique tout de même un comportement routier des plus alerte.



Le coffre n'est pas bien grand (185 dm<sup>3</sup>) et, en outre, son accès n'est pas particulièrement aisé. Le seuil de chargement (73 cm) est un peu haut.

## OPEL KARL

1.0 75 ch Cosmo Pack - **13 650 €**

Bonus/malus écologique : 0 €

Côté moteur, le choix est vite fait puisque seul un 3 cylindres essence de 75 ch est disponible. En ville, il fait parfaitement l'affaire.







**Franck Lagorce**  
(Pilote)

► Formule 1 chez Ligier en 1994-1995  
► 10 participations aux 24 Heures du Mans et 11 victoires en Trophée Andros.



**Mélina Priam**  
(Journaliste)

► Des centaines de modèles essayés en 10 ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans de 1923 à la Lamborghini Aventador ou la Ferrari F458 Speciale.



**Ghislain Bacon**  
(Taxi)

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

Le moteur manque de couple mais je suis séduit par tout le reste. Pour circuler en ville, pas besoin de plus!

**L'avis du pilote**



C'est sûr, il ne faut pas trop en demander à ce petit 3 cylindres essence! Il manque de couple, ne peut pas compter sur l'aide d'un turbo et se retrouve donc vite limité. Mais en ville, c'est suffisant. En revanche, je suis fan de la direction hypersouple, de l'embrayage dans le même esprit, du mode City qui facilite les manœuvres en ville, de l'instrumentation claire et lisible, de la position de conduite et de l'ergonomie évidente des commandes. Ultramaniable en ville, cette petite Opel affiche aussi une bonne tenue de route. Pour une traction, elle ne sous-vire pas trop et se comporte parfaitement au freinage. En appui, elle garde du pouvoir directif: c'est rassurant. Mais je trouve regrettable qu'en 2015, Opel ne propose pas un GPS, même en option, et n'offre pas un système multimédia digne de ce nom.

Elle n'a pas de gros défauts mais n'a pas non plus de qualité marquante: c'est bien là son problème.

**L'avis de la journaliste**



Allez comprendre pourquoi, j'ai un faible pour cette Karl: mon côté "défense des causes perdues" sans doute... C'est vrai qu'à bord, on ne se marre pas beaucoup: elle n'a pas le côté pimpant d'une Twingo ou d'une Fiat 500. Mais elle fait le job et, grâce à des commandes souples, elle est agréable à conduire. Faute de soigner la finition, elle offre des équipements de confort inédits pour la catégorie. Vous me direz que des sièges et un volant chauffants, c'est pratique à Hambourg ou à Berlin pour Claudia Schiffer, mais qu'à Marseille ou à Toulouse, ça vous fait une belle jambe! Suffisant et même assez pêchu au démarrage, le 3 cylindres se laisse un peu aller en consommation. Rien de méchant, mais avec une moyenne de 6 l/100 km et une valeur de 6,1 l/100 km en ville, il est plus gourmand que les meilleurs de la catégorie.

C'est rare et très agréable de ne pas se sentir engoncé dans une petite voiture. La Karl a au moins cette qualité.

**L'avis du taxi**



Elle est super facile à prendre en main. La direction s'avère souple, tout comme l'embrayage. La visibilité vers l'avant est excellente et je suis bien installé. Pour une citadine, c'est déjà pas mal! Ce n'est pas le grand luxe mais la Karl va à l'essentiel. L'absence de console centrale entre les sièges, qui permet de libérer de la place, donne une impression d'espace agréable à l'avant. En revanche, elle manque de rangements fermés et, à l'arrière, c'est étriqué. Le coffre aussi est tout petit. Surtout, le seuil élevé et le décrochement important avec le plancher sont gênants pour charger des objets lourds comme un pack de bouteilles d'eau. Il ne faut pas être trop regardant non plus sur la déco et la finition. Les plastiques durs et les détails comme la moquette toute fine du coffre laissent une impression bas de gamme.



NOUVEAU

# COLLECTIONNEZ LES PLUS MYTHIQUES VÉHICULES PUBLICITAIRES



**Auto  
Plus**

+

LE FASCICULE

+

LA DELAHAYE 148 L

Kléber-Colombes



ÉCHELLE  
1/43<sup>E</sup>



Fidèle au  
modèle original.

hachette

MINIATURE DE COLLECTION

Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans

LE 13 NOVEMBRE CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX AVEC  
OU SUR [WWW.VEHICULES-PUB.AUTOPLUS.FR](http://WWW.VEHICULES-PUB.AUTOPLUS.FR)

**Auto  
Plus**



## Biographie

## SITE DE PRODUCTION

STUTTGART (Allemagne)

## EXEMPLAIRES VENDUS

619 en France, en 2014.

À titre de comparaison, Ferrari a vendu, sur la même période, 102 exemplaires de la F458

## MOTORISATIONS

**DIESEL:** ce n'est pas pour tout de suite...

**ESSENCE:** de 370 à 500 ch

## MODÈLE LE PLUS VENDU

CARRERA S

## Sa seconde vie en occasion

La 911 type 991 est l'une des 911 les plus réussies, ce qui situe son degré d'excellence ! Dernière représentante des modèles "atmo", elle se déguste aussi bien en version Carrera que Carrera S. Cela dit, pour profiter de la musique du flat 6 sans qu'il soit plus ou moins "étouffé" par le turbo, nous ne saurions trop vous conseiller la version Carrera S.

STEFAN WARTER



Née en 1963

Fin de carrière

*Enfin, ce n'est pas pour demain !*

# Porsche 911

Par Pascal Richard

**Avec l'âge, la 911 s'est soudainement sentie faiblir, pas question pour autant de prendre sa retraite, mais alors, que faire ?**

La nouvelle a fait grand bruit dans les allées du Salon de Francfort et tous se sont précipités au chevet de la belle. Incrédule, la foule constata avec effroi que oui, l'information était juste, la Porsche 911 venait d'être placée sous assistance respiratoire. Fini les grandes bouffées d'air pur dont se gavait son flat 6. Désormais, pour rem-

plir ses cylindres, la 911 va devoir compter sur le renfort d'un turbo. La fin d'une époque... une de plus, pourrions-nous dire, car des époques, la 911 en a déjà vu défiler un paquet depuis 1963. Il y eut tout d'abord son empattement, qui gagna 6,5 cm en 1968 ; puis l'apparition de la première Turbo en 1974 ; le remplacement de la boîte type

915 par la G50, l'arrivée de la transmission intégrale en 1988 ; ou encore la fin du refroidissement par air en 1998, un crime de lèse-majesté pour les puristes. Un de plus, serions-nous tentés de dire... et pourtant, la 911 est toujours là, plus vivante que jamais, et ce n'est pas ce respirateur artificiel qui va l'enterrer ! ■



**TOYOTA MIRAI**

Pile à combustible

Moteur électrique  
de 154 chDeux réservoirs  
d'hydrogène de 60 l

# DÉTOUR

# VERS LE FUTUR







**En 1985, Robert Zemeckis imaginait des voitures volantes en 2015. Nous y sommes, et les autos prennent toujours la route. Toutefois, deux d'entre elles le font avec des technologies vraiment inédites. Bienvenue à bord de demain.** Par **Brice Perrin** - Photos **Yann Lefebvre**

**L**es prototypes encore camouflés, les mulets de développement façon Meccano, les démonstrateurs technologiques, j'adore. Les pannes imprévues, les arrêts en urgence, les odeurs bizarres et les diodes dont le clignotement soudain indique que l'essai va s'arrêter prématurément : des moments de ce genre, j'en fais collection, mais c'est tout autre chose qui m'attend avec la Volkswagen XL1 et la Toyota Mirai. Elles ont une caractéristique encore plus spectaculaire que leur ligne unique : toutes deux sont homologuées et commercialisées !

Je découvre la XL1 au petit matin, dans le parking de *L'Auto-Journal*. La portière s'élève en silence, et l'habitacle minimaliste mais accueillant dévoile deux places en quinconce et un tableau de bord à l'ergonomie typiquement VW – c'est un compliment. Je glisse ma grande carcasse dans le fin baquet qui se révèle très accueillant, pendant que Yann, le photographe, retire l'encombrant chargeur de l'emplacement qui sert de coffre pour tenter d'y loger son sac photo. Contact, la XL1 semble glisser au ras du sol, et le moteur électrique de 27 ch n'a aucun mal à lui faire gravir ➔



## VOLKSWAGEN XL1

Hybride  
diesel-électrique

Coque en fibre  
de carbone

795 kg, Cx de 0,189





1- Grosse, lourde et longue, la Mirai souffre d'un physique ingrat.  
2- Situé à l'avant, le moteur électrique s'avère à la fois puissant et silencieux.  
3- La position Br permet d'accentuer (trop légèrement...) la récupération d'énergie au freinage.



la rampe du parking, grâce au poids plume de ce drôle d'engin. Notre premier contact avec La Toyota Mirai s'est fait dans d'autres conditions. Une matinée de fin octobre, sur les quais du port de Hambourg – pavés gris comme l'automne, horizon moucheté de grues et d'éoliennes, triste carte postale. Prendre place à bord est une expérience en total contraste avec sa technologie rare et futuriste – Mirai se traduit d'ailleurs par "futur". La portière s'ouvre sur un habitacle traditionnel de berline japonaise : rigoureux mais guère chaleureux. Des plastiques durs et des écrans, de la casquette du tableau de bord jusqu'à la console centrale. La position de conduite est agréable, et le bon niveau de confort est perceptible dès les premiers tours de roues. Elle est vilaine, mais au moins, on est bien dedans... Dommage que le coffre, non modulable à cause des deux réservoirs, se contente de 361 dm<sup>3</sup> – une compacte fait mieux.

Tout le monde prend en photo la XL1, personne ne remarque la Mirai...

### Les surprises des premiers kilomètres

Envie d'être dans la peau d'une célébrité ? Troquez votre Porsche contre une XL1 ! Dès les premiers mètres parcourus, les piétons s'immobilisent

et les smartphones sont dégainés plus rapidement que les colts lors d'un duel au Far West. Dans mes souvenirs, le seul véhicule qui suscita autant de curiosité et d'enthousiasme fut la Renault Twizy. Mais en dehors de la position au ras du sol, et pourtant très confortable, la conduite de

la Volkswagen ne révèle ni surprise ni contrainte autre que l'absence d'assistance, pénalisante seulement à basse vitesse. Courte et étroite, la XL1 se faufile partout et se montre très à l'aise dans les rues de Paris. Hormis quelques trépidations à basse vitesse, le confort est celui d'une voiture de série, les équipements également, et seule l'insonorisation s'avère perfectible – d'autant que la coque en carbone fait résonner le moindre impact de gravillon dans les passages de roue. Rue de Rivoli, au feu rouge, la vitre d'un Scénic sérigraphié Police s'abaisse :

"Heu... c'est quoi comme voiture ? C'est un prototype ?" questionne l'homme en uniforme, plus curieux que suspicieux. À peine le temps de répondre, le flot de la circulation nous happe. Au volant de la XL1, j'ai l'impression d'être un lutin dans une voiture jouet. Même les scooters qui se faufilent paraissent immenses, et deviennent intimidants. Dans Paris, ➔



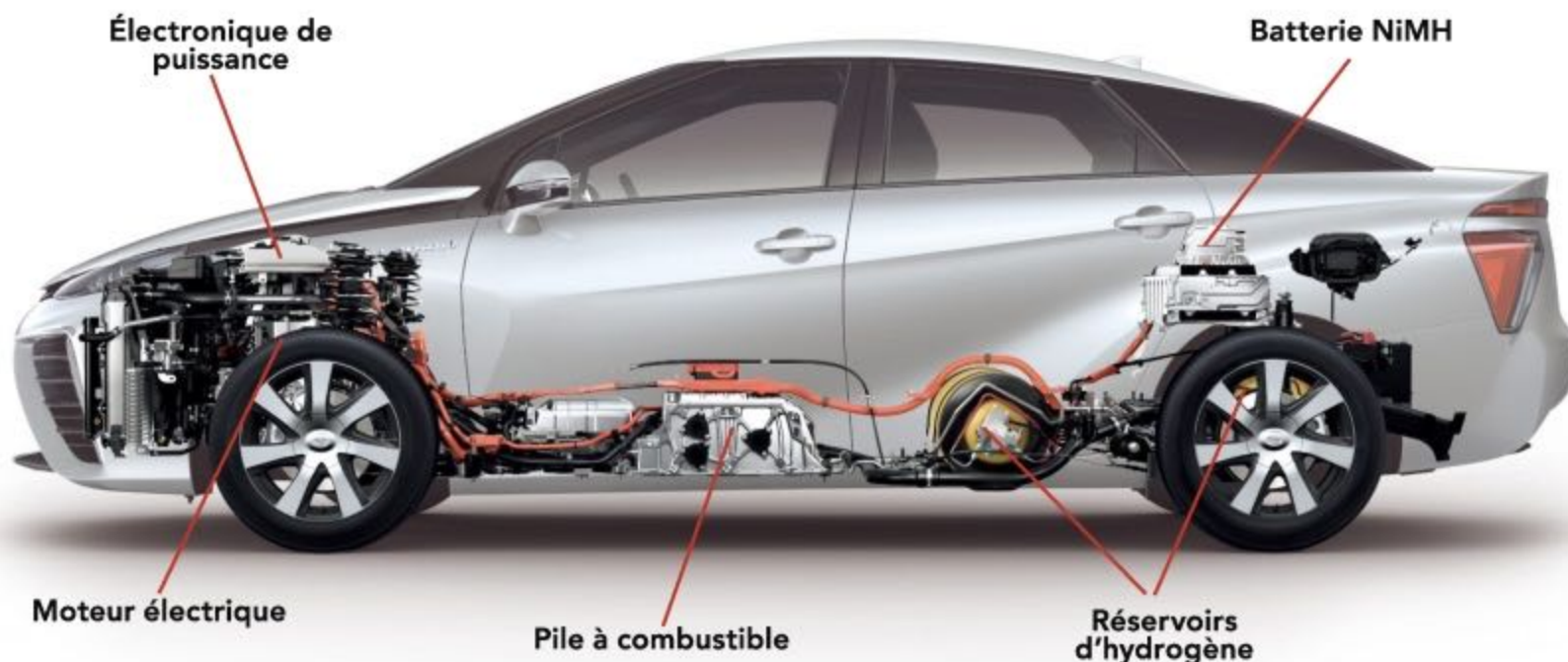
1- Les deux moteurs et la transmission prennent place à l'arrière, au-dessus de l'essieu. 2- Compacte et légère, la XL1 se faufile telle une ballerine, et ne laisse personne indifférent. 3- L'homologation en petite série a permis de remplacer les rétroviseurs par des caméras. Top !





## LES SECRETS DE LA TOYOTA MIRAI

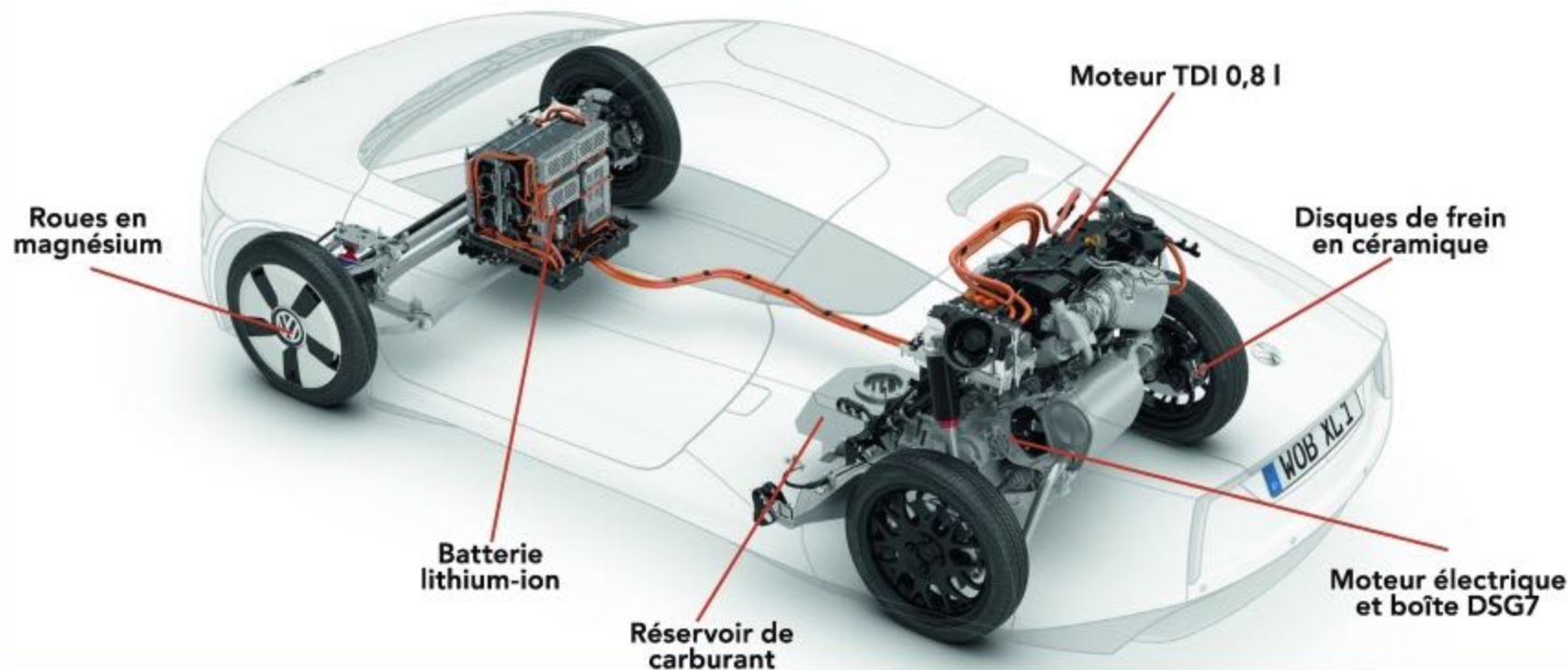
Une pile à combustible légère (56 kg) et compacte (37 l), qui se passe d'humidificateur (une première!), deux réservoirs en fibre de carbone pour stocker du dihydrogène gazeux à 700 bars, un moteur électrique emprunté à une Lexus RX et une batterie NiMH de Toyota Camry hybride: la Mirai combine des solutions techniques éprouvées et des technologies révolutionnaires. La consommation tourne autour de 1 kg/100 km, soit un coût d'environ 10 € aux 100 km. La Mirai rejette 7 l d'eau aux 100 km.



**Motorisation:** moteur synchrone à aimant permanent, 154 ch et 335 Nm - **Transmission et boîte:** aux roues avant/rapport unique  
**Poids à vide:** 1 850 kg - **Dimensions (L/l/h):** 4,89/1,81/1,53 m - **Volume de coffre:** 361 dm<sup>3</sup> - **Consommation mixte normalisée:** 0,76 kg/100 km  
**Contenance réservoir et autonomie normalisée:** environ 5 kg/550 km - **0 à 100 km/h et vitesse maxi:** 9,6 s/178 km/h

## LES DESSOUS DE LA VOLKSWAGEN XL1

La XL1 est un laboratoire roulant: Cx de 0,189, coque en carbone, jantes en magnésium, disques de freins en céramique, éléments en aluminium, pneumatiques Michelin spécifiques et caméras à la place des rétroviseurs. Un concentré de haute technologie! La consommation NEDC annoncée est optimiste, comme toujours, mais sur un long parcours, il est possible de rester sous les 2 l/100 km.



**Motorisation:** bicylindre diesel 800 cm<sup>3</sup> Euro 6 (48 ch) et moteur électrique (27 ch) - **Batterie:** Li-ion de 5,5 kWh  
**Transmission et boîte:** aux roues arrière/boîte DSG7 - **Poids à vide:** 795 kg - **Dimensions (L/l/h):** 3,89/1,66/1,15 m  
**Volume de coffre:** un coffre? Quel coffre? - **Consommation mixte normalisée:** 0,9 l/100 km - **Contenance réservoir et autonomie normalisée:** 10 l/500 km (50 km en 100% électrique) - **0 à 100 km/h et vitesse maxi:** 12,7 s/160 km/h (bride électronique)





1- Pour créer un attroupement, déposez une VW XL1 sur le parvis de Notre-Dame de Paris, laissez les portes ouvertes, faites infuser et contemplez le résultat. 2- Très sobre, l'habitacle se révèle accueillant et ergonomique. La vision latérale et arrière est toutefois proche du néant.

un dernier bain de foule devant la cathédrale Notre-Dame achèvera de nous convaincre du capital sympathie épatant de cet engin !

À bord de la Mirai, les premiers kilomètres ont été plus paisibles, dans tous les sens du terme. Stricte 4 places, la Mirai est pourtant très longue (4,89 m) et très lourde (près de 1,9 t). À bord, les possesseurs d'une hybride Toyota ne seront pas dépayés : sélecteur de boîte à trois positions (R/N/D), une pédale pour accélérer et une autre, assez difficile à doser, pour freiner. Pour faire simple, c'est une voiture électrique alimentée non par une grosse batterie, mais par une pile à combustible qui combine des molécules d'oxygène et d'hydrogène, la réaction produisant de l'électricité, de la chaleur et de l'eau. Le bouton "H<sub>2</sub>O", qui permet de forcer l'évacuation de la condensation dans la ligne d'échappement, nous a d'ailleurs bien amusés. Mais dans la rue, contrairement à la XL1, la Mirai semble susciter l'indifférence – c'est un moindre mal car, pour ma part, je la trouve repoussante, quel que soit l'angle adopté. Très peu de passants regardent la voiture, et seul un conducteur arrêté au feu rouge a sorti son téléphone pour la

Rares et très chères, elles se laissent mener comme des voitures de grande série.

prendre en photo. En ville, l'auto se montre douce et les écrans, lisibles et accompagnés de commandes tactiles, sont appréciables mais pas révolutionnaires. Surtout, la prise en main de la Mirai est immédiate alors qu'elle embarque une vraie technologie de rupture : un tour de force, bravo

Toyota ! La seule contrainte réside dans le léger temps de latence, notable mais pas handicapant, entre le moment où vous accélérez et l'instant où la voiture décolle.

#### Innovantes mais pas contraignantes

Après quelques dizaines de kilomètres, la Mirai confirme ses défauts et ses qualités : lourde et pas vraiment agile, confortable mais souffrant de pertes de motricité à l'accélération, la Toyota s'apprécie avant tout lorsque l'on adopte une conduite paisible. Elle affiche tout de même des

accélérations vives mais linéaires – elle frôle les 180 km/h en pointe – et le silence à bord, renforcé par le vitrage acoustique, est impressionnant quelle que soit l'allure adoptée. Seul le discret chuintement du compresseur chargé de gaver la pile à combustible en air se fait entendre. Que ce soit en ville, sur route ou sur autoroute, la Mirai se montre douce et prévenante (elle est



1- La Mirai est une voiture très confortable et silencieuse, qui accepte plus volontiers une attitude zen qu'une conduite sportive. 2- Faire le plein d'hydrogène réclame moins de 5 minutes et demande à peu près les mêmes gestes que pour le plein de carburant d'une voiture thermique classique.





En fonction de l'angle d'observation, les lignes évoquent tantôt un prototype, tantôt un engin spatial.

ROULER EN MIRAI OU EN XL1 N'EXIGE PAS D'AUTRE SACRIFICE QUE D'ACCEPTER LES QUESTIONS ET LES REGARDS INQUISITEURS...



Toyota explique les lignes de la Mirai par la volonté de faire "différent". Était-ce une raison pour faire laid ?

bardée d'équipements de sécurité active) mais son habitacle vous rappelle trop timidement que vous n'êtes pas dans une simple berline électrique qui tirerait son énergie de grosses batteries au lithium.

Avec la XL1, sortir de la ville implique le fonctionnement en mode hybride: le diesel de 800 cm<sup>3</sup> vient alors seconder le moteur électrique, dans une phase de transition qui n'a rien de discret. Le bicylindre gronde alors dans votre dos à forte charge, il produit un bruit rauque très audible mais pas désagréable, contrairement aux vibrations. À plus faible charge, il émet la sonorité d'un vieux diesel à l'agonie, qui contraste fortement avec l'apparence "science-fiction" de la XL1. Mais il ne faut pas oublier qu'elle a été avant tout conçue pour battre des records de consommation, et pas de vitesse ou d'accélération. Sur route, la voiture se met très souvent en roue libre, aidée par son aérodynamique flatteuse et la faible résistance au roulement de ses fines gommes. Une fois lancée, elle peut parcourir plusieurs centaines de mètres sur le plat avant de réclamer une nouvelle accélération. La sensation de glisser sur la route est alors saisissante... jusqu'à ce que le bicylindre diesel s'ébroue à nouveau !

### BILAN : alors, c'est ça le futur ?

La XL1 et la Mirai sont deux façons d'envisager l'avenir : une motorisation hybride dans une caisse allégée au maximum et améliorée sur tous les plans d'un côté et, de l'autre, une grosse berline électrique qui affiche une vraie autonomie grâce à une pile à combustible. Dans les faits, aucune de ces deux solutions ne sera produite en masse. Démonstration d'ingénierie, la XL1 peut rouler tous les jours et faire le plein partout, mais elle est rare (200 exemplaires) et chère (112 000 €), pour des performances et des prestations inférieures à celles d'une banale Polo. Si l'on s'affranchit de son physique particulier, la Mirai est une auto convaincante, qui s'affiche à près de 80 000 € – pour une voiture dotée d'une pile à combustible, c'est presque cadeau, mais c'est aussi le prix d'une Tesla Model S 85D, plus polyvalente. Car la Mirai n'est pas disponible en France – une seule station publique délivrant de l'hydrogène, un carburant produit avec des techniques polluantes dans 95 % des cas. Mais la XL1 et la Mirai n'en restent pas moins fascinantes, et elles demeureront des jalons techniques mémorables dans l'histoire du progrès automobile. ■



# LA BONNE FORMULE POUR RENAULT ?

Le Losange jouera sur deux tableaux en 2016 : Formule 1, puisque le rachat de Lotus sera acté début décembre, et Formule E (électrique). Une stratégie à risques ? Par **François Dauré**



Championne en titre, Renault e.dams (ci-dessus Nicolas Prost) est l'équipe à battre en Formule E. Un statut qui sera long à obtenir pour le team F1 reconstitué (ci-dessous Vitaly Petrov en 2010).





**F**euilletton à rebondissement en Formule 1 depuis ce printemps, le retour de Renault à un statut de constructeur s'est en fait profilé fin 2014. Le marketing se plaignait déjà de l'extrême difficulté à exploiter les titres mondiaux accumulés par l'attelage Red Bull-Renault entre 2010 et 2013. Le flot d'invectives déversé depuis le début 2015 par les dirigeants de Red Bull Racing, Helmut Marko et Christian Horner – sans la moindre reconnaissance ni considération pour les huit couronnes mondiales conquises ensemble – n'a fait que conforter l'état-major de Renault dans sa réflexion. Après les évaluations de Toro Rosso, Force India et Sauber, le choix de reprise d'une équipe s'est porté sur Lotus. Celle qui fut, jusqu'en 2010, Renault F1 Team... Problème, comme le confient des sources en interne: *"Chaque semaine, un nouveau cadavre sortait d'un placard (fournisseurs, prestataires et impôts impayés) et cela compliquait le projet"*. D'où les reports successifs de l'annonce depuis cet été. Finalement convaincu de l'intérêt de poursuivre en F1, le P.-D.G. a cependant posé une condition *sine qua non*: un budget serré. Associé à la lenteur de la prise de décision, cet argument aura compté dans le départ de Romain Grosjean chez Haas. La F1 *low cost* est une utopie – voir les exemples récents de HRT, Caterham et Marussia. Certes, nos sources le rappellent: *"Avec l'équipe d'Enstone, Renault a gagné quatre titres mondiaux en 2005 et 2006 en tirant le maximum d'un budget très inférieur aux autres top teams"*. Mais elle disposait aussi d'un Fernando Alonso! Ce n'est pas avec Pastor Maldonado et Jolyon Palmer que Renault pourra conquérir de nouveaux lauriers.

**De toute façon, avec une mise en place aussi tardive, la saison 2016 est déjà cuite.**

L'objectif de Renault se fixe donc sur 2017 et au-delà. Apparemment, avec de jeunes, voire très jeunes pilotes très prometteurs: Max Verstappen, Esteban Ocon, Pierre Gasly et Oliver Rowland sont sur les radars. Comme un règlement technique à nouveau profondément modifié verra le jour en 2017, cela offrira à Renault des chances de recoller aux Mercedes et aux Ferrari.

Le dossier électrique s'est avéré beaucoup plus simple. La Formule E était même le choix prioritaire de Carlos Ghosn. Ce qui paraît cohérent, compte tenu de l'investissement de la marque sur le marché de la voiture électrique. Le succès de la saison inaugurale en 2014-2015 a encouragé le *big boss* à renforcer sa participation en FE. D'autant que le règlement lui ouvrait une porte: pour la saison 2, les dix équipes engagées ont la possibilité de concevoir leur propre moteur – il était le même pour tous l'an dernier. C'est ainsi que e.dams Renault est devenue Renault e.dams. La structure fondée par Alain Prost et Jean-Paul Driot a remporté le premier championnat des teams en 2015 et écrasé la concurrence lors du premier ePrix 2015-2016, à Pékin. Cela malgré une opposition encore plus forte, en particulier d'Abt Audi et de DS Virgin. Non seulement Renault e.dams bénéficie des acquis du premier exercice, mais elle a aussi reçu l'apport de cinq techniciens et ingénieurs détachés à plein temps



La Formule E aux Invalides, ce sera en avril 2016.

## FIA Formule E 2015-2016

• **Ce n'est pas encore un championnat du monde officiel**, mais il devrait bientôt obtenir ce label.

• **10 équipes:** Renault e.dams, Abt Audi, DS Virgin, Andretti, Dragon, Mahindra, Nextev TCR, Aguri, Trulli et Venturi. Pilotes, en majorité issus de la F1, du GP2, du WEC: Jacques Villeneuve, Nelson Piquet Jr (champion 2015), Sébastien Buemi, Jean-Éric Vergne, Nick Heidfeld, Bruno Senna, Jérôme d'Ambrosio, Lucas di Grassi, Nicolas Prost, Loïc Duval, Stéphane Sarrazin, Sam Bird...

• **Châssis unique Spark Technologies.** Moteur 100% électrique et transmission constructeur ou Spark. Puissance: 200 ch en course (260 ch pour les pilotes bénéficiant du *fan boost*, une fois par course),

270 ch en qualifications. Poids mini: 896 kg (pilote compris). Deux voitures par pilote, changement obligatoire en course. Pneus uniques Michelin, utilisables par tous temps.

• **Calendrier:** Pékin (24 octobre), Putrajaya (Malaisie, 7 novembre), Punta del Este (Uruguay, 19 décembre), Buenos Aires (6 février), Mexico (12 mars, à confirmer), Los Angeles (2 avril), Paris (23 avril), Berlin (21 mai), Moscou (4 juin), Londres (2 et 3 juillet).



Boulevard de La Tour-Maubourg, avenue de Tourville et boulevard des Invalides pour l'ePrix de Paris, le 23 avril 2016.



Jean-Michel Jalinier (ex-P.-D.G. Renault F1), Carlos Ghosn et Alain Prost lors de la finale de la première saison de FE à Londres, fin juin 2015.

par Renault, sous la houlette de Vincent Gaillardot, un "historique", champion du monde à l'époque Williams et Benetton il y a vingt ans. Conclusion, la stratégie sportive de Renault paraît sensée parce qu'en phase avec les actuelles orientations technologiques de l'industrie automobile. Encore faut-il gagner! Sur ce plan, Carlos Ghosn doit tabler sur un développement et une reconnaissance rapides par le public de la Formule E, qui lui apportera le plus de trophées à court terme. Parce qu'il est peu probable de voir un pilote Renault champion du monde de F1 avant plusieurs années. ■





*C'était en  
**décembre 1972**  
dans L'Auto-Journal...*



La 304 S reste bourgeoise sur la forme, mais plus délurée et sportive sur le fond. Une nécessité pour contrer les 7 CV les plus virulentes proposées par les autres constructeurs tricolores.



# LA PEUGEOT 304 S À L'ESSAI

Pour combler le trou laissé vacant entre la 204 et la grosse 504, Peugeot lance opportunément la 304, déclinée en cabriolet, coupé et berline. Pour contrer les délurées Simca 1100 S et Renault 12 TS, le Lion sort ses griffes et décline sa sage 304 berline en variante S...

Par André Costa (1972) / Thomas Riaud (2015)

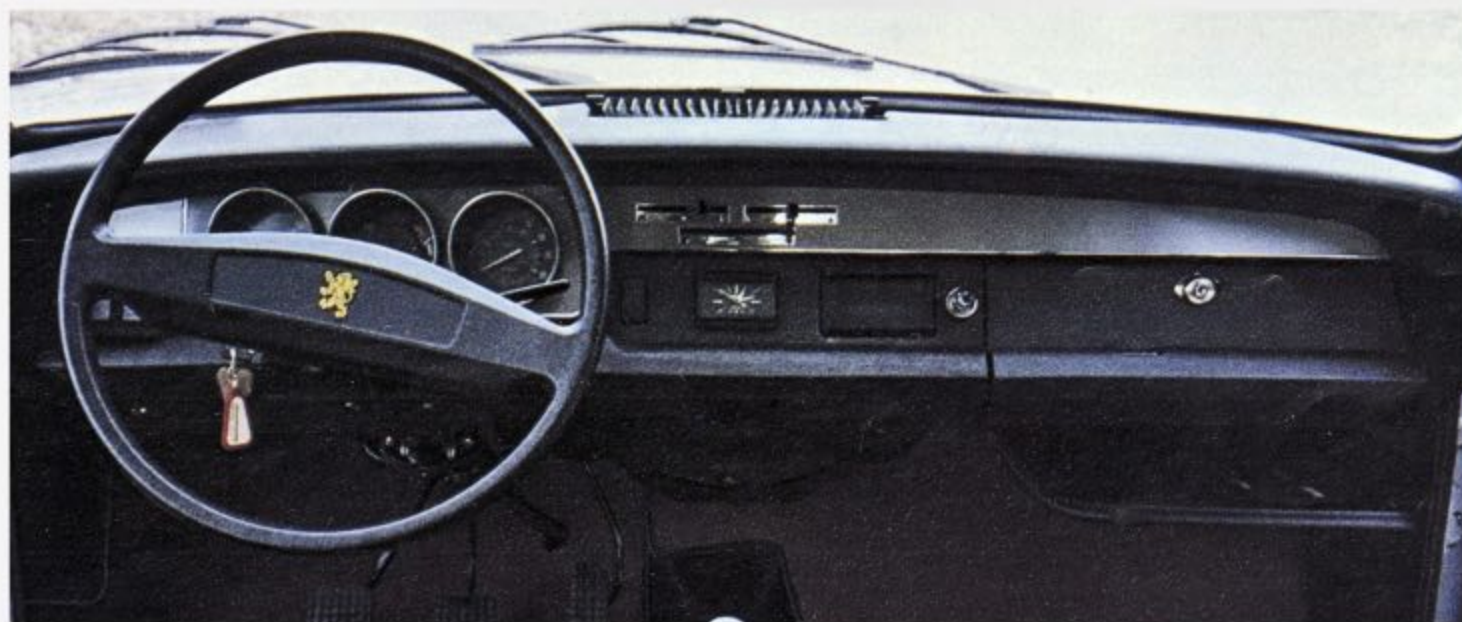
## Extraits...

■ "En juillet dernier, lors de l'essai du cabriolet 304 S, je regrettais que ce traitement revigorant ne soit pas disponible sur la berline. Cette mesure discriminatoire est aujourd'hui rapportée et, comme les trois autres grands constructeurs français, Peugeot dispose d'une berline sportive de cylindrée modérée."

■ "Côté carrosserie, la S est une berline comme les autres 304, mais avec l'arrière du pavillon corrigé, ce qui lui donne un tantinet d'élégance supplémentaire et une installation de sortie d'air destinée à améliorer l'aération intérieure."

■ "La finition a été également hissée à un niveau plus élevé qu'à l'ordinaire, ainsi que l'équipement. Les sièges en belle imitation cuir avec appuie-tête incorporés sont montés de série, ainsi que de très puissants phares à iode, un toit ouvrant, un compte-tours et un levier de vitesses central au plancher."

■ "Sur l'anneau de Montlhéry, la 304 S a tourné à 155 km/h avec le conducteur seul à bord et le kilomètre départ arrêté a été couvert en 37,2 s. En dehors de ces chiffres, c'est le bon équilibre et la vivacité relative des montées en régime qui peuvent être soulignées."



Le tableau de bord est nouveau mais les cadrans demeurent peu visibles en raison de reflets sur leurs vitres de protection.

“ En dehors des chronos (155 km/h, 1 000 m départ arrêté en 37,2 s), c'est l'équilibre et la vivacité relative des montées en régime qui peuvent être soulignées. ”



## ↑ Ses qualités

### BONNE TENUE DE ROUTE

"Je peux dire aujourd'hui toute ma satisfaction à propos des qualités routières de la S. Cette traction avant semble si bien équilibrée que seule une tendance à sous-virer modérée apparaît, même dans les virages abordés énergiquement."

### DIRECTION AGRÉABLE ET PRÉCISE

"La direction demeure toujours douce, précise, et si le pilote le désire, l'arrière glisse pratiquement au centimètre près, simplement en soulageant l'accélérateur."

### BON FREINAGE

"Les freins sont là, progressifs, bien équilibrés, puissants et durants. Voilà du beau travail!"

## ↓ Ses défauts

### VOITURE BRUYANTE À GRANDE VITESSE

"Non seulement la transmission siffle à plaisir – tout comme la 104 – mais les souffles aérodynamiques à grande vitesse prennent une importance alarmante pour le confort des occupants."

### CONSOMMATION PLUTÔT IMPORTANTE

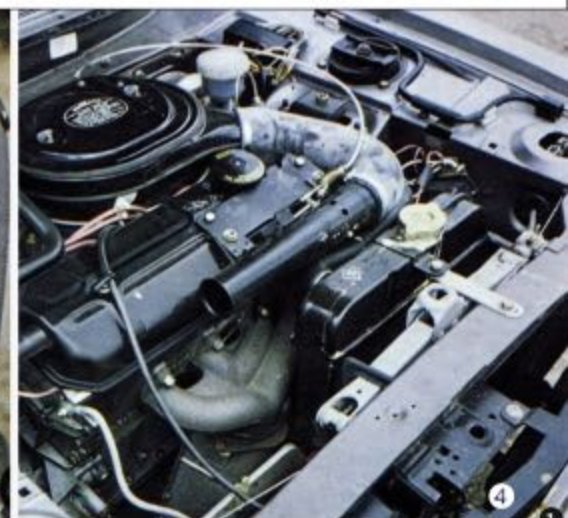
"La consommation à grande vitesse n'est pas exagérée puisqu'elle n'a pas dépassé 12,3 l aux 100 km durant notre essai routier, avec une consommation moyenne de 8,5 l à 70 km/h de moyenne. Pourtant, on fait mieux ailleurs."

### TRANSMISSION BRUYANTE ET BOÎTE PEU PRÉCISE

"La grille des quatre rapports n'offre qu'une ressemblance relative avec le H classique et la 3<sup>e</sup>, en particulier, n'est toujours pas là où on la cherche."



1- La 304 S n'est pas un foudre de guerre mais elle dispense malgré tout un bon agrément de conduite. 2- Les roues reçoivent de jolis enjoliveurs chromés. 3- Cette version S bénéficie des nouveaux feux monoblocs, les premières 304 ayant reçu des feux verticaux en forme de barrettes. 4- Ce 1 288 cm<sup>3</sup> voit sa puissance passer de 70 à 80 ch SAE, soit 74,5 ch DIN!



“ C'est à vrai dire la première fois que le Lion sochalien accepte officiellement de quitter son traditionnel complet-veston pour le survêtement. ”





1- La capacité du coffre est bonne mais le seuil de chargement est placé bien trop haut. 2- La 304 se présente comme une berline trois volumes très classique. 3- Confortable et accueillante, la banquette reçoit par ailleurs un similicuir de bonne facture. 4- La 304 S est équipée d'une grille d'aération dans les montants arrière latéraux.



## Extraits...

■ "Plutôt souple en ville, la voiture trouve sa vigueur au-dessus de 3000 tr/mn et les intermédiaires peuvent monter à 6500 tr/mn, ce qui correspond sur un compteur pratiquement exact à 115 km/h en 3<sup>e</sup>."

■ "Quoi qu'il en soit, la 304 S est amusante à conduire sur tous les types de routes mais plus particulièrement sur les itinéraires un peu sinueux."

■ "Quant à la stabilité en ligne droite, elle permet en toutes circonstances une conduite parfaitement décontractée et c'est à mon avis la première fois que Peugeot parvient à allier de la sorte la maniabilité et la facilité de conduite, cela avec l'apport d'une suspension confortable."

■ "L'équipement général de la S est très complet et le nouveau tableau de bord est en progrès. Essuie-glaces deux vitesses, lave-glace électrique et phares à iode permettent de rouler à fond sous la pluie."

■ "La 304 S conserve le charme discret de la bourgeoisie. Mais que l'on ne s'y trompe pas: elle dissimule sous ces allures une fougue surprenante, un tempérament de sportive prête à sauter de virage en virage, à s'offrir les travers les plus voluptueux, tout cela avant de broser sa robe et d'aller prendre le thé, les yeux baissés..."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

La 304 est une berline intermédiaire qui est née du besoin d' étoffer la gamme Peugeot de l'époque, composée alors essentiellement de la petite 204 et de la "grosse" 504. Aujourd'hui, la gamme du constructeur est devenue tentaculaire, et seule la 508 perpétue la tradition de la berline classique, un type de voiture en perte de vitesse. S'il fallait trouver une héritière directe à cette 304 de milieu de gamme, ce serait la 308, une berline compacte d'un nouveau genre, qui n'existait pas à l'époque !



# La vie de vos autos

Cette rubrique est la vôtre. Tous les 15 jours, *L'Auto-Journal* présente les voitures de ses lecteurs. L'occasion de partager votre expérience d'automobiliste: les joies, les déceptions, les surprises... **Tous les événements vécus avec votre voiture ont leur place ici !**

## ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ SKODA

«À 80 000 km, ma Skoda Fabia Combi 1.4 TDI (2008) a présenté des problèmes de ventilation d'habitacle, avec couinements, arrêts puis reprises, pendant plusieurs mois.

Puis panne totale. Verdict: un défaut récurrent sur les Skoda Fabia et Ibiza et les VW Polo de 2008. La réparation coûte environ 1 200 € HT ! J'ai demandé une prise en charge mais le concessionnaire m'a laissé entreprendre la démarche seul avec le service clientèle, en me demandant de ne pas évoquer les propos du chef d'atelier concernant la fréquence de cette panne. La seule contrepartie de la concession a été de me proposer une occasion avec une reprise 2 500 € sous la cote... Et malgré des e-mails, appels et courriers, la réponse demeure: «c'est une pièce d'usure». Pour moi, VW, c'est terminé.»

ThineV62, par e-mail

## Jean-Michel Damery nous parle de son AUDI A6 3.0 TFSI

**ACHETÉE D'OCCASION**  
(12/2009, 29 000 km) EN MARS 2013  
32 000 km PARCOURUS



«C'est sûr, la nouvelle A6, croisée sur un parking, lui met un coup de vieux: ses lignes sont plus modernes. Et mon A6 vient de me réclamer quatre pneus neufs Michelin, pour un total de 630 €, tandis que la révision "long life" des 60 000 km a coûté 676 €. À part cette facture salée mais correcte pour un véhicule de cette gamme, rien à signaler: pas une panne, pas un bruit, pas un couinement ! La consommation oscille entre 9 l et 12 l/100 km.»

## Vincent Lezenes nous parle de son Renault Espace V dCi 160 EDC Zen

«Le cockpit a été pour moi le vrai déclic: je l'appelle «le salon roulant», ma mère «le TGV» et ma femme «la navette spatiale».



«Suite à la revente de mon BMW X6, je roule depuis peu dans un Espace V, une façon pour moi de revivre mes plus grands moments d'automobiliste à bord de ma Renault Avantage. Mais rien à voir avec cette dernière: l'Espace est très bien fini, bien mieux que ma BMW Exclusive datant pourtant de 2009 et dont les nombreux plastiques venaient à peler ! La boîte EDC est une réelle bonne surprise. Sans doute un défaut de jeunesse: j'ai constaté un problème d'alignement de la portière passager, souci relevé sur plusieurs

modèles en concession. Le mode "confort" est une bénédiction, on a l'impression d'être à bord d'une Citroën, tout en gardant une excellente tenue de route. Le stop/start est moins efficace en boîte auto qu'en manuelle, il faut vraiment enfoncer la pédale de frein pour que le moteur s'arrête. Ce dernier n'est pas un foudre de guerre, pas nerveux pour un sou, plutôt du genre force tranquille. Les diodes qui courent dans l'habitacle et sur la planche de bord, les fauteuils hyperenveloppés: on se croirait dans un A380 !»

**ACHETÉE D'OCCASION (MARS 2015, 1 000 km); 4 000 km PARCOURUS;**  
**CONSO. MOYENNE: 6,6 l/100 km.**

**SES PANNES:** voiture livrée avec un défaut d'alignement de la portière passager et un rideau de toit ouvrant endommagé.



### aj L'avis de Brice Perrin

Il s'est fait attendre, le nouvel Espace ! Mais ça valait le coup: l'engin a une allure et une ambiance inimitables, même si l'habitacle est rentré dans le rang. Dans la famille des grands monospaces, c'est presque le dernier des Mohicans. Je lui souhaite de réussir, pour pouvoir lire d'autres témoignages aussi enthousiasmants !

**Vos autos nous intéressent**

**Vous souhaitez témoigner ? Envoyez un mail à [brice.perrin@mondadori.fr](mailto:brice.perrin@mondadori.fr)**



# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

## À quand un Kadjar essence automatique?

Sur le nouveau Kadjar, pourquoi Renault propose-t-il la boîte robotisée EDC uniquement en diesel? Il me semble que c'est à vous de dénoncer ces erreurs de décisions, marketing sans doute. **J. Le Calvez**

La raison peut aussi être d'ordre technique, mais dans ce cas précis, il s'agit d'une décision purement marketing, disons même commerciale, le constructeur s'intéressant en premier lieu au cœur de marché. Pour vous donner quelques raisons d'espérer, la future Mégane sera proposée en version essence/EDC. Comme il s'agit de la même base technique, il ne serait pas illogique de retrouver cette proposition sur le Kadjar.

CLÉMENT CHOULOT

Renault Kadjar



## Quel break compact?

Je recherche un break compact, fiable, économique et suffisamment spacieux. Je pense à la Toyota Auris Touring Sport Hybride, la VW Golf SW 1.4 TSI ou la Peugeot 308 SW BlueHDi 120. **M. Armengaud**

Je vois que nous n'avez pas d'a priori sur le type de motorisation. Personnellement, j'ai une nette préférence pour la Peugeot 308, habitable, très confortable et bien construite.

Volvo XC90



## Le XC90 peut tracter beaucoup plus!

Concernant le comparatif entre le Volvo XC90, le BMW X5 et l'Audi Q7, vous indiquez un poids tractable freiné pour le XC90 de 1 800 kg. Or, pour la version D5 essayée, le poids tractable freiné semble être de 2 700 kg. Pouvez-vous confirmer? **Mathias Brochard**

Vous avez raison, c'est la version D4 190 ch 2 roues motrices qui est limitée à 1 800 kg. Toutes nos excuses pour cette erreur.

YANN LEFEBVRE



Peugeot 308 SW



# HYUNDAI TUCSON

Après une éclipse de cinq ans, le Tucson revient à la charge avec de solides arguments. Si vous envisagez l'achat d'un SUV familial, il ne fait aucun doute que ce Hyundai mérite toute votre attention. Par **Pascal Richard** Photos **Yann Lefebvre**

**A**près l'épisode ix35, Hyundai revient à l'appellation Tucson. Concurrent direct des Nissan Qashqai, Peugeot 3008, Renault Kadjar et autre Volkswagen Tiguan, ce nouveau SUV, comme ses concurrents, soigne son look. Un physique avantageux qui laisse présager une nette préférence pour l'as-

phalte plutôt que pour les chemins de traverse. On notera toutefois que le Tucson peut recevoir une transmission intégrale sur les diesels 136 et 185 ch.

Sur le plan mécanique, la gamme est assez riche, avec pas moins de trois moteurs diesel (de 115 à 185 ch) et deux blocs essence (132 et 177 ch). Destiné

à une utilisation familiale, le Tucson affiche une bonne habitabilité et un coffre assez généreux (535 dm<sup>3</sup>). Au nombre de quatre, les finitions quant à elles proposent des panoplies d'équipements très complètes. Au final, tous ces ingrédients forment une gamme alléchante dans laquelle il nous tarde de nous plonger.

Le nouveau Tucson offre de bonnes qualités routières et un bon niveau de confort.



## LA GAMME

Moteurs / Prix	Initia	Intuitive	Creative	Executive	Bonus/malus écologique
<b>Diesel</b> 1.7 CRDi 115 ch 4x2	25 250 €	27 450 €	29 950 €	33 000 €	0 €
2.0 CRDi 136 ch 4x2	–	♥ 29 450 €	♥ 31 950 €	35 550 €	0 €
2.0 CRDi 136 ch 4x4	–	–	34 150 €	37 750 €	malus 250 €
2.0 CRDi 185 ch 4x4 Auto	–	–	37 150 €	40 950 €	malus 2 200 €
<b>Essence</b> 1.6 GDi 132 ch 4x2	22 750 €	24 950 €	27 450 €	–	malus 900 €
1.6 T-GDi 177 ch 4x4 Auto	–	–	–	37 150 €	malus 2 200 €





1

1- À défaut d'être très originale, la présentation intérieure est soignée. La position de conduite est facile à trouver. 2- Sur la partie arrière, la surface vitrée est assez réduite, ce qui pose des problèmes de visibilité.

2



## LES TRANSMISSIONS

### MANUELLE

Sur les versions diesel 1.7 CRDi et 2.0 CRDi 136 ch tout comme sur le 1.6 GDi, on trouve une boîte manuelle à 6 rapports qui se montre plutôt plaisante à l'usage. L'étagement, sans être une référence, ne pénalise pas l'exploitation de la mécanique.

### AUTOMATIQUE

Classique, avec le "gros diesel" ou à double embrayage avec le 1.6 T-GDi de 177 ch,

la transmission automatique se marie bien avec le Tucson, même si l'on aurait aimé que la boîte à double embrayage soit un peu plus réactive.

### INTÉGRALE

Montée d'office sur les versions 2.0 CRDi 185 ch et 1.6 T-GDi 177 ch, la transmission intégrale est également disponible avec le 2.0 CRDi 136 ch; elle implique alors un surcoût de 2 200 € qui se justifie uniquement si vous affrontez régulièrement des conditions de circulation difficiles.

**L/I/h/empattement: 4,47/1,85/1,64/2,67 m**

MOTEURS DIESEL	1.7 CRDi 115 ch	♥ 2.0 CRDi 136 ch	2.0 CRDi 185 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 4000	136 à 4000	185 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 1250	373 à 1500	400 à 1750
<b>Performances</b>			
Vitesse maxi (km/h)	174	184	198
Accélération 0-100 km/h (s)	12,2	11	10
Reprise 90-130 en 4 <sup>e</sup> (s)	11,8	10,5	9 en D
<b>Budget</b>			
Consommation moyenne (l/100 km)	6,4	7,1	8,1

MOTEURS ESSENCE	1.6 GDi 132 ch*	1.6 T-GDi 177 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	132 à 6300	177 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	161 à 4850	265 à 1500
<b>Performances</b>		
Vitesse maxi (km/h)	182	199
Accélération 0-100 km/h (s)	11,5	8,6
Reprise 90-130 en 4 <sup>e</sup> (s)	NC	8,6 en D
<b>Budget</b>		
Consommation moyenne (l/100 km)	6,3	8,9

\* données constructeur

## LES MOTEURS

### DIESEL

#### 1.7 CRDi 115 ch

Ce petit diesel est sans doute un peu juste pour un engin de ce format. Cependant, son couple maximal (280 Nm), disponible très tôt dans les tours (1 250 tr/mn), lui permet de donner le change en ville mais aussi sur route et il n'y a guère que sur autoroute que son manque d'allonge est réellement perceptible.

#### ♥ 2.0 CRDi 136 ch

Ce bloc se marie bien avec le Tucson. Face au chronomètre, ses prestations sont honorables, mais ce que l'on retiendra en premier lieu, c'est l'agrément de conduite, qui progresse sensiblement par rapport au 1.7 CRDi.

#### 2.0 CRDi 185 ch

Plus élitiste, ce bloc ne transforme pas le Tucson – malgré sa puissance respectable – en bête de course. La présence (obligatoire) de la boîte de vitesses automatique calme les ardeurs de la mécanique, qui se montre néanmoins plaisante sur tous les terrains. Dommage que le malus écologique soit au maximum sur cette version (2 200 €).

### ESSENCE

#### 1.6 GDi 132 ch

En entrée de gamme, on trouve ce petit 1 600 cm<sup>3</sup> à injection directe; il n'est sans doute pas le bloc le plus adapté au Tucson tant il manque de tonus pour animer un engin qui frise, voire dépasse suivant les finitions les 1 700 kg.

#### 1.6 T-GDi 177 ch

Avec un turbo qui lui souffle dans les bronches, le 1 600 cm<sup>3</sup> vu précédemment montre un tout autre visage. Performances, chrono et agrément de conduite sont à la hausse... tout comme le malus écologique, qui passe de 900 € (1.6 GDi) à 2 200 €.



## ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, accoudoir central arrière, aide au démarrage en côte, allumage automatique des phares, autoradio avec commandes au volant et 1 Go de stockage, banquette arrière fractionnable, climatisation manuelle, connexion Bluetooth, jantes alliage, prises USB et iPhone, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges arrière inclinables, vitres électriques AV/AR, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Initia	Intuitive	Creative	Executive
Caméra de recul	–	–	♥ série	♥ série
Capteur de pluie	–	série	série	série
Climatisation automatique	–	série	série	série
Ordinateur de bord avec écran couleur	–	–	série	série
Rails de toit	–	série	série	série
Régulateur/limiteur de vitesse	–	série	série	série
Sellerie cuir	–	–	–	série
Sièges AV réglables électriquement	–	–	–	série
Sièges AV/AR chauffants	–	–	série	série
Toit panoramique en verre (+ vélum électrique)	–	–	♥ 990 €	♥ 990 €



1- Avec un volume de 535 dm<sup>3</sup>, le coffre du Tucson se montre plutôt accueillant et le seuil de chargement (72 cm) n'est pas trop haut. 2- Contrôle des angles morts, aide au maintien dans la file, radar de proximité, tous ces équipements sont disponibles dans le Safety Pack (990 €). 3- Une gueule de baroudeur... mais un goût prononcé pour l'asphalte ! 4- La commande de boîte de vitesses est à la fois douce et précise. 5- Avec un espace aux jambes de 30 cm, les passagers des places arrière ne sont pas à l'étroit.



## LES FINITIONS

## INITIA

Dès le premier niveau de finition, le Tucson revendique une panoplie d'équipements très complète incluant notamment la climatisation (manuelle), l'allumage automatique des phares et un ensemble audio avec 1 Go de stockage. Côté moteurs, l'offre est un peu moins généreuse puisqu'elle se limite aux 1.7 CRDi et 1.6 GDi.

## ♥ INTUITIVE

Facturée 2 200 € de plus que l'exécution précédente, la finition Intuitive apporte le radar de stationnement arrière, le capteur de pluie, la climatisation automatique bizonale, le régulateur de vitesse, les rails de toit et une présentation plus soignée (volant cuir, vitres arrière surteintées...). Les aspects pratiques ne sont pas négligés non plus avec la présence, par exemple, d'un plancher de coffre modulable.

## ♥ CREATIVE

Passer de la finition Intuitive à la Creative implique un effort financier de 2 500 €. Parmi les équipements qui viennent enrichir une panoplie déjà bien garnie, on trouve l'assistance active au maintien de voie, le radar de stationnement avant, la caméra de recul, le frein de parking automatique (sur les versions à boîte automatique uniquement), la protection des bas de caisse, l'accès à bord et le démarrage sans clé ainsi que le GPS.

## EXECUTIVE

Suivant les motorisations, la plus huppée des finitions exige un coût supplémentaire allant de 3 050 € (1.7 CRDi) à 3 600 € (2.0 CRDi 136 et 185 ch). Un écart qui s'explique par le fait que le 1.7 CRDi n'a pas droit aux roues de 19 pouces. Pour le reste, on note principalement l'arrivée d'une sellerie cuir et de sièges avant ventilés à réglages électriques.





Si les passages de roue sont bien protégés, les flancs, eux, restent vulnérables.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### ♥ INITIA PLUS PACK

(700 €)

Comme son nom l'indique, ce pack ne concerne que la finition Initia. Il regroupe l'aide au stationnement arrière (bien utile pour la visibilité vers l'arrière, le Tucson étant particulièrement long), des rails de toit, le régulateur/limiteur de vitesse, le volant et le pommeau de levier de vitesses gainés de cuir. Un ensemble qui permet de se rapprocher de la finition Intuitive à moindre frais.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

### ENSEMBLE MULTIMÉDIA

(990 €)

Cette option est destinée à l'exécution Intuitive. L'ensemble regroupe une antenne de toit de type requin (fixe et compatible avec les lavages automatiques), une caméra de recul, un écran couleur tactile de 8 pouces et un GPS doté d'une cartographie Europe. À noter que cette option intègre également six mises à jour gratuites du système de navigation.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

### SAFETY PACK

(990 €)

Uniquement proposé sur la finition la plus huppée de la gamme (Exécutive), ce pack rassemble plusieurs systèmes d'aide à la conduite tels que le radar de proximité à l'arrière, qui détecte la présence de piétons ou d'objets dans l'environnement proche de la voiture lors des manœuvres, l'alerte de changement de voie (de série si vous optez pour un modèle équipé de la boîte automatique), le freinage d'urgence

automatique et la surveillance des angles morts. Un ensemble très complet qui se justifie surtout si vous faites beaucoup de route.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

### ♥ EDITION 1 PACK

(500 €)

Là encore, c'est la finition Executive qui est concernée. Très intéressant sur le plan financier, ce pack reprend l'essentiel des éléments qui composent le Safety Pack (moins le freinage d'urgence automatique), auxquels il ajoute le toit ouvrant panoramique avec vélum à commande électrique et l'éclairage intérieur à LED. À noter que ce pack, présent dans le catalogue des options au moment du lancement, sans restriction de temps, est proposé dans la limite des stocks disponibles.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

### ♥ TOIT OUVRANT PANORAMIQUE

(990 €)

Comme toujours, cette option apporte beaucoup en matière de vie à bord. C'est d'autant plus vrai sur le Tucson que ce dernier propose des coloris intérieurs assez sombres et que sa surface vitrée n'est pas démesurée (surtout à l'arrière). Du coup, ce puits de lumière qu'est le toit ouvrant en verre (occultable par un vélum à commande électrique) est véritablement le bienvenu. Toutefois, sur la finition Executive, il vaut mieux, tant qu'il est au programme, prendre ce toit ouvrant via l'Édition 1 Pack.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (SUR CREATIVE)

## NOTRE CHOIX

### 2.0 CRDi 136 ch 4x2 CREATIVE

31 950 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Agréable à regarder mais aussi à conduire, le Tucson cru 2015 n'a pas à rougir de ses prestations face aux ténors de la catégorie des SUV compacts. Sur le plan mécanique, le diesel 2.0 CRDi 136 ch est à notre sens le meilleur choix. Côté finition, même si l'exécution Intuitive ne démerite pas et peut très bien faire l'affaire car elle n'oublie rien d'essentiel, c'est tout de même la Creative qui offre le meilleur rapport prix/équipement.

## LES TEINTES

### Peinture opaque (gratuite)



Polar White

### Peintures métallisées 600 €



Platinum Silver



White Sand



Micron Grey



Moon Rock



Thunder Grey



Phantom Black



Ash Blue



Ara Blue



Ruby Wine

## LES JANTES



Jantes alliage de série sur la finition Initia.



Jantes alliage de série sur Intuitive et Creative.



Jantes alliage de série sur la finition Executive.



# VOLVO S60

La 2<sup>e</sup> génération de S60 arbore un style plus moderne et plus agréable. Côté fiabilité, si la mécanique n'avoue guère de faiblesse, en revanche, ce n'est pas le cas de l'électronique. Par Pascal Serres

**L**a Volvo S60 de 2<sup>e</sup> génération marque le renouveau de la marque ; et l'adoption d'un style plus moderne relègue les carrosseries anguleuses aux oubliettes. Le constructeur suédois, qui ne veut plus qu'aucun automobiliste ne soit tué dans une Volvo à l'horizon 2020, s'est également donné les moyens de ses ambitions : il a équipé sa S60 d'aides à la conduite de tout dernier cri. Si la berline a désormais de solides arguments à faire valoir pour séduire l'automobiliste, il est toutefois encore regrettable que les prix des pièces détachées soient souvent plus élevés que la moyenne. Si on ajoute à cela une gamme de moteurs (essence) gourmands, le budget d'utilisation s'avère un peu plus important que celui de la concurrence.

## LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
2.0 T	203	9,5	Un ancien moteur moyennement agréable et qui manque de tonus à bas régime.
T3	150	8	Ce "petit" bloc rend bien service mais ne permet pas vraiment de faire des folies.
T4	180	8,3	Nerveuse et disponible à tous les régimes, cette mécanique est intéressante et polyvalente.
T5	240/245	11,5	Un bon compromis pour ce moteur, qui est aussi le plus puissant des 4 cylindres.
T6	304	13	Une berline à 4 roues motrices, performante, gourmande et introuvable en occasion !
D2	115	7,2	Cet unique 4 cylindres diesel est trop juste pour un usage routier agréable.
D3	136	7,1	Même s'il n'est pas un foudre de guerre, ce moteur est souple et volontaire.
D3	163	7,5	Plus de puissance et d'agrément mais sa rareté rend cette version chère en occasion.
D4	163/181	7,5	Bien qu'intéressant, ce moteur disponible en 4 roues motrices est gourmand et coûteux.
D5	205/215	8	La puissance augmente... autant que le budget d'utilisation.



### LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 12 000 €

Diesel : à partir de 12 500 €

Génération : actuelle (2<sup>e</sup>)

Commercialisation : depuis mars 2010

Restylage : 2013

Carrosserie : berline 5 portes

Modèles en circulation : 4 750





## NOTRE CHOIX

**D3 136 ch  
MOMENTUM**  
de 2014

1<sup>er</sup> prix prospecté : **19 990 €**  
27 139 km



## NOS MESURES

### Moteur/Transmission

Puissance maxi	136 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	350 Nm à 1 500 tr/mn
Type	5 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 984 cm <sup>3</sup> /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

### Châssis

Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	215/50 R 17

### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,62/1,86/1,48/2,78 m
Poids/tractable freiné	1 470/1 600 kg

### Performances

1 000 m d. a.	32,8 s
0 à 100 km	10,8 s
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	9,3/11,4/15,7 s
Vitesse maxi	195 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/65 m

### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/144 cm
Volume de coffre	417 dm <sup>3</sup>

## LE BUDGET

Assurance*: 950 €	Carte grise**: 233,10 €
-------------------	-------------------------

### Consommations

Moyenne	7,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,9/6,9/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	944 km/67 l

## Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	300 €	Kit de distribution	200 €
Amortisseurs AR	420 €	Embrayage	650 €
Disques AV	230 €	FAP	700 €
Disques AR	210 €	Pneus (1 paire)	340 €
Plaquettes AV	150 €	Feu AV	450 €
Plaquettes AR	140 €	Feu AR	280 €
Filtre à air	35 €	Bouclier AV	650 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	550 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

# LES PANNES

109

## PANNES IMMOBILISANTES / PÉNALISANTES

### MOTEUR DIESEL

Encrassement de la vanne EGR, des injecteurs, du turbo et/ou du filtre à particules, notamment sur les voitures qui ne roulent qu'en ville. Attention à la dilution de carburant dans l'huile, qui peut conduire à l'emballement du moteur. Le constructeur prescrit des contrôles plus fréquents.

## AUTRES DÉFAILLANCES

### HABITACLE

Apparition de bruits au niveau du tableau de bord et du rétro intérieur. Le cuir des sièges et du levier de vitesses se découd.

### CARROSSERIE

Défaillance de la fermeture de la trappe à carburant (commande électrique à remplacer). Panne récurrente du système de gestion d'arrivée d'air

dans le compartiment moteur (biellettes de volet fragile).

### ÉLECTRONIQUE

Coupure de l'affichage du tableau de bord en roulant. Le boîtier CEM (module électronique central) est en cause et doit être mis à jour. Impossibilité de lire un fichier de musique depuis une clé USB ou un lecteur nomade. La mise à jour du système peut résoudre le souci.

## LES RAPPELS

## MAJEURS & MINEURS

### ÉLECTRONIQUE (AOÛT 2013)

Boîtier électronique central (CEM) à reprogrammer en raison d'un défaut de fonctionnement des essuie-glaces, des clignotants, des feux de route et d'un risque de déchargement de la batterie.

### TÉMOIN DE PRESSION D'HUILE (NOVEMBRE 2013)

Sur les S60 de 2011 et 2012, le capteur de pression d'huile n'a pas été activé dans le logiciel d'origine et n'indique aucune information sur la pression d'huile.

### AIRBAG (OCTOBRE 2012)

La vis de fixation de la garniture du montant de pare-brise peut être trop serrée, empêchant le déploiement correct de l'airbag latéral (modèles du millésime 2013).

### AIRBAG (MARS 2012)

Sur les S60 de 2012, risque de dysfonctionnement de l'airbag passager en raison d'un faisceau électrique mal fixé sur l'armature du siège passager avant.

### ALIMENTATION EN CARBURANT (JANVIER 2011)

Sur les S60 D5, une canalisation de carburant mal fixée dans le compartiment moteur peut finir par se percer et causer un incendie suite à une fuite de carburant.

### ACCESSOIRES

#### (JANVIER 2014)

Sur les Volvo S60 équipées du moteur diesel à 5 cylindres, la courroie d'entraînement des accessoires peut s'user prématurément (poulie à remplacer).

### SIÈGES

#### (MARS 2011)

Sur les S60 de 2009 à 2011, la course de déplacement des sièges avant peut être excessive (ergots d'arrêt mal montés).

## LE BILAN FIABILITÉ

Réputés fiables, les modèles Volvo ne sont pourtant pas exempts de soucis. Pour preuve, la S60 a dû faire face à de nombreux rappels sur une longue partie de sa carrière. Ces derniers concernent toutefois presque exclusivement l'électronique. La mécanique affichant pour sa part une très bonne tenue dans le temps.



Offre valable 2 mois en France Métropolitaine. Tarifs étrangers, nous consulter. Mondadori France SAS au capital de 476 035 510 €. R.C.S 452 791 262. 8, rue François Ory - 92543 MONTRouGE CEDEX. Conformément à la loi "informatique et libertés" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de ces données par simple courrier. Sauf refus de votre part, ces informations pourront être utilisées par des partenaires.



# LE PRIX DU NEUF

## ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>MITO</b>			
1.4 MPI 70 ch Progression	4	150	14 490
1.4 MPI 78 ch Distinctive	5	0	16 990
0.9 TwinAir 105 ch Distinctive	5	0	18 590
1.4 MultiAir 140 ch Exclusive TCT	7	0	23 090
1.4 MultiAir 170 ch Quadrifoglio Verde TCT	9	0	25 190
1.3 JTDm 85 ch Distinctive	4	0	20 340
1.6 JTDm 120 ch Exclusive	6	0	23 040
Surcoût Exclusive : Distinctive + 1 600 €			
<b>GIULIETTA</b>			
1.4 Tjet 105 ch Impression	6	500	21 190
1.4 Tjet 120 ch Distinctive	7	500	24 000
1.4 MultiAir 170 ch Distinctive	7	0	27 000
Quadrifoglio Verde TCT	14	2 200	34 600
1.6 JTDm 120 ch Distinctive	5	0	26 600
2.0 JTDm 150 ch Distinctive	7	0	28 600
2.0 JTDm 175 ch Distinctive TCT	9	0	32 300
Surcoût Exclusive : Distinctive + 2 850 €			
<b>4C</b>			
1750 TBI 240 ch Coupé TCT	14	2 200	63 200
1750 TBI 240 ch Spider TCT	14	2 200	73 000

## AUDI



**Audi**

Premium Murat

105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e

Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>A1</b>			
1.0 TFSI 95 ch Attraction	5	0	17 700
1.0 TFSI 95 ch S tronic 7	5	0	19 480
1.4 TFSI 122 ch Attraction	6	0	19 700
1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Attraction	6	0	21 480
1.4 TFSI 150 ch Ambition	7	0	24 500
1.4 TFSI COD 150 ch S tronic 7 Ambition	7	0	26 280
1.8 TFSI 192 ch Ambition	10	0	27 700
2.0 TFSI 231 ch S1	14	2 200	34 300
1.4 TDI ultra 90 ch Attraction	4	0	19 400
1.4 TDI 90 ch S tronic 7 Attraction	4	0	21 180
1.6 TDI 116 ch Attraction	5	0	20 700
1.6 TDI 116 ch S tronic 7 Attraction	5	0	22 480
<b>A1 SPORTBACK (5 PORTES)</b>			
Surcoût : 3 portes + 800 €			
<b>A3 (3 PORTES)</b>			
1.2 TFSI 110 ch Attraction	6	0	24 100
1.2 TFSI 110 ch S tronic	6	0	26 170
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	25 110
1.4 TFSI 125 ch S tronic	7	0	27 180
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambition	8	0	28 680
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic Ambition	8	0	30 750
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	30 750
1.8 TFSI 180 ch S tronic Ambition	10	0	32 820
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic Ambition	10	150	34 970
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	56 270
1.6 TDI ultra 110 ch Attraction	5	0	25 900
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	25 670
1.6 TDI 110 ch S tronic Attraction	6	0	27 740
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	27 720
2.0 TDI 150 ch S tronic Attraction	8	0	29 790
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	29 870
2.0 TDI 184 ch Ambition	10	0	32 180
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic Ambition	10	0	36 400
<b>A3 SPORTBACK (5 PORTES)</b>			
RS 3 S tronic	25	4 000	57 900
e-tron 204 ch Ambition	6	4 000	39 490
e-tron 204 ch Ambition Luxe	6	4 000	44 540
<b>A3 BERLINE (4 PORTES)</b>			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	26 680
1.4 TFSI 125 ch S tronic 7 Attraction	7	0	28 930
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambition	8	0	30 430
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic Ambition	8	0	32 500
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	32 500
1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambition	10	0	34 750
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Ambition	10	900	36 720
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	47 990
1.6 TDI ultra 110 ch Attraction	5	0	27 650
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	27 420
1.6 TDI 110 ch S tronic 7 Attraction	6	0	29 490
1.6 TDI 110 ch Quattro Attraction	6	0	29 570
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	29 470
2.0 TDI 150 ch S tronic 6 Attraction	8	0	31 540
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	31 620
2.0 TDI 184 ch Ambition	10	0	33 930
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 6 Ambition	10	0	38 150
<b>A3 CABRIOLET</b>			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	32 110

1.4 TFSI 125 ch S tronic 7 Attraction	7	0	34 180
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Ambition	8	0	35 680
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic 7 Ambition	8	0	37 750
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	250	37 750
1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambition	10	250	39 820
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Ambition	10	1 600	41 970
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	32 670
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	34 720
2.0 TDI 150 ch S tronic 6 Attraction	8	0	36 790
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	36 870
2.0 TDI 184 ch Ambition	10	0	39 180
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 6 Ambition	10	0	43 400

<b>A4</b>			
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	30 980
1.8 TFSI 170 ch Multitronic Attraction	9	0	32 980
1.8 TFSI 170 ch Quattro Attraction	9	0	33 480
2.0 TFSI 225 ch Attraction	13	500	35 100
2.0 TFSI 225 ch Multitronic	13	500	37 100
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	2 200	37 060
3.0 TFSI 333 ch S4 Quattro S tronic 7	22	4 000	64 400
2.0 TDI ultra 136 ch Attraction	7	0	32 630
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	32 630
2.0 TDI 150 ch Multitronic Attraction	8	0	34 630
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	35 130
2.0 TDI ultra 163 ch Attraction	9	0	35 100
2.0 TDI 190 ch Attraction	10	0	35 460
2.0 TDI 190 ch Multitronic 8 Attraction	10	0	37 460
2.0 TDI 190 ch Quattro Attraction	10	0	37 960

<b>A4 AVANT (BREAK)</b>			
Surcoût : berline + 1 350 €			
4.2 FSI 450 ch RS4 Quattro S tronic 7	35	8 000	87 580
<b>A4 ALLROAD QUATTRO</b>			
2.0 TFSI 225 ch Ambition	13	2 200	43 630
2.0 TFSI 225 ch S tronic 7 Ambition	13	2 200	45 830
2.0 TDI 150 ch Clean Diesel Ambition	8	250	41 160
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambition	11	500	43 990
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel S tronic 7 Ambition	11	900	46 190
3.0 V6 TDI 245 ch S tronic 7 Ambition	15	2 200	53 250

<b>A5 COUPÉ</b>			
1.8 TFSI 177 ch Attraction	9	0	36 440
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	250	40 780
3.0 TFSI 272 ch Ambition Quattro S tronic	17	2 200	54 210
S5 333 ch Quattro S tronic 7	22	3 000	70 730
2.0 TDI Ultra 163 ch Attraction	8	0	39 710
2.0 TDI 190 ch Attraction	10	0	40 070
3.0 TDI 218 ch Ambition Quattro S tronic	14	2 200	50 670
3.0 TDI 245 ch Ambition Quattro S tronic	14	2 200	55 580
Surcoût Ambition : Attraction + 3 200 €			
Surcoût S-Line : Ambition + 4 500 €			
Surcoût Ambition Luxe : S-Line + 2 250 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 400 €			

<b>A5 SPORTBACK</b>			
1.8 TFSI 177 ch Attraction	10	150	35 740
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	250	40 080
3.0 TFSI 272 ch Ambition Quattro S tronic	17	3 000	52 010
S5 333 ch Quattro S tronic 7	22	3 000	70 030
2.0 TDI Ultra 136 ch Attraction	7	0	35 320
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	36 820
2.0 TDI Ultra 163 ch Attraction	8	0	39 010
2.0 TDI 190 ch Attraction	10	0	39 370
3.0 TDI 218 ch Ambition Quattro S tronic	13	2 200	48 470
3.0 TDI 245 ch Ambition Quattro S tronic	15	2 200	53 380
Surcoût Ambition : Attraction + 1 700 €			
Surcoût S-Line : Ambition + 5 400 €			
Surcoût Ambition Luxe : S-Line + 2 400 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 850 €			

<b>A5 CABRIOLET</b>			
1.8 TFSI 177 ch Ambition	9	250	44 240
2.0 TFSI 230 ch Ambition	13	500	48 580
3.0 TFSI 272 ch Ambition Quattro S tronic	17	3 600	58 810
S5 333 ch Quattro S tronic 7	22	3 600	75 160
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	0	45 440
2.0 TDI 190 ch Ambition	10	0	47 870
3.0 TDI 218 ch Ambition Quattro S tronic	13	2 200	55 270
3.0 TDI 245 ch Ambition Quattro S tronic	15	2 200	60 190
Surcoût S-Line : Ambition + 4 700 €			
Surcoût Ambition Luxe : S-Line + 2 000 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 950 €			

<b>NOUVELLE A6</b>			
1.8 TFSI 190 ch Ambition	10	250	41 920
1.8 TFSI ultra 190 ch S tronic 7 Ambition	10	150	44 220
2.0 TFSI 252 ch S tronic 7 Ambition	15	250	48 720
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7 Ambition	15	250	51 620
3.0 V6 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambition	22	2 200	57 660
4.0 TFSI 450 ch Quattro S tronic 7 S6	31	8 000	92 570

2.0 TDI ultra 150 ch Ambition	7	0	40 500
2.0 TDI ultra 150 ch S tronic 7 Ambition	7	0	42 800
2.0 TDI ultra 190 ch Ambition	10	0	42 840
2.0 TDI ultra 190 ch S tronic 7 Ambition	10	0	45 140
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic Ambition	10	0	48 040
3.0 V6 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition	12	0	49 230
3.0 V6 TDI 218 ch Quattro S tronic 7 Ambition	12	0	52 130
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition	16	150	55 520
3.0 BITDI 320 ch Quattro Tiptronic 8 S line	21	2 200	64 770

<b>NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)</b>			
Surcoût : berline + 2 600 €			
4.0 V6 TFSI 560 ch RS6	47	8 000	123 830

<b>A6 ALLROAD QUATTRO</b>			
3.0 V6 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambition	22	3 600	64 260
3.0 V6 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition	13	900	58 730
3.0 V6 TDI 272 ch S tronic 7 Ambition	16	900	62 120
3.0 BITDI 320 ch Tiptronic 8 Ambition Luxe	21	2 200	72 320

<b>NOUVELLE A7 SPORTBACK</b>			
1. TFSI 190 ch S tronic 7 Ambition	10	0	54 680
2.0 TFSI 252 ch S tronic 7 Ambition	15	250	59 790
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7 Ambition	15	1 600	62 790
3.0 V6 TFSI Quattro S tronic 7	22	3 000	69 630
4.0 TFSI 560 ch Quattro Tiptronic 8	47	8 000	132 970
3.0 V6 TDI 218 ch ultra Ambition S tronic	12	0	61 820
3.0 V6 TDI 218 ch Quattro Ambition S tronic	12	250	64 820
3.0 V6 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition	16	250	68 520
3.0 V6 TDI 320 ch Quattro Tiptronic Ambition	21	2 200	72 580

<b>A6</b>			
3.0 V6 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic 8	20	3 600	90 170
Hybrid 245 ch	12	500	91 860
4.0 V6 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic 8	33	8 000	111 070
3.0 V6 TDI 262 ch Quattro Tiptronic 8	16	1 600	87 610
4.2 V8 TDI 385 ch Quattro Tiptronic 8	27	4 000	106 250

<b>A7</b>			
1.4 TFSI COD ultra 150 ch Attraction	8	250	31 570
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic 6 Attraction	8	150	33 670
2.0 TFSI 180 ch Quattro Attraction	10	900	37 200
2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 Ambition	13	1 600	43 110
2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 7 S line	13	2 200	45 760
2.5 TFSI 310 ch RS	23	6 500	62 500
2.0 TDI 120 ch Attraction	6	0	30 060
2.0 TDI ultra 150 ch Attraction	8	0	31 780
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	8	0	33 980
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic Attraction	8	0	36 080
2.0 TDI 184 ch Quattro	10	250	36 930
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 7 Attraction	10	150	39 030

Q5			
2.0 TFSI 180 ch Quattro Ambiente	11	2 200	41 420
2.0 TFSI 225 ch Quattro Ambiente	14	2 200	43 900
2.0 TFSI 225 ch Quattro Tiptronic 8 Amb.	14	2 200	46 100
2.0 TDI 150 ch ultra Ambiente	8	0	38 170
2.0 TDI 150 ch Ambiente	8	500	40 670
2.0 TDI 190 ch Ambiente	11	900	43 850
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic Amb.	11	900	46 050
3.0 TDI 258 ch S tronic 7 Ambiente	15	900	
Q7			
3.0 TFSI V6 333 ch Ambition Luxe 5 pl.	22	3 000	75 600
3.0 TFSI V6 333 ch Ambition Luxe 7pl	22	3 000	77 250
3.0 V6 TDI Clean diesel 272 ch Amb. 5pl	15	900	63 500
3.0 V6 TDI Clean diesel 245 ch Amb. 7pl	15	1 600	67 500



420d 190 ch Lounge	10	0	41 200
420d 190 ch xDrive Lounge	10	0	43 600
425d 218 ch Lounge	12	150	44 060
430d 258 ch Lounge	15	0	50 150
430d xDrive 258 ch Lounge	15	250	52 550
435d 313 ch xDrive Lounge	20	500	56 200

## SÉRIE 4 GRAN COUPE

428i 245 ch Lounge	15	1 600	43 500
428i 245 ch xDrive Lounge BVA8	15	2 200	48 100
435i 306 ch Lounge	20	4 000	50 350
435i 306 ch xDrive Lounge	20	6 500	54 950
418d 150 ch Lounge	7	0	38 200
420d 190 ch Lounge	10	0	41 200
420d 190 ch xDrive Lounge	10	0	43 600
430d 258 ch Lounge	10	150	50 150
430d 258 ch xDrive Lounge	10	250	52 550
435d 313 ch xDrive Lounge	10	900	56 200

## SÉRIE 4 CABRIOLET

420i 184 ch Lounge	10	1 600	46 800
428i 245 ch Lounge	15	2 200	51 350
435i 306 ch Lounge	20	4 000	56 850
435i 306 ch xDrive Lounge BVA8	20	3 800	61 450
M4 431 ch	32	8 000	88 700
420d 190 ch Lounge	10	150	48 800
425d 218 ch Lounge	12	250	52 000
430d 258 ch Lounge	15	250	57 250
435d 258 ch xDrive Lounge	15	1 600	62 950

## SÉRIE 5

528i 245 ch Lounge Plus	15	1 600	50 850
528i 245 ch xDrive Lounge Plus	15	900	55 750
535i 306 ch Lounge Plus	20	4 000	57 500
535i 306 ch xDrive Lounge Plus	20	3 000	62 400

ActiveHybrid 5 340 ch Lounge Plus	19	900	68 700
M5 V8 560 ch	47	8 000	119 600

518d 150 ch Lounge	8	0	39 990
520d 190 ch Lounge	10	0	43 850
520d xDrive 184 ch Lounge BVA8	10	0	48 750

525d 218 ch Lounge Plus	12	0	50 800
525d xDrive 218 ch Lounge Plus BVA8	12	150	55 700
530d 258 ch Lounge Plus	15	150	56 500

530d xDrive 258 ch Lounge Plus BVA8	15	500	59 500
535d 313 ch Lounge Plus BVA8	20	250	61 800
535d xDrive 313 ch Lounge Plus BVA8	20	900	64 400

M550d 381 ch xDrive M Performance	26	2 200	88 300
-----------------------------------	----	-------	--------

## SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Surcoût: berline (par 540) + 2 500 € / M5 + 2 050 €

## SÉRIE 5 GT

535i 306 ch xDrive Lounge Plus	20	6 500	68 900
520d 184 ch Lounge Plus	10	500	55 900

530d 258 ch Lounge Plus	15	1 600	63 350
530d xDrive 258 ch Lounge Plus	16	2 200	65 950
535d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	2 200	70 900

## SÉRIE 6 COUPE

640i 320 ch Lounge Plus	21	2 200	84 350
650i 450 ch Lounge Plus	34	6 500	97 750
650i xDrive 450 ch Lounge Plus	34	8 000	101 150

M6 560 ch DKG7	47	8 000	135 150
640d 313 ch Lounge Plus	20	250	88 100
640d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	900	91 000

## SÉRIE 6 CABRIOLET

640i 320 ch Lounge Plus	21	3 000	93 450
650i 450 ch Lounge Plus	34	8 000	106 850
650i xDrive 450 ch Lounge Plus	34	8 000	110 250

M6 560 ch DKG7	47	8 000	142 600
640d 313 ch Lounge Plus	20	500	96 700
640d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	900	100 100

## SÉRIE 6 GRANCOUPE

640i 320 ch Lounge Plus	21	2 200	86 550
650i 450 ch Lounge Plus	34	6 500	99 950
650i xDrive 450 ch Lounge Plus	34	8 000	103 350

M6 560 ch DKG7	47	8 000	139 900
640d 313 ch Lounge Plus	20	500	89 100
640d 313 ch xDrive Lounge Plus	20	900	92 500

## NOUVELLE SÉRIE 7 BERLINE

740i 326 ch Exclusive	21	4 000	91 100
750i 450 ch xDrive Exclusive	34	4 000	120 900
730d 265 ch	15	0	86 500

730d 265 ch xDrive 265ch	16	0	89 900
--------------------------	----	---	--------

## NOUVELLE SÉRIE 7 LIMOUSINE

730d 265 ch xDrive	16	0	97 250
740Li 450 ch xDrive	21	1 600	98 300
750Li 450 ch xDrive	34	6 500	126 500

## NOUVELLE X1

sDrive 18i 136 ch Lounge	NC	NC	31 950
xDrive 20i 192 ch Lounge	11	900	39 950
xDrive 25i 231 ch Lounge	13	900	42 700

sDrive 18d 150 ch Lounge	7	0	34 600
xDrive 20d 190 ch Lounge	8	0	42 000
xDrive 25d 231 ch Lounge	13	150	44 150

## X3

sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	41 200
xDrive 28i 245 ch Lounge BVA	15	2 200	49 000
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	57 200

sDrive 18d 150 ch Lounge	8	0	38 700
xDrive 20d 190 ch Lounge	10	250	43 750
xDrive 30d 258 ch Lounge BVA	15	900	52 100

xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	20	2 200	60 600
-----------------------------------	----	-------	--------

## X4

xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA	15	2 200	56 100
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	60 500
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus	10	0	50 800

xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA	15	900	59 200
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	2	2 200	63 900

xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus	20	6 500	69 000
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl)	20	6 500	71 450
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus	25	8 000	85 300
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl)	25	8 000	87 750
sDrive 25d 231 ch Lounge	13	250	53 950
sDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl)	13	500	58 700
xDrive 25d 231 ch Lounge	13	900	56 950
xDrive 25d 231 ch Lounge (7 pl)	13	900	61 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	67 450
xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7 pl)	16	2 200	69 900
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	20	2 200	72 450
xDrive 40d 313 ch Lounge plus (7 pl)	20	2 200	74 900
M50d 381 ch M Sport (7 pl)	26	2 200	99 500
M 575 ch	49	8 000	126 000
xDrive 40e 313 ch Lounge Plus	13	72 450	

## NOUVEAU X6

xDrive 35i 306 ch Lounge Plus	20	6 500	72 800
xDrive 50i 450 ch Lounge Plus	34	8 000	88 950
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	71 250
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	16	2 200	76 250
xDrive M50d 381 ch	26	2 200	98 900
M 575 ch	49	8 000	133 800

## Z4 CABRIOLET

sDrive 18i 156 ch Lounge	9	2 200	37 150
sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	40 150
sDrive 28i 245 ch Lounge	15	2 200	46 350
sDrive 35i 306 ch Lounge	21	8 000	51 500
sDrive 35i 340 ch M Sport DKG7	23	8 000	65 300

## i8

3Pure Impulse 362 ch	11	4 000	136 800
----------------------	----	-------	---------

## CITROËN

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

## C-ZERO

C-Zero Comfort	1	6 300	26 900
----------------	---	-------	--------

## C1 (3 PORTES)

1.0 VTI 68 ch Live	4	0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Feel	4	0	12 650
Surcoût Feel: Live + 1 700 €			
Surcoût Shine: Feel + 1 300 €			

## NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 500 €			
---------------------------	--	--	--

## C3

1.0 PureTech 68 ch Attraction	4	0	13 600
1.2 PureTech 82 ch Attraction	4	0	14 200
1.2 PureTech 110 ch Exclusive	5	0	20 050

1.6 BlueHDi 75 ch Attraction	4	0	15 800
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	5	0	19 250
Surcoût Confort: Attraction + 2 000 €			
Surcoût Exclusive: Confort + 2 250 €			

## C3 PICASSO

1.4 VTI 95 ch Confort	5	250	18 550
1.2 PureTech 110 ch Confort	6	0	19 350
1.6 Blue HDi 100 ch Confort	5	0	21 100

Surcoût Exclusive: Confort + 2 000 €			
--------------------------------------	--	--	--

## C4 CACTUS (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	18 900
1.6 Blue HDi 100 ch Feel	5	0	20 350

Surcoût Feel: Live + 1 750 €			
Surcoût Shine: Feel + 1 750 €			

## C4 BERLINE (5 PORTES)

1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	19 900
1.2 PureTech 130 ch Feel	6	0	22 650
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	22 150

1.6 BlueHDi 120 ch Live	6	0	23 350
2.0 BlueHDi 150 ch Shine	7	0	29 700
Surcoût Feel: Live + 1 550 €			
Surcoût Shine: Feel + 3 200 €			

## C4 PICASSO

1.2 PureTech 130 ch Attraction	7	0	24 400
1.6 THP 165 ch Intensive Auto.	9	0	30 350
1.6 BlueHDi 100 ch Attraction	5	0	25 400

1.6 BlueHDi 120 ch Attraction	6	0	26 400
2.0 BlueHDi 150 ch Intensive	7	0	31 350
Surcoût Confort: Attraction + 1 550 €			
Surcoût Intensive: Confort + 1 900 €			
Surcoût Exclusive: Intensive + 3 100 €			

## GRAND C4 PICASSO

Surcoût: C4 Picasso + 1 200 €			
-------------------------------	--	--	--

## C4 AIRCROSS

1.6 HDi 115 ch Confort	6	0	29 450
Surcoût Exclusive: Confort + 4 850 €			

## C5

2.0 BlueHDi 150 ch Confort	7	0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch Confort Auto.	9	0	35 000
Surcoût Exclusive: Confort + 3 250 €			

## C5 TOURER (BREAK)

Surcoût: berline + 1 100 €			
----------------------------	--	--	--

## C5 TOURER XTR

2.0 BlueHDi 150 ch Exclusive	7	0	38 550
2.0 BlueHDi 180 ch Exclusive Auto.	7	0	40 650

## NEMO MULTISPACE

1.3 HDi 80 ch Attraction	4	0	16 000
Surcoût Confort: Attraction + 2 050 €			
Surcoût XTR: Confort + 400 €			

## NOUVEAU BERLINGO MULTISPACE

1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4	0	21 300
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	22 000
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6	0	24 150

Surcoût XTR: Feel + 700 €			
Surcoût Shine: XTR + 2 500 €			

**DACIA**

Trouvez votre Dacia sur  
[www.daciaparis.fr](http://www.daciaparis.fr)

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

SANDERO	5	0	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 300
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 250
1.5 dCi 90 ch Laureate	4	0	12 950
Surcoût Ambiance: "base" + 1 060 €			
Surcoût Laureate: Ambiance + 1 100 €			

SANDERO STEPWAY	5	0	11 100
0.9 TCe 90 Ambiance	5	0	12 650
1.5 dCi 90 Ambiance	5	0	12 650
Surcoût Prestige: Ambiance + 1 500 €			

LOGAN	5	0	7 790
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 100
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 050
1.5 dCi 90 ch Laureate	4	0	12 750
Surcoût Ambiance: "base" + 1 060 €			
Surcoût Laureate: Ambiance + 1 100 €			

LOGAN MCV	5	0	11 100
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	12 650
1.5 dCi 90 ch Ambiance	5	0	12 650
Surcoût Prestige: Ambiance + 1 500 €			



1.0 EcoBoost S&S 100 Edition	5	0	15 800
1.0 EcoBoost S&S 100 PowerShift Edition	5	0	17 000
1.0 EcoBoost S&S 100 ch Black & White	5	0	16 500
1.0 80 ch S&S 100 Titanium	4	0	16 150
1.0 EcoBoost S&S 100 ch S&S	5	0	17 100
1.0 EcoBoost S&S 100 ch PowerShift	5	0	18 300
1.0 EcoBoost S&S 125 ch	6	0	17 600
1.0 EcoBoost S&S 140 ch Red Edition	7	0	18 250
1.0 EcoBoost S&S 140 ch Black Edition	7	0	18 750
1.0 EcoBoost S&S 140 ch ST	10	0	24 450
1.5 TDCI 75 ch FAP Edition	4	0	16 300
1.6 TDCI 95 ch FAP Edition	5	0	17 150
1.5 TDCI 75 ch FAP	4	0	17 600
1.6 TDCI 95 ch FAP	5	0	18 450
1.6 TDCI 95 ch ECOnetic FAP	4	0	18 450
1.5 TDCI 75 ch FAP Black & White	4	0	17 000
1.6 TDCI 95 ch FAP Black & White	5	0	17 850

#### FIESTA (5 PORTES)

Surcoût: berline 3 portes + 800 € sauf Red/Black Edition et ST

#### NOUVELLE FOCUS

1.6 Ti-VCT 85ch Trend	5	250	18 400
1.0 EcoBoost 100 ch S&S Trend	5	0	20 400
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Trend	5	0	21 600
1.0 EcoBoost 100 ch S&S Titanium	5	0	22 400
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Titanium	6	0	23 600
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium	6	0	24 800
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Titanium	6	0	23 600
1.6 Ti-VCT 125 ch PowerShift Titanium	7	900	24 900
1.5 EcoBoost 182 ch S&S Titanium	6	0	26 000
1.5 EcoBoost 150 ch S&S BVA6 Titanium	6	250	26 500
1.5 EcoBoost 182 ch S&S BVA6 Titanium	6	250	27 700
1.6 TDCI 95 ch S&S Titanium	5	0	24 200
1.6 TDCI 115 ch S&S Titanium	6	0	25 400
2.0 TDCI 150 ch S&S Titanium	7	0	26 800
2.0 TDCI 150 ch S&S PowerShift Titanium	8	0	28 500
2.0 EcoBoost 250 ch S&S ST	15	2 200	29 000
2.0 TDCI 185 ch S&S ST	15	0	30 500

#### NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)

Surcoût: berline 4-5 portes + 600 €

#### B-MAX

1.4 90 ch Ambiente	5	250	11 990
1.4 90 ch Edition	5	250	17 950
1.0 EcoBoost 90 ch S&S Edition	5	0	19 350
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Edition	6	0	20 150
1.6 150 ch PowerShift Edition	6	0	20 150
1.4 90 ch Titanium	5	250	19 300
1.0 EcoBoost S&S 125 Titanium	6	0	21 000
1.6 105 ch PowerShift Titanium	6	900	21 000
1.5 TDCI 75 ch FAP Edition	4	0	20 150
1.6 TDCI 95 FAP Edition	5	0	21 000
1.5 TDCI 75 FAP Titanium	4	0	21 000
1.6 TDCI 95 FAP Titanium	5	0	21 850

#### ECOSPORT

1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7	0	17 990
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7	0	20 990
1.5 TDCI 90 ch FAP Trend	5	0	18 690
1.5 TDCI 90 ch FAP Titanium	5	0	21 690

#### C-MAX

1.0 EcoBoost 100 ch S&S Trend	5	0	22 900
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Trend	6	0	24 100
1.0 EcoBoost 100 ch S&S Titanium	5	0	24 900
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Titanium	6	0	26 100
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium	8	250	27 300
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium BVA	8	900	29 000
1.5 TDCI 95 ch S&S Trend	5	0	24 900
1.5 TDCI 105 ch S&S Trend	5	0	25 300
1.5 TDCI 120 ch S&S Trend	6	0	26 100
1.5 TDCI 120 ch PowerShift S&S Trend	6	0	27 800
1.5 TDCI 95 ch S&S Titanium	5	0	26 900
1.5 TDCI 105 ch ECOnetic S&S Titanium	5	0	27 300
1.5 TDCI 120 ch S&S Titanium	6	0	28 100
1.5 TDCI 120 ch PowerShift S&S Titanium	6	0	29 800
2.0 TDCI 150 ch S&S Titanium	8	0	29 300
2.0 TDCI 150 ch PowerShift S&S Titanium	8	0	31 000
2.0 TDCI 170 ch PowerShift S&S Titanium	8	0	31 800

#### GRAND C-MAX

Surcoût: C-MAX + 1 300 €  
Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essence  
Bonus/malus neutre pour les diesel (normes versions PowerShift, avec malus de 500 €)

#### NOUVELLE MONDEO (4/5 PORTES)

1.6 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	26 500
1.6 EcoBoost 160 ch Trend	9	150	28 500
EcoBoost 160 ch Titanium	9	150	30 500
EcoBoost 240 ch Titanium	14	2 200	30 500
TDCI 115 ch Trend	6	0	28 500
TDCI 115 ch ECOnetic Trend	5	0	28 900
TDCI 115 ch Trend	8	0	30 000
TDCI 150 ch ECOnetic Trend	7	0	30 400
TDCI 150 ch PowerShift Trend	8	0	32 000
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	2 780	33 700
TDCI 150 ch Titanium	8	0	32 000
TDCI 180 ch Titanium	9	0	33 500
TDCI 150 ch PowerShift Titanium	8	0	33 700
TDCI 180 ch PowerShift Titanium	10	0	35 200
Surcoût SW: 4/5 portes + 1 000 €			

#### S-MAX

1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift	9	2 200	30 400
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	33 450
1.6 TDCI 115 ch Edition S/S	6	250	32 700
2.0 TDCI 140 ch Edition	8	250	33 900

2.0 TDCI 163 ch Titanium	9	250	35 950
2.0 TDCI 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	37 650
2.2 TDCI 200 ch Titanium BVA	12	4 000	39 250

#### GALAXY

1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift	9	2 200	33 600
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	36 450
1.6 TDCI 115 ch Trend S/S	7	250	36 800
2.0 TDCI 140 ch Trend	8	250	37 800
2.0 TDCI 140 ch Trend PowerShift	8	2 200	39 500
2.0 TDCI 163 ch Titanium	9	250	39 650
2.0 TDCI 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	41 550
2.2 TDCI 200 ch Titanium BVA6	12	4 000	43 150

#### KUGA

1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	900	25 890
1.5 EcoBoost 182 ch S&S 4x4 BVA 6 Ti.	11	900	25 890
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium	8	500	28 450
1.5 EcoBoost 150 ch S&S 4x4 BVA 6 Ti.	11	2 200	33 150
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Sport Platinum	8	900	29 650
1.5 EcoBoost 182 ch S&S BVA 6 4x4 Spo. Pla.	8	900	34 350
2.0 TDCI 120 ch S&S Trend	6	0	26 850
2.0 TDCI 150 ch S&S 4x2 Trend	8	0	29 050
2.0 TDCI 150 ch S&S 4x4 Trend	8	150	31 050
2.0 TDCI 140 ch S&S PowerShift 4x4 Tre.	8	250	30 300
2.0 TDCI 120 ch S&S Titanium	6	0	29 350
2.0 TDCI 150 ch S&S Titanium	8	0	31 550
2.0 TDCI 150 ch S&S 4x4 Titanium	8	150	33 500
2.0 TDCI 180 ch S&S 4x4 Titanium	8	150	34 750
2.0 TDCI 150 ch S&S PowerShift 4x4 TiL	8	250	35 050
2.0 TDCI 180 ch S&S PowerShift 4x4 TiL	8	250	36 250
2.0 TDCI 150 ch S&S Sport Platinum	8	0	32 750
2.0 TDCI 150 ch S&S 4x4 Sport Platinum	8	150	34 750
2.0 TDCI 180 ch S&S 4x4 Sport Platinum	8	150	35 950
2.0 TDCI 150 ch S&S 4x4 Sport Platinum	8	250	36 250
2.0 TDCI 150 ch S&S Power Shift 4x4 Spo. Pla.	8	150	37 450

#### NOUVELLE MUSTANG

Fastback EcoBoost 314 ch	21	3 000	35 000
Fastback EcoBoost BVA 6 314 ch	22	8 000	37 000
Fastback V8 GT 418 ch	33	8 000	40 000
Fastback V8 GT BVA 6 314 ch	32	8 000	42 000
Surcoût Convertible: + 4 000 €			

#### HONDA

#### GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80  
2 avenue Ettore Bugatti

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

www.honda-montlhery.com

#### TYPE CV B/M\* PRIX

#### NOUVELLE JAZZ

1.3 I-VECT 102 ch Elegance	5	0	16 100
Surcoût Exclusive: Elegance + 800 €			
Surcoût Executive Navl: Elegance + 700 €			
Surcoût Exclusive Navl: Elegance Navl + 1 000 €			
Surcoût Exclusive Navl: Elegance + 800 €			

#### CIVIC (5 PORTES)

1.4 I-VECT 100 ch Elegance	5	0	20 790
1.8 I-VECT 142 ch Executive	8	500	24 700
Type-R	20	2 200	35 000
1.6 I-DETEC 120 ch Elegance	6	0	23 640
Surcoût Exclusive: Elegance + 1 610 €			
Surcoût Executive Navl: Elegance + 800 €			
Surcoût Sport: Executive Navl + 700 €			
Surcoût Sport Navl: Sport + 600 €			
Surcoût Exclusive Navl: Sport Navl + 3 560 €			
Surcoût Innova: Exclusive Navl + 700 €			
Type-R GT: Type-R + 2 400 €			

#### CIVIC TOURER (BREAK)

Surcoût: berline + 1 130 €

#### NOUVEAU HR-V

1.5 I-VECT 130 ch Elegance	7	0	21 000
1.6 I-DETEC 120 ch Elegance	6	0	23 300
Surcoût Exclusive: Elegance + 1 870 €			
Surcoût Executive Navl: Elegance + 800 €			
Surcoût Exclusive Navl: Executive Navl + 1 700 €			

#### CR-V

2.0 I-VECT 155 ch Elegance	9	2 200	29 450
1.6 I-DETEC 120 ch Comfort	6	0	27 800
1.6 I-DETEC 160 ch Elegance Navl 4WD	9	0	35 900
Surcoût Elegance: Comfort + 2 700 €			
Surcoût Elegance Navl: Elegance + 900 €			
Surcoût Executive Navl: Elegance Navl + 3 150 €			
Surcoût Exclusive Navl: Executive Navl + 2 100 €			
Surcoût Innova Auto: Exclusive Navl + 3 600 €			

#### HYUNDAI

#### TYPE CV B/M\* PRIX

1.0 66 ch Pack	4	0	10 340
1.2 87 ch Pack Evidence	4	0	11 850
Surcoût Pack Evidence: Pack + 910 €			
Surcoût Pack Sensation: Pack Evidence + 1 600 €			

#### NOUVELLE I20 (5 PORTES)

1.2 75 ch Initia	4	0	12 500
1.2 84 ch Initia	4	0	12 950
1.4 100 ch Initia	4	0	15 550
1.1 CRDI 75 ch Initia	4	0	14 850
1.4 CRDI 90 ch Initia	4	0	17 550
Surcoût Initia: Initia + 2 000 €			
Surcoût Initia Plus: Initia + 1 300 €			

#### Surcoût Creative: Initia Plus + 1 450 €

#### NOUVELLE I20 COUPE

Identique à la berline

#### Ix20

1.4 90 ch Initia	5	0	16 000
1.6 125 ch Initia	7	250	19 800
1.4 CRDI 90 ch Initia	5	0	20 200
1.6 CRDI 115 ch Initia	6	0	21 500
Surcoût Initia: Initia + 2 700 €			
Surcoût Creative: Initia + 1 100 €			
Surcoût Executive: Creative + 2 200 €			

#### NOUVELLE I30 (3 PORTES)

Turbo 11 2 200 28 500

#### NOUVELLE I30 (5 PORTES)

1.4 100 ch	6	250	16 500
1.6 GDI 135 ch Initia	7	0	22 100
1.4 CRDI 90 ch Initia	5	0	20 700
1.6 CRDI 110 ch Initia	5	0	21 900
Surcoût Initia: "base" + 2 100 €			
Surcoût Initia: Initia + 1 700 €			
Surcoût Creative: Initia + 3 400 €			
Surcoût Executive: Creative + 900 €			

#### NOUVELLE I30 STATION WAGON (BREAK)

Surcoût berline + 1 000 €

#### NOUVELLE I40

1.7 CRDI 115 ch Initia	6	0	29 200
1.7 CRDI 141 ch Business	7	0	30 900
Surcoût Business: Initia + 950 €			
Surcoût Creative: Business + 2 800 €			

#### NOUVELLE I40 SPORT WAGON (BREAK)

Surcoût: berline + 1 200 €

#### VELOSTER

Turbo 11 2 200 28 500

#### NOUVEAU TUCSON

1.6 GDI 132 ch Initia	7	900	22 750
1.6 T-GDI 177 Executive 4WD DCT	10	2 200	37 150
1.7 CRDI 115 Initia	6	0	25
2502.0 CRDI 136 Initia	8	0	29 450
2.0 CRDI 185 Creative 4WD Auto.	11	2 200	37 150
Surcoût Initia: Initia + 2 200 €			
Surcoût Creative: Initia + 2 500 €			
Surcoût Executive: Creative + 3 050 € à + 3 600 €			

#### SANTA FE

2.0 CRDI 150 ch Initia	11	2 200	31 700
2.2 CRDI 197 ch Initia	11	900	33 300
Surcoût Initia: Initia + 3 200 €			
Surcoût Creative: Initia + 4 150 €			
Surcoût Executive: Creative + 4 650 €			

#### INFINITI

#### TYPE CV B/M\* PRIX

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Q50			
3.5 360 ch Hybrid	NC	<input type="checkbox"/>	500 53 720
2.2d 170 ch	9	0	34 915
2.2d 170 ch Premium	9	0	37 280
2.2d 170 ch Sport	9	0	42 570



NOUVEAU VENG			
1.4 90 ch Motion	5	0	15 650
1.4 90 ch Style	5	0	16 950
1.4 90 ch Active	5	0	18 150
1.6 125 ISG ch Active	7	250	19 350
1.6 125 ISG ch Premium	7	250	21 750
1.6 125 ch Premium BVA	7	1 600	22 450
1.4 CRDi 90 ch Style	5	0	19 050
1.4 CRDi 90 ch Active	5	0	20 250
1.6 CRDi 115 ch Active	6	0	21 050
1.6 CRDi 115 ch Premium	6	0	23 450

SOUL			
1.6 GDI 136 ch "M"	8	0	19 900
1.6 GDI 136 ch "L"	8	0	21 900
1.6 CRDi 136 ch DCT 7 "M"	8	150	23 400
Soul EV (électrique) 110 ch	1	0	35 400
Soul EV Ultimate (électrique) 110 ch	1	0	36 900

PRO CEE'D			
1.6 GDI 135 ch Dynamic	7	250	21 750
1.6 GDI 135 ch Sport	7	250	24 050
1.6 GDI 135 ch Sport DCT	6	250	25 350
1.6 T-GDI 204 ch GT	12	2 200	28 990
1.6 CRDi 128 ch Dynamic	6	0	23 950
1.6 CRDi 128 ch Sport	6	0	26 250

CEE'D			
1.4 100 ch ISG Motion	6	0	17 550
1.4 100 ch ISG Style	5	0	18 550
1.6 GDI 135 ch Active	7	250	20 850
1.6 GDI 135 ch Premium	7	250	22 850
1.6 GDI 135 ch DCT6 Premium	7	250	24 150
1.4 CRDi 90 ch Motion	5	0	19 550
1.4 CRDi 90 ch Style	5	0	20 550
1.6 CRDi 110 ch Style	5	0	21 950
1.6 CRDi 128 ch Active	6	0	24 250
1.6 CRDi 128 ch Premium	6	0	25 050
1.6 CRDi 128 ch Active BVA	7	0	24 250
1.6 CRDi 128 ch Premium	7	0	26 250
1.6 T-GDI 204 ch GT	12	2 200	29 490

CEE'D SW (BREAK)			
1.6 GDI 135 ch ISG Style	7	0	20 900
1.6 GDI 135 ch ISG Active	7	0	22 000
1.4 CRDi 90 ch Style	5	0	21 500
1.6 CRDi 110 ch Style	6	0	22 900
1.6 CRDi 128 ch Active	7	0	24 000

CARENS			
1.6 GDI 135 ch ISG Motion	7	500	22 250
1.6 GDI 135 ch ISG Style	7	500	23 600
1.6 GDI 135 ch ISG Motion	7	500	25 450
1.6 GDI 135 ch ISG Premium	7	500	28 050
1.7 CRDi 136 ch Motion	6	0	24 450
1.7 CRDi 136 ch Style	6	0	25 800
1.7 CRDi 136 ch Active	6	0	27 650
1.7 CRDi 141 ch ISG Active	7	0	28 250
1.7 CRDi 141 ch ISG Premium	7	0	30 850
1.7 CRDi 141 ch ISG DCT7 Active	7	0	29 750
1.7 CRDi 141 ch ISG DCT7 Active	7	0	32 350

SPORTAGE			
1.6 GDI 140 ch ISG 4x2 Origins	8	900	24 900
1.7 CRDi 115 ch ISG 4x2 Origins	6	150	27 200
1.7 CRDi 115 ch ISG 4x2 Origins Ultimate	6	150	29 900
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Active	8	900	33 300
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Active BVA	8	3 000	34 800

OPTIMA HYBRID			
2.0 90 ch Hybrid	8	0	34 860

SORENTO			
2.2 CRDi 200 ch ISG 4x4 Premium 7 pl.	12	2 200	43 900
2.2 CRDi 200 ch ISG 4x4 Premium 7 pl. BVA	12	3 000	45 990
2.2 CRDi 200 ch ISG 4x4 Ultimate 7 pl. BVA	12	3 000	49 990

LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracan V10 610 ch LP 610-4	NC	8 000	202 722
Aventador V12 700 ch LP 700 Coupé	NC	8 000	314 548

LANCIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

YPSILON 5 PORTES			
1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 200
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	16 200
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold	4	0	17 900
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold +	4	0	17 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold +	4	0	18 900
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold	5	0	18 300
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold +	5	0	19 300

DELTA			
1.6 MultiJet 120 ch DFF Gold	6	0	28 000

VOYAGER			
2.8 MultiJet 177 ch Gold	11	8 000	44 400
2.8 MultiJet 177 ch Platinum	11	8 000	48 900

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

FREELANDER 2			
i6 233 ch SE BVA	16	8 000	43 500
i6 233 ch HSE BVA	16	8 000	44 900
eD4 150 ch E 4x2	9	2 200	28 450
eD4 150 ch S 4x2	9	2 200	32 400
TD4 150 ch S	9	2 200	30 250
TD4 150 ch SE	9	2 200	34 200
TD4 150 ch SE Dynamic	9	2 200	40 400
TD4 150 ch HSE	9	2 200	41 800

EVOQUE			
2.0 Si4 240 ch Pure	15	6 500	41 300
2.2 eD4 150 ch Pure 4x2	9	0	33 500
2.2 TD4 Pure	9	2 200	35 350
2.2 SD4 190 ch Pure	12	900	38 200

Surcolt finion Dynamic: finion Pure + 8 500 €			
Surcolt finion Prestige: finion Dynamic + 800 €			

EVOQUE COUPÉ			
Surcolt : 5 portes + 1 000 €			

DEFENDER			
90 Hard Top/Pick Up 122 ch E	10	8 000	28 020
90 Station Wagon 122 ch E	10	8 000	29 020
110 Hard Top 122 ch E	10	8 000	31 570
130 Simple Cab 122 ch E	10	8 000	32 990

Surcolt finion SE: finion S + 1 800 €			
---------------------------------------	--	--	--

DISCOVERY 4			
3.0 V6 340 ch HSE	25	NC	61 800
3.0 TDV6 211 ch S	14	8 000	47 300
3.0 TDV6 211 ch SE	14	8 000	53 500
3.0 TDV6 211 ch HSE	14	8 000	59 900
3.0 SDV6 256 ch SE	17	8 000	55 600
3.0 SDV6 256 ch HSE	17	8 000	62 000

RANGE ROVER SPORT			
5.0 V8 510 ch HSE Dynamic	43	8 000	89 500
5.0 V8 510 ch Autobiography Dynamic	43	8 000	100 100
3.0 TDV6 256 ch S	14	8 000	62 500
3.0 TDV6 256 ch SE	16	8 000	67 700
3.0 TDV6 256 ch HSE	16	8 000	74 400
3.0 SDV6 292 ch HSE	19	8 000	79 400
3.0 SDV6 292 ch HSE Dynamic	19	8 000	81 900
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography Dyn.	NC	NC	98 200
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE	NC	NC	86 800
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Dynamic	NC	NC	88 400
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Autobiography	NC	NC	96 900

RANGE ROVER			
5.0 V8 510 ch Supercharged Vogue SWB	44	8 000	117 300
5.0 V8 510 ch Supercharged Autobiography	44	8 000	130 900
3.0 TDV6 258 ch HSE	NC	NC	95 000
3.0 TDV6 258 ch Vogue	NC	NC	102 400
3.0 TDV6 258 ch Autobiography	NC	NC	119 300
4.4 SDV8 340 ch Autobiography	22	8 000	138 700
3.0 SDV6 340 ch Hyb. Autobiography	NC	NC	130 200

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

CT			
200h 136 ch	4	1 399	27 990

Surcolt Pack: "base" + 1 300 €			
Surcolt Luxe: Pack + 5 200 €			
Surcolt F-Sport: Luxe + 0 €			
Surcolt Executive: F-Sport + 7 400 €			

IS			
300h	9	1 924	38 490

Surcolt Pack: "base" + 1 700 €			
Surcolt Luxe: Pack + 7 200 €			
Surcolt F-Sport: Luxe + 0 €			
Surcolt Executive: F-Sport + 10 400 €			
Surcolt F-Sport Executive: Executive + 3 300 €			

RC			
F Auto.	38	8 000	79 790
F GT Auto.	38	8 000	88 790
F Carbon Auto.	38	8 000	91 990

NX			
200t 238 ch Luxe 4WD	15	3 600	51 390
300h 197 ch	8	0	40 090

Surcolt Pack: "base" + 2 000 €			
Surcolt Luxe 4WD: Pack + 7 300 €			

NOUVELLE GS			
300h Pack	9	2 000	49 900
450h Pack	18	250	59 300

Surcolt Luxe: Pack + 7 700 € à + 8 800 €			
Surcolt F-Sport: Luxe + 7 000 € à + 8 100 €			
Surcolt Executive: F-Sport + 0 à + 2 200 €			

NOUVEAU RX			
450h Pack	16	0	64 900

Surcolt Luxe: Pack + 7 700 €			
Surcolt F-Sport: Luxe + 6 000 €			
Surcolt F-Sport Executive: F-Sport + 3 300 €			
Surcolt Executive: F-Sport Executive + 1 700 €			

LS			
460 Luxe Auto.	29	8 000	106 700
600h Luxe	28	6 500	123 500

Surcolt F-Sport: Luxe + 5 000 € à + 6 000 €			
Surcolt Executive: F-Sport + 12 000 € à + 13 000 €			

MASERATI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

GHIBLI			
3.0 V6 330 ch	23	8 000	68 700
3.0 V6 410 ch S	31	8 000	81 400
3.0 V6 410 ch S Q4	31	8 000	84 400
3.0 V6 275 ch	17	2 200	66 750

GRANTURISMO			
4.2 V8 405 ch	32	8 000	114 500
4.7 V8 460 ch Sport	38	8 000	125 900
4.7 V8 460 ch Sport CC	36	8 000	131 500
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	8 000	154 850

GRANCABRIO			
4.7 V8 440 ch	36	8 000	135 200
4.7 V8 460 ch S	36	8 000	142 400
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	8 000	153 700

QUATTROPORTE			
3.0 V6 410 ch S	31	8 000	105 650
3.0 V6 410 ch S Q4	31	8 000	109 850
3.8 V6 530 ch GTS	44	8 000	148 850
3.0 V6 275 ch	17	2 200	96 800

MAZDA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

NOUVELLE MAZDA2 (5 PORTES)			
1.3 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4	0	14 450
1.3 Skyactiv-G 75 ch Élegance	4	0	16 350
1.3 Skyactiv-G 90 ch Dynamique	5	0	17 400
1.3 Skyactiv-G 90 ch Sélection	5	0	18 800
1.3 Skyactiv-G 115 ch Sélection	5	0	19 750
1.5 Skyactiv-D 105 ch Élegance	5	0	18 350
1.5 Skyactiv-D 105 ch Dynamique	5	0	19 400
1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection	5	0	20 800

NOUVELLE MAZDA3			
1.5 Skyactiv-G 100 ch Harmonie	5	0	20 400
1.5 Skyactiv-G 100 ch Élegance	5	0	22 100
1.5 Skyactiv-G 120 ch Élegance	6	0	22 900
1.5 Skyactiv-G 120 ch Dynamique	6	0	24 700
1.5 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	150	25 850
1.5 Skyactiv-G 120 ch Sélection	6	0	28 100
1.5 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	150	29 250
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie	7	0	25 600
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élegance	7	0	27 300
2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique	7	0	29 100
2.2 Skyactiv-D 150 ch Sélection	7	0	32 200



500 V8 408 ch Executive BVA9	30	6 500	94 600
63 V8 AMG 557 ch BVA7	47	8 000	133 100
63 V8 AMG S 585 ch BVA7	50	8 000	148 100
220 BlueTEC 170 ch BVA9	9	0	59 500
250 BlueTEC 204 ch BVA9	11	0	62 900
350 BlueTEC 258 ch BVA9	15	250	69 900

## NOUVELLE CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surclôt : Classe CLS + 800 €

CLASSE S			
400 4Matic Auto.	nc	6 500	98 400
500 Executive Auto.	34	6 500	107 900
600 L Auto.	nc	8 000	186 900
63 AMG Auto.	50	8 000	172 300
65 AMG L Auto.	nc	8 000	250 000
400h	19	900	96 400
500 e L Executive	nc	2 000	123 800
350 d Auto.	15	900	90 000
300 h	19	0	90 000
Surclôt Executive : "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)			
Surclôt Maybach : 500 Executive + 28 000 €, 600 L + 19 600 €			

CLASSE S COUPÉ			
400 4Matic Auto.	nc	6 500	118 000
500 Auto.	nc	6 500	137 300
63 AMG Auto.	50	8 000	183 300
65 AMG Auto.	57	8 000	253 800

SL			
350 BE 306 ch	19	2 200	104 200
500 435 ch	33	8 000	128 500
V8 63 AMG 534 ch	44	8 000	180 600
V12 65 AMG 630 ch	56	8 000	256 600

AMG GT			
GT Auto.	35	8 000	124 900
S Auto.	41	8 000	144 000

CLASSE M			
350 BE 306 ch 4Matic	20	6 500	60 600
500 BE 408 ch 4Matic Sport	31	6 500	83 450
63 AMG 525 ch 4Matic	48	8 000	128 500
250 BlueTEC 204 ch 4Matic	12	2 200	56 400
350 BlueTEC 258 ch 4Matic	16	3 000	61 600
Surclôt Sport : ML + 5 400 €			
Surclôt Fascination : ML + 13 200 €			

CLASSE GL			
400 333 ch	23	8 000	81 350
500 435 ch BE Sport	51	8 000	102 400
500 435 ch BE Fascination	51	8 000	111 650
63 AMG 557 ch	74	8 000	143 450
350 CDI BlueTEC 258 ch	24	8 000	76 350
350 CDI BlueTEC 258 ch Sport	24	8 000	85 250
350 CDI BlueTEC 258 ch Fascination	24	8 000	94 450

CLASSE G			
500 421 ch	31	8 000	104 900
63 AMG 571 ch	47	8 000	142 900
65 AMG 630 ch	57	8 000	269 700
350 BlueTEC 245 ch	15	8 000	90 300

CLASSE GL			
250 211 ch 4Matic GLC	NC	1 600	44 000
250 211 ch 4Matic Executive	NC	1 600	48 700
250 211 ch 4Matic Sportline	NC	1 600	50 950
250 211 ch 4Matic Fascination	NC	1 600	56 100
220 D 170 ch 4Matic GLC	NC	0	46 150
220 D 170 ch 4Matic Executive	NC	0	50 850
220 D 170 ch 4Matic Sportline	NC	0	53 100
220 D 170 ch 4Matic Fascination	NC	0	58 250
250 D 204 ch 4Matic GLC	NC	0	47 500
250 D 204 ch 4Matic Executive	NC	0	52 200
250 D 204 ch 4Matic Sportline	NC	0	54 450
250 D 204 ch 4Matic Fascination	NC	0	59 600

GLE			
400 333 ch 4Matic	NC	8 000	66 700
400 333 ch 4Matic Executive	NC	8 000	72 000
400 333 ch 4Matic Sportline	NC	8 000	78 500
400 333 ch 4Matic Fascination	NC	8 000	81 700
500 435 ch 4Matic Executive	NC	8 000	89 900
500 435 ch 4Matic Sportline	NC	8 000	96 400
500 435 ch 4Matic Fascination	NC	8 000	99 600
63 AMG 557 ch 4Matic	NC	8 000	129 500
63 S AMG 557 ch 4Matic	NC	8 000	139 300
250 D 204 ch 4Matic	NC	250	56 900
250 D 204 ch 4Matic Executive	NC	250	62 200
250 D 204 ch 4Matic Sportline	NC	250	68 700
250 D 204 ch 4Matic Fascination	NC	250	71 900
250 D 204 ch 4Matic	NC	900	59 900
250 D 204 ch 4Matic Executive	NC	900	65 200
250 D 204 ch 4Matic Sportline	NC	900	71 700
250 D 204 ch 4Matic Fascination	NC	900	74 900
350 D 258 ch 4Matic	NC	2 200	64 400
350 D 258 ch 4Matic Executive	NC	2 200	69 700
350 D 258 ch 4Matic Sportline	NC	2 200	76 200
350 D 258 ch 4Matic Fascination	NC	2 200	79 400

## MINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE MINI			
One 102 ch	5	0	17 400
Cooper 136 ch	7	0	20 200
Cooper S 192 ch	11	250	25 000
One D 95 ch	4	0	21 850
Cooper D 116 ch	5	0	21 600
Cooper SD 170 ch	9	0	26 400

NOUVELLE MINI 5 PORTES			
Cooper 136 ch	7	0	21 100
Cooper S 192 ch	9	250	25 900

One D 95 ch	5	0	22 750
Cooper D 116 ch	5	0	27 300
MINI CABRIOLET			
One 98 ch	6	0	20 900
Cooper 122 ch	7	0	24 400
Cooper S 184 ch	10	250	29 300
Cooper John Cooper Works 211 ch	12	2 200	35 500
Cooper D 112 ch	5	0	26 150
Cooper SD 143 ch	7	0	29 900

MINI COUPÉ			
Cooper 122 ch	7	0	21 800
Cooper S 184 ch	10	250	26 850
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	33 150
Cooper SD 143 ch	7	0	27 450

MINI ROADSTER			
Surclôt : Mini coupé + 1 550 €			

CLUBMAN			
Cooper One 98 ch	6	0	18 450
Cooper 122 ch BMW	6	0	21 600
Cooper S 184 ch	10	250	26 500
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	32 750
Cooper D 90 ch BMW	5	0	19 900
Cooper D 112 ch	5	0	23 350
Cooper SD 143 ch	7	0	27 100

PACEMAN			
Cooper 122 ch	7	2 200	24 150
Cooper S 190 ch	10	2 200	29 250
Cooper D 112 ch	6	0	26 050
Cooper SD 143 ch	7	0	29 750

COUNTRYMAN			
One 98 ch	7	250	21 750
Cooper 122 ch	7	250	24 150
Cooper S 190 ch	11	500	29 250
One D 90 ch	5	0	23 100
Cooper D 112 ch	6	0	26 050
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	27 550
Cooper SD 143 ch	7	0	29 750
Cooper SD 143 ch ALL4	8	0	31 300

## MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
I-MIEV			

Électrique 69 ch	1	6 300	28 800
SPACE STAR			
1.0 MIVEC 71 ch In	4	0	9 890
1.0 MIVEC 71 ch Invite	4	0	10 880
1.2 MIVEC 80 ch Intense	4	0	14 100
1.2 MIVEC 80 ch Intense CVT	4	0	15 200
1.0 MIVEC 80 ch Sélection Invite	4	0	11 640
1.2 MIVEC 80 ch Sélection Intense	4	0	14 750
1.2 MIVEC 80 ch Sélection Intense CVT	4	0	15 850

ASX			
1.6 115 ch Inform Clim 4x2	6	0	19 900
1.6 115 ch Intense 4x2	6	0	22 600
1.8 Di-D 115 ch Invite 4x2	6	0	23 300
1.8 Di-D 115 ch Intense 4x2	6	0	25 600
1.8 Di-D 115 ch Invite 4x4	6	0	32 300
2.2 Di-D 150 ch Instyle BVA 4x4	8	1 600	34 000

OUTLANDER			
2.0 150 ch 2WD Invite	9	1 500	27 600
2.2 Di-D 150 ch 2WD Invite	8	0	29 800
2.2 Di-D 150 ch 4WD Invite	8	0	31 600
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense	8	0	34 600
2.2 Di-D 150 ch 4WD Instyle	8	0	39 550
2.2 Di-D 150 ch 4WD Instyle BVA	8	100	39 950

PAJERO (3 PORTES)			
3.2 Di-D 200 ch Invite	13	6 000	37 200
3.2 Di-D 200 ch Intense	13	6 000	40 800
3.2 Di-D 200 ch Instyle BVA	13	6 000	48 100

PAJERO (5 PORTES)			
Surclôt : 3 portes + 2 900 € (Inform) + 3 100 €			

## NISSAN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MICRA (5 PORTES)			
1.2 80 ch Visia	5	0	11 650
1.2 80 ch Visia Pack	5	0	12 900
1.2 80 ch Acenta	5	0	13 560
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	14 860
1.2 80 ch Tekna	5	0	15 800
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	13 810
1.2 DIG-S 98 ch Acenta	5	0	14 960
1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition	5	0	16 360
1.2 DIG-S 98 ch Tekna	5	0	17 200

NOTE			
1.2 80 ch Visia	5	0	13 650
1.2 80 ch Acenta	5	0	14 850
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	16 350
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	16 650
1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition	5	0	17 750
1.2 DIG-S 98 ch Tekna	5	0	18 650
1.5 dCi 90 ch Visia	5	0	15 950
1.5 dCi 90 ch Acenta	5	0	17 150
1.5 dCi 90 ch Connect Edition	5	0	18 550
1.5 dCi 90 ch Tekna	5	0	19 750

NOUVEAU JUKE			
1.6 94 ch Visia	7	250	15 990
1.6 94 ch Visia Pack	7	250	17 350
1.2 DIG-T 115 ch Visia	NC	0	19 150
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	NC	0	20 950
1.6 117 ch Xtronic Acenta	NC	250	20 050
1.6 DIG-T 190 ch Connect Edition	11	2 200	21 850

1.6 DIG-T 190 ch Tekna	11	2 200	23 750
1.5 dCi 110 ch S/S Visia Pack	6	0	19 550
1.5 dCi 110 ch S/S Acenta	6	0	20 950
Nismo RS	NC	0	27 450

LEAF			
109 ch Visia	5	6 300	30 290
109 ch Acenta	5	6 300	33 290
109 ch Tekna	5	6 300	35 690

PULSAR			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	18 790
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	18 790
GT	NC	NC	25 640
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	21 290
1.5 dCi 110 ch Acenta	5	0	23 190

NOUVEAU QASHQAI			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	21 990
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	24 340
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	6	0	25 790
1.2 DIG-T 115 ch Tekna	6	0	28 140
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	24 490
1.5 dCi 110 ch Acenta	5	0	26 840
1.5 dCi 110 ch Connect Edition	5	0	28 290
1.5 dCi 110 ch Tekna	5	0	30 640
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	28 740
1.6 dCi 130 ch Connect Edition	7	0	30 490
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	32 840
1.6 dCi 163 ch Acenta	NC	NC	25 450
1.6 dCi 163 ch Connect Edition	NC	NC	30 840

NOUVEAU X-TRAIL			
1.6 dCi 130 ch Visia	7	0	28 830
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	30 630
PATHFINDER			
2.5 dCi 190 ch XE 7 pl.	12	8 000	39 590
2.5 dCi 190 ch SE 7 pl.	12	8 000	43 290
2.5 dCi 190 ch LE 7 pl.	12	8 000	47 6



308 (5 PORTES)			
1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	18 400
1.2 PureTech 110 ch Active	5	0	22 350
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	25 350
1.6 THP 205 ch GT	8	0	25 850
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	22 300
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5	0	25 300
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	28 800
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	9	0	33 900

NOUVELLE 308 SW  
Surcoût : 5 portes + 850 € à + 950 €

3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	24 900
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	1500	31 550
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6	0	27 050
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	32 800
Hybrid4 200 ch	8	1 823	36 450

Surcoût Active : Access + 1 950 €  
Surcoût Allure : Active + 2 300 €  
Surcoût Feline : Allure + 2 300 €  
Surcoût Hybrid4 Pack : Hybrid4 + 2 000 €

4008			
1.6 HDi 115 ch Style	6	150	34 600

5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	24 950

1.6 THP 165 ch Allure Auto. 9 250 32 250  
1.6 BlueHDi 120 ch Access 6 0 27 100  
2.0 BlueHDi 150 ch Active 7 0 30 650  
Surcoût Active : Access + 2 050 €  
Surcoût Allure : Active + 2 650 €  
Surcoût Feline : Allure + 3 700 €

508			
1.6 THP 165 ch Active	9	0	29 500

1.6 BlueHDi 120 ch Access 6 0 27 700  
2.0 BlueHDi 150 ch Active 7 0 32 000  
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto. 9 0 36 950  
Surcoût Active : Access + 2 250 €  
Surcoût Allure : Active + 2 650 €  
Surcoût Feline : Allure + 3 700 €

508 SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 900 € à 2 200 €			

508 RXN (BREAK)			
2.0 BlueHDi 180 ch Auto. 9 0 43 000			

RCZ			
1.6 THP 200 ch GT Line 11 900 36 100			

NOUVEAU PARTNER TEPEE			
1.6 VTI 98 ch Active 6 1 600 19 750			

NOUVEAU PARTNER TEPEE			
1.6 BlueHDi 75 Access 5 0 19 050			

NOUVEAU PARTNER TEPEE			
1.6 BlueHDi 100 Active 5 0 21 800			

NOUVEAU PARTNER TEPEE			
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor 6 0 25 400			

## PORSCHE

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

CAYMAN			
2.7 275 ch	18	6 500	52 865

3.4 325 ch S	22	6 500	64 790
--------------	----	-------	--------

3.4 340 ch GT3	23	NC	73 670
----------------	----	----	--------

3.4 340 ch GT4	28	NC	88 310
----------------	----	----	--------

BOXSTER			
2.7 265 ch	17	6 500	52 345

3.4 315 ch S	21	8 000	66 470
--------------	----	-------	--------

3.4 330 ch GT3	23	NC	76 190
----------------	----	----	--------

911 COUPÉ (TYPE 991)			
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	92 885

3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	100 085
----------------------	----	-------	---------

3.4 350 ch Targa 4	25	8 000	112 925
--------------------	----	-------	---------

3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	107 765
----------------------	----	-------	---------

3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	114 965
------------------------	----	-------	---------

3.8 400 ch Targa 4 S	25	8 000	126 203
----------------------	----	-------	---------

3.8 475 ch GT3	39	8 000	184 925
----------------	----	-------	---------

3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 468
------------------	----	-------	---------

3.8 560 ch Turbo S	47	8 000	200 405
--------------------	----	-------	---------

911 (TYPE 991) CABRIOLET			
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	105 725

3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	112 925
----------------------	----	-------	---------

3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	120 605
----------------------	----	-------	---------

3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	127 805
------------------------	----	-------	---------

3.8 520 ch Turbo	42	8 000	168 245
------------------	----	-------	---------

3.8 520 ch Turbo S	47	8 000	213 245
--------------------	----	-------	---------

PANAMERA			
3.6 V6 DFI 310 ch Panamera	21	8 000	85 325

3.6 V6 DFI 310 ch Panamera 4	21	8 000	90 605
------------------------------	----	-------	--------

3.0 V6 416 ch e Hybrid S	22	NC	112 685
--------------------------	----	----	---------

3.0 V6 420 ch S	31	8 000	104 045
-----------------	----	-------	---------

3.0 V6 420 ch 4S	31	8 000	109 445
------------------	----	-------	---------

3.0 V6 420 ch 4S Executive	31	8 000	135 125
----------------------------	----	-------	---------

4.8 V8 440 ch GT3	34	8 000	123 965
-------------------	----	-------	---------

4.8 V8 520 ch Turbo	42	8 000	148 585
---------------------	----	-------	---------

4.8 V8 520 ch Turbo Executive	48	8 000	166 085
-------------------------------	----	-------	---------

4.8 V8 570 ch Turbo S	48	8 000	182 885
-----------------------	----	-------	---------

4.8 V8 570 ch Turbo S Executive	48	8 000	200 045
---------------------------------	----	-------	---------

3.6 V6 TDI 240 ch	19	8 000	83 605
-------------------	----	-------	--------

MACAN			
3.0 V6 340 ch S	23	8 000	62 315

3.6 V6 400 ch Turbo	29	8 000	84 830
---------------------	----	-------	--------

3.0 V6 TDI 258 ch S	16	2 200	61 715
---------------------	----	-------	--------

NOUVEAU CAYENNE			
3.6 V6 416 ch S E-Hybrid	20	4 000	85 520

3.6 V6 420 ch S	31	8 000	84 040
-----------------	----	-------	--------

4.2 V8 520 ch Turbo	43	8 000	133 130
---------------------	----	-------	---------

4.2 V8 520 ch Turbo S	49	8 000	170 450
-----------------------	----	-------	---------

3.6 V6 TDI 262 ch	16	2 200	68 330
-------------------	----	-------	--------

4.2 V8 TDI 385 ch S	28	4 000	84 050
---------------------	----	-------	--------

918			
4.6 V8 887 ch Spyder	NC	NC	777 997

RENAULT			
---------	--	--	--

Trouvez votre renault sur  
[www.renaultparis.fr](http://www.renaultparis.fr)



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

TWINGO			
1.0 SCE 70 ch Life	4	0	10 900

0.9 Energy TCE 90 ch Zen	4	0	13 400
--------------------------	---	---	--------

Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
------------------------------	--	--	--

Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			
--------------------------------	--	--	--

ZOE			
Life	1	6 300	21 900

Surcoût Zen : Life + 1 300 €			
------------------------------	--	--	--

Surcoût Intens : Zen + 700 €			
------------------------------	--	--	--

CLIO IV (5 PORTES)			
1.2 75 ch Life	4	0	13 500

0.9 TCE 90 ch Zen	5	0	16 600
-------------------	---	---	--------

1.2 TCE 120 ch Intens EDC	6	0	20 450
---------------------------	---	---	--------

RS EDC	11	500	25 850
--------	----	-----	--------

1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	16 600
---------------------------	---	---	--------

1.5 Energy dCi 90 ch Zen	4	0	19 200
--------------------------	---	---	--------

Surcoût Zen : Life + 1 800 €			
------------------------------	--	--	--

Surcoût Intens : Zen + 1 750 €			
--------------------------------	--	--	--

Surcoût GT : Intens + 1 300 €			
-------------------------------	--	--	--

Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 350 €			
---	--	--	--

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 800 €			

CAPTUR			
0.9 Energy TCE 90 ch Life	5	0	16 300

1.2 TCE 120 ch Zen EDC	6	0	20 300
------------------------	---	---	--------

1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	18 800
---------------------------	---	---	--------

1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	21 900
---------------------------	---	---	--------

Surcoût Zen : Life + 1 900 €			
------------------------------	--	--	--

Surcoût Intens : Zen + 1 700 €			
--------------------------------	--	--	--

MEGANE COUPÉ			
1.2 Energy TCE 115 ch Intens	6	0	24 100

1.2 Energy TCE 130 ch Bose Edition EDC	7	0	27 900
--	---	---	--------

RS	16	2 200	32 450
----	----	-------	--------

1.5 Energy dCi 95 ch Intens	5	0	25 500
-----------------------------	---	---	--------

1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	27 150
------------------------------	---	---	--------

1.6 Energy dCi 130 ch Intens	6	0	28 350
------------------------------	---	---	--------

Surcoût Bose Edition : Intens + 1 500 €			
---	--	--	--

MEGANE			
1.2 Energy TCE 115 ch Life	6	0	20 700

1.2 Energy TCE 130 ch Bose Edition EDC	7	0	27 000
--	---	---	--------

1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	22 000
---------------------------	---	---	--------

1.5 Energy dCi 110 ch Life	6	0	23 650
----------------------------	---	---	--------

1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	26 450
---------------------------	---	---	--------

Surcoût Zen : Life + 1 600 €			
------------------------------	--	--	--

Surcoût Bose Edition : Zen + 2 400 €			
--------------------------------------	--	--	--

MEGANE ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 800 €			

SCÉNIC			
1.2 Energy TCE 115 ch Life	6	0	24 000

1.2 Energy TCE 130 ch Zen	7	250	26 700
---------------------------	---	-----	--------

1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	24 800
---------------------------	---	---	--------

1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 100
----------------------------	---	---	--------

1.6 Energy dCi 130 ch Bose Edition	7	0	32 000
------------------------------------	---	---	--------

Surcoût Zen : Life + 2 300 €			
------------------------------	--	--	--

Surcoût Bose Edition : Zen + 2 300 €			
--------------------------------------	--	--	--

SCÉNIC XMOD			
1.2 Energy TCE 115 ch Zen	nc	nc	26 250

1.2 Energy TCE 130 ch Bose	7	500	29 600
----------------------------	---	-----	--------

1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	28 350
---------------------------	---	---	--------

1.6 Energy dCi 130 ch Bose Edition	7	0	32 600
------------------------------------	---	---	--------

Surcoût Bose Edition : Zen + 2 950 €			
--------------------------------------	--	--	--

GRAND SCÉNIC			
Surcoût : Solnic + 400 €			

KADJAR			
1.2 Energy TCE 130 Life	7	0	22 900

1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 000
-------------------------	---	---	--------

1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	29 300
------------------------	---	---	--------

Surcoût Zen : Life + 2 000 € à + 2 610 €
--



## SUZUKI

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

## CÉLÉRIO (5 PORTES)

1.0 68 ch Advantage	4	0	8 890
1.0 VTT Pack Plus	4	0	12 290
Surcoût Privilege : Advantage + 1 700 €			
Surcoût Pack : Privilege + 800 €			

## SWIFT (3 PORTES)

1.2 VTT 92 ch Advantage	5	0	12 090
Sport	8	900	17 480
Surcoût Privilege : Advantage + 800 €			

## SWIFT (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 650 €			
Surcoût Sport : Privilege + 1 750 €			
1.3 DDS 75 ch Privilege	4	0	15 540

## JIMNY

1.3 VTT JK	6	2 200	13 860
Surcoût JUK : JK + 1 750 €			

## NOUVEAU VITARA

1.6 VTT 120 ch Advantage	6	0	17 490
1.6 DDS 120 ch Privilege	6	0	21 690
Surcoût Privilege : Advantage + 1 900 €			
Surcoût Pack : Privilege + 1 900 €			

## S-CROSS

1.6 VTT 120 ch Advantage	6	0	18 990
1.6 DDS 120 ch Pack SE	6	0	24 790
Surcoût Pack SE : Advantage + 2 500 €			
Surcoût Style : Pack SE + 4 500 €			

## TESLA

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

## MODEL S

70	1	6 300	70 800
85	1	6 300	81 800
P85D	1	6 300	109 700
90	1	6 300	85 100
P90D	1	6 300	113 000

## TOYOTA

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

## AYGO (3 PORTES)

1.0 VTT-168 ch x	3	0	10 500
Surcoût x-play : x + 1 500 €			

## AYGO (5 PORTES)

1.0 VTT-168 ch x	3	0	10 900
Surcoût x-play : x + 1 500 €			
Surcoût x-wave : x-play + 2 300 €			
Surcoût x-clusive : x-wave + 300 €			

## YARIS (3 PORTES)

1.0 VTT-169 ch Active	4	0	13 700
1.3 VTT-1100 ch France	6	0	15 750
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 500
Surcoût France : Active + 300 €			

## YARIS (5 PORTES)

1.0 VTT-169 ch Active	4	0	14 300
1.3 VTT-1100 ch France	5	0	16 350
100h France	5	1 000	18 990
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	17 100
Surcoût France : Active + 300 €			
Surcoût Dynamic : France + 410 € à + 700 €			
Surcoût Design : Dynamic + 900 €			
Surcoût Collection : Design + 900 €			

## NOUVELLE AURIS (5 PORTES)

1.3 VTT-1100 ch Tendence	5	0	20 000
1.2T 115 ch Dynamic	6	0	23 000
136h Tendence	4	1 247	24 950
1.4 D-4D 90 ch Tendence	5	0	23 200
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	25 800
Surcoût Dynamic : Tendence + 850 € à + 2 000 €			
Surcoût Design : Dynamic + 600 €			
Surcoût Executive : Design + 2 200 €			

## NOUVELLE AURIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			
---------------------------------	--	--	--

## VERSO

1.6 VTT-132 ch Active	8	1 600	23 400
1.6 VTT-147 ch Feel I	8	1 600	25 400
1.6 D-4D 112 ch Active	7	0	26 100
Surcoût Feel I : Active + 500 €			
Surcoût Feel I SkyView : Feel I + 800 €			
Surcoût Style : Feel I SkyView + 2 800 €			

## PRIUS

136h Dynamic 15"	4	1 415	28 300
136h Rechargeable Dynamic	4	4 000	37 300
Surcoût Dynamic 17" : Dynamic 15" + 600 €			
Surcoût Lounge 17" : Dynamic 17" + 3 300 €			
Surcoût Rechargeable Lounge + Rechargeable Dynamic + 6 100 €			

## PRIUS +

136h Active	4	1 610	32 200
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €			

## NOUVELLE AVENSIS

1.8 VTT-147 ch Dynamic	9	250	26 900
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	29 500
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7	0	30 500
Surcoût Executive : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : Executive + 1 500 €			

## NOUVELLE AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût : + 1 000 €			
---------------------	--	--	--

## NOUVEAU RAV4

2.0 VTT-151 ch Active 4WD	9	1 600	29 000
Hybride Dynamic	9	0	33 400

2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	28 000
------------------------	---	---	--------

Surcoût Dynamic : Active + 2 400 €			
Surcoût Design : Dynamic + 3 100 € à + 3 400 €			
Surcoût Lounge : Design + 2 100 € à + 3 200 €			

## LAND CRUISER (3 PORTES)

2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	6 500	37 000
Surcoût Life : LeCap + 4 950 €			
Surcoût Légende : Life + 2 500 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			

## LAND CRUISER (5 PORTES)

4.0 VTT-280 ch Lounge Auto.	20	8 000	61 850
2.8 D-4D 177 ch LeCap	12	6 500	39 700
Surcoût Life : LeCap + 5 100 €			
Surcoût Légende : Life + 5 250 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 800 €			
Surcoût Lounge Pack Techno Auto. : Lounge + 6 400 € à + 8 500 €			

## GT86

2.0 200 ch	12	3 000	31 390
------------	----	-------	--------

## VOLKSWAGEN

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

## UP! (3 PORTES)

1.0 60 ch take up!	3	0	10 250
1.0 60 ch BlueMotion Tech. take up!	3	0	10 810
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 040
1.0 75 ch BlueMotion Tech. move up!	4	0	12 830
Surcoût move up! : take up! + 1 490 €			
Surcoût high up! : move up! + 2 270 €			

## UP! (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 520 €			
e-up! électrique 60 kW (82 ch)	2	6 300	26 900

## CROSS UP!

1.0 75 ch	4	0	15 690
-----------	---	---	--------

## POLO (3 PORTES)

1.0 60 ch Trendline	4	0	13 220
1.0 75 ch Trendline	4	0	13 930
1.2 TSI 90 ch BMT Comfortline	5	0	16 760
1.0 TSI 95 ch BlueMotion	5	0	16 550
1.2 TSI 110 ch BMT R-Line	6	0	20 710
1.4 TSI ACT 150 ch BlueGT	7	0	23 140
GTI	11	250	26 390
1.4 TDI 75 ch BMT Trendline	4	0	16 270
1.4 TDI 90 ch BMT Trendline	4	0	16 980
Surcoût Comfortline : Trendline + 1 910 €			
Surcoût R-Line : Comfortline + 2 540 €			
Surcoût Carat : R-Line + 1 200 €			

## POLO (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 p. + 660 €			
--------------------------------	--	--	--

## CROSS POLO

1.0 75 ch	4	0	17 200
1.2 TSI 90 ch BMT	5	0	18 120
1.4 TDI 90 ch	4	0	20 250

## GOLF VII (3 PORTES)

1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5	0	18 650
1.2 TSI 105 ch BM Trendline	5	0	21 000
1.4 TSI 122 ch Comfortline	6	0	23 150
1.4 TSI 150 ch ACT BM Comfortline	7	0	26 050
2.0 TSI 220 ch GTI	12	250	33 750
2.0 TSI 230 ch GTI Performance	13	250	34 850
2.0 TSI 300 ch R	19	2 200	41 300
1.6 TDI 90 ch BM Trendline	4	0	22 800
1.6 TDI 105 ch BM Trendline	5	0	23 450
1.6 TDI 110 ch BM Trendline	5	0	24 250
2.0 TDI 150 ch BM Comfortline	7	0	28 110
2.0 TDI 184 ch BM GTD	9	0	33 900
Surcoût DSG : BMT + 1 830 €			
Surcoût Comfortline : Trendline + 2 090 €			
Surcoût Carat : Comfortline + 2 280 €			

## GOLF VII (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 p. + 790 €			
1.4 TSI Hybride 204 ch GTE	6	4 000	38 500
e-Golf 115 ch (85 kW)	3	6 300	36 790

## GOLF VII SW (BREAK)

1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 200
1.2 TSI 110 ch Comfortline	5	0	24 550
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	23 400
1.4 TSI 125 ch Trendline	6	0	23 400
1.4 TSI 150 ch Comfortline	8	0	27 650
R DSG	19	2 200	46 200
1.6 TDI 90 ch Trendline	5	0	24 800
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	25 420
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	5	0	26 250
2.0 TDI 150 ch Comfortline	7	0	30 200
GTD	10	0	36 170
Surcoût Comfortline : Trendline + 2 150 €			
Surcoût Carat : Comfortline + 2 130 €			

## GOLF SPORTSVAN

1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 980
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	24 070
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	24 070
1.4 TSI 150 ch Comfortline	8	0	28 250
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	25 500
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	26 630
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	5	0	27 440
2.0 TDI 150 ch Comfortline	8	0	30 930
Surcoût Comfortline : Trendline + 2 130 €			
Surcoût Carat : Comfortline + 2 300 €			

## GOLF CABRIOLET

1.2 TSI 105 ch	6	0	25 990
1.4 TSI 125 ch	7	0	27 280
1.4 TSI 150 ch Carat	9	0	31 540
GTI	13	1 600	40 690

2.0 TDI 110 ch	6	0	29 380
----------------	---	---	--------

2.0 TDI 150 ch	7	0	31 990
Surcoût Carat : "base" + 2 080 €			
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 960 €			

## JETTA

1.4 TSI Hybrid 170 ch Comfortline DSG7	7	1 586	31 720
1.4 TSI Hybrid 170 ch Carat DSG7	7	1 682	33 640

## COCCINELLE

1.2 TSI 105 ch	6	250	18 070
1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	24 350
2.0 TSI 220 ch Sport	9	900	29 030
2.0 TDI 110 ch	6	0	21 690
2.0 TDI 150 ch Vintage	7	0	27 180
Surcoût Vintage : Coccinelle + 2 980 € à + 3 200 €			
Surcoût Sport : Vintage + 920 € à 1 100 €			

## COCCINELLE CABRIOLET

1.2 TSI 105 ch	6	500	21 400
1.2 TSI 105 ch Vintage DSG7	6	250	26 530
1.4 TSI 160 ch Vintage	9	2 200	28 030
1.4 TSI 160 ch Vintage DSG7	9	900	29 820
2.0 TSI 210 ch Sport DSG6	12	3 000	33 750
1.6 TDI 105 ch	6	0	24 860
1.6 TDI 105 ch Vintage DSG7	6	0	29 670
2.0 TDI 140 ch Vintage	8	0	30 100
2.0 TDI 140 ch Vintage DSG6	8	500	31 890
Surcoût Vintage : Coccinelle + 2 770 €			
Surcoût Sport : Coccinelle + 3 680 €			

## SCIROCCO

1.4 TSI 125 ch Scirocco	7	0	25 530
2.0 TSI 180 ch Scirocco	10	250	28 680
2.0 TSI 220 ch Sportline	12	250	30 240
2.0 TDI 150 ch Scirocco	7	0	30 440
2.0 TDI 184 ch Sportline	10	0	34 000
Surcoût Sportline : Scirocco + 1 520 €			
Surcoût Carat : Sportline + 3 030 €			

## EOS (COUPE-CABRIOLET)

1.4 TSI BM 122 ch	7	500	29 100
2.0 TSI 210 ch DSG6 Sportline	12	2 200	39 160
2.0 TDI 140 ch	8	0	33 100
2.0 TDI 140 ch DSG6 Sportline	8	250	36 590
Surcoût Sportline : Eos + 2 230 €			
Surcoût Carat : Sportline + 2 230 €			

## TOURAN

1.2 TSI 105 ch Trendline	6	900	22 400
1.4 TSI 140 ch Comfortline	8	2 200	27 170
1.4 TSI 140 ch Carat DSG7	8	1 600	31 700
1.6 TDI 90 ch Trendline	6	0	24 550
1.6 TDI 105 ch Trendline	6	0	25 900
1.6 TDI 105 ch BlueMotion Trendline	6	0	26 390



[www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



**Référent sur le marché  
de l'automobile premium**

**aj** LES  
PROFESSIONNELS  
S'AFFICHENT



**UNE ÉQUIPE  
À VOTRE ÉCOUTE :**

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

**Offre de financement**



**BMW GROUP**  
Financial Services

**BMW**  
Service

**MINI**  
Service



- ✓ Vente de véhicules
- ✓ Mécanique
- ✓ Carrosserie
- ✓ Sans rendez-vous

**Tél : 01 49 65 21 21**

136 Avenue Aristide Briand  
92120 MONTROUGE  
[www.ecm-car.com](http://www.ecm-car.com)

**A 800 M de la  
Porte d'Orléans**



**JAPAUTO**  
AUTOMOBILES  
1<sup>er</sup> distributeur Honda de France  
depuis 1966

**HONDA**  
The Power of Dreams

## Jazz HYBRID

### 30 JAZZ HYBRID À PRIX DÉSTOCKAGE

#### ÉQUIPEMENTS INCLUS :

- BOÎTE AUTOMATIQUE
- TOIT PANORAMIQUE VITRÉ
- CLIMATISATION AUTOMATIQUE
- RÉGULATEUR DE VITESSE
- JANTES ALU



JAZZ HYBRID LUXURY  
À PARTIR DE  
**218€**  
PAR MOIS SUR 48 MOIS<sup>(1)</sup>

**ALL  
INCLUSIVE\*\***

LOCATION  
ENTRETIEN  
GARANTIE  
ASSISTANCE

APRÈS UN 1<sup>ER</sup> LOYER MAJORÉ<sup>(1)</sup> SOUS CONDITION DE REPRISE<sup>(2)</sup>



#### HONDA À PARIS

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16<sup>e</sup>  
01 45 00 14 51

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16<sup>e</sup>  
01 53 84 20 30

Retrouvez nos offres sur [www.japauto.com](http://www.japauto.com)

Paris - République | 32, avenue de la République - 11<sup>e</sup>  
01 43 14 38 38

Courbevoie | 100, boulevard de Verdun  
01 41 88 30 30

\*\* ALL INCLUSIVE = TOUT INCLUS

(1) Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager. Location avec Option d'Achat (LOA) sur 48 mois et 40 000 km : pour l'achat d'une JAZZ 1.3 i-VTEC HYBRID Luxury au prix remis de 16 159 € incluant l'extension de garantie Honda H+24, hors peinture métallisée et frais d'immatriculation et sous condition de reprise d'un véhicule de plus de 8 ANS, après versement d'un 1<sup>er</sup> loyer majoré de 1 633,55 €, vous payez mensuellement pendant 47 mois 218,02 € dont 47 loyers de 218,02 € de remboursement, incluant la prestation entretien selon préconisation constructeur (hors pneumatiques) pour un montant de 17,65 € par mois et hors assurance facultative. Le montant total dû hors option d'achat est de 11 880,49 €. Option d'achat de 7 756 €. Le montant total dû option d'achat incluse est de 19 636,49 €. Le coût mensuel de l'assurance facultative Sécurité est de 17,59 € et s'ajoute aux loyers ci-dessus. Offre réservée aux particuliers majeurs, valable du 05/11/15 au 05/12/15. Vous disposez d'un droit de rétractation. Sous réserve d'acceptation du dossier de LOA par Honda Finance, marque et département de CA Consumer Finance, SA au capital de 346 546 434 € - rue du bois sauvage, 91038 Evry cedex, 542 097 522 RCS Evry, intermédiaire d'assurance inscrite à l'ORIAS (organisme pour le registre des intermédiaires d'assurance) sous le n° 07008079. (www.oriass.fr). CA Consumer Finance est soumise au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 61 rue Tailbout, 75436 Paris Cedex 09. Cette publicité est diffusée par votre distributeur agréé Honda qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. (2) Offre valable sur Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid Luxury immatriculée le 31/03/2015, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 03/03/2015 de la Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid Luxury au prix catalogue de 21 300 € + 459 € d'extension de garantie Honda H+24, hors peinture métallisée et frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 4 100 € et de 1 500 € d'aide à la reprise dédiée à un véhicule de plus de 8 ans. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 05/12/2015 dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte : 4,5 l/100 km. Emissions de CO2 : 104 g/km. \*Donnez vie à vos rêves.





## VOLVO XC60 / GAMME MOMENTUM BUSINESS

À PARTIR DE **499€<sup>\*TTC</sup>/MOIS**

LOCATION LONGUE DURÉE SUR 48 MOIS / 80 000 KM AVEC ENTRETIEN, ASSISTANCE, PERTE FINANCIÈRE INCLUS  
682€ DE TVS - 124G DE CO<sub>2</sub>\*\*

PLUS DE SÉRÉNITÉ  
pour plus d'efficacité

VOLVO CAR ENTREPRISE : La relation longue durée.

\* Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule VOLVO XC60 D3 GEARTRONIC 8 MOMENTUM BUSINESS avec option peinture métallisée. Offre édictée sur la base du tarif au 02/11/2015. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée de 48 mois et un kilométrage de 80 000 km incluant nécessairement les prestations **entretien - assistance, gestion des pertes totales**. Carte grise non incluse. Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable pour toute commande adressée valablement par écrit à Volvo Car Fleet Services avant le 31/12/2015, sauf modifications du tarif constructeur, des taux financiers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc.). Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés **réservée aux professionnels**, régie par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 66 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677.

\*\* VOLVO XC60 D3 Geartronic 8 150ch : consommation Euromix (l/100 km) : 4,7 - CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) : 124g.

**ABVV**  
AUTOMOBILES  
[www.volvo-iledefrance.com](http://www.volvo-iledefrance.com)

### 93 EPINAY SUR SEINE

111 avenue de Lattre de Tassigny - 01 55 830 830

### 95 GONESSE

2/6 rue de la Liberté - 01 39 87 08 44

### 95 ST OUEN L'AUMÔNE

Cité de l'Auto - RN 14 - Rue de Paris - 01 34 30 40 40

Conseillère Commerciale flottes et sociétés et grands comptes : Magali Ménard - 06 61 96 55 55 - [magali.menard@abvv-automobiles.com](mailto:magali.menard@abvv-automobiles.com)





Innovation  
that excites

**SANS APPORT** | **+4ANS**  
**SANS CONDITION** | **D'ENTRETIEN**  
**SUR LA GAMME NISSAN\***



## NISSAN PULSAR BERLINE COMPACTE

À PARTIR DE  
**209 € / MOIS<sup>(1)</sup>**

**SANS APPORT - SANS CONDITION<sup>(2)</sup>**  
**4 ANS D'ENTRETIEN INCLUS<sup>(3)</sup>**



**www.nissan-avenir.com**

### MOLITOR AUTOMOBILES

48, rue Molitor  
75016 Paris  
Tél. : 01 46 51 80 60

### VIROFLAY

188, av. du G<sup>ral</sup> Leclerc - RN 10  
78220 VIROFLAY  
Tél. : 01 30 24 08 22

### LES ULIS

4, av. des Tropiques ZA des Courtaubeuf 2  
91955 LES ULIS  
Tél. : 01 60 92 12 00

### CORBEIL

56, av. du 8 Mai 1945  
91100 CORBEIL ESSONNES  
Tél. : 01 64 96 51 91

### ETAMPES

Garage du rempart  
RN 20 Morigny - 91150 ETAMPES  
Tél. : 01 64 96 35 45

### MONTRouGE

83, av. Aristide Briand - RN 20  
92120 MONTRouGE  
Tél. : 01 40 92 77 00

### MAUREPAS

6 bis, rue Alfred Kastler  
Zoneparwest 78310 MAUREPAS  
Tél. : 01 30 16 46 55

### STE GENEVIEVE

82, route de Corbeil  
91700 S<sup>te</sup> GENEVIEVE DES BOIS  
Tél. : 01 69 04 29 51

### VIRY CHATILLON

129, av. du G<sup>ral</sup> de Gaulle  
91170 VIRY CHATILLON  
Tél. : 01 60 47 99 10

NISSAN - AVENIR

**YOU+ NISSAN\*\***  
NOTRE PROMESSE. VOTRE EXPÉRIENCE.

- + Véhicule de remplacement gratuit.
- + Entretien Nissan au meilleur prix.
- + Nissan assistance gratuite illimitée.
- + Diagnostic systématique offert.

Contactez-nous 24h/24, 7j/7 :

En France 0805 11 22 33

De l'étranger +33 (0)1 72 67 69 14

Innover autrement. \*Modèles concernés : Nissan MICRA, Nissan NOTE, Nissan PULSAR, Nissan JUKE, Nissan QASHQAI et Nissan X-TRAIL. \*\*Dans cadre opérations d'entretien ; conditions sur [nissan.fr/promesse-client](http://nissan.fr/promesse-client). (1) Exemple pour une Nissan PULSAR Visia DIG-T 115 neuve en Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km maximum, premier loyer de 3 873 €<sup>(2)</sup> puis 48 loyers de 209 € entretien inclus<sup>(3)</sup>. Restitution du véhicule chez votre Concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Diac - RCS Bobigny 702 002 221. **Modèle présenté** : Nissan PULSAR GT avec option peinture métallisée, premier loyer de 3 846 €<sup>(2)</sup> puis 48 loyers de 305 € entretien inclus<sup>(3)</sup>. (2) Premier loyer pris en charge par votre Concessionnaire NISSAN. (3) Comportant les prestations d'entretien et pièces d'usure (**hors pneumatiques**) selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au premier des deux termes échus), incluses dans le loyer financier pour 1 €/mois. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 31 décembre 2015 chez les Concessionnaires NISSAN participants. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € - RCS Versailles B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin - 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 3,6 - 5,9. Émissions CO<sub>2</sub> (g/km) : 94 - 138.



Vorsprung durch Technik **Audi** 

**Prenez place. Pour le futur.**

**Nouvelle Audi A4.  
Le progrès. Intensément.**



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.

Gamme Audi A4 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,7 - 6,4. Rejets de CO<sub>2</sub> mixte (g/km) : 95 - 147.

**Premium Automobiles**  
105, Bld Murat  
75016 Paris  
Tél. 01 40 71 35 30  
[www.audi-paris16.com](http://www.audi-paris16.com)

**Premium II**  
15, Av. des Prés  
78180 Montigny le Bretonneux  
Tél. 01 61 37 27 00  
[www.audi-montigny.com](http://www.audi-montigny.com)

**Paris Est Evolution**  
332, Rue Berthe Morisot  
77400 St Thibault des Vignes  
Tél. 01 60 35 46 36  
[www.audi-marnelavallee.com](http://www.audi-marnelavallee.com)

**Premium Vélizy**  
17-19, Avenue Louis Breguet  
78140 Vélizy-Villacoublay  
Tél. 01 78 74 20 20  
[www.audi-velizy.com](http://www.audi-velizy.com)



# VITARA!

1.6L VVT Pack Automatique  
dispo en stock

**\*CAPITAL  
REPRISE DE  
2000€  
sur la gamme  
VITARA**

A partir de **22 890€ TTC\***

Disponible en 2 roues  
et 4 roues motrices

*\*Visuel non contractuel, offre valable sur véhicule en stock  
et dans la limite des stocks disponibles en concession.*

**Toute la gamme SUZUKI  
disponible aux meilleures conditions**

Retrouvez l'univers Suzuki Paris sur facebook [www.facebook.com/suzuki.paris](http://www.facebook.com/suzuki.paris)

**3 CONCESSIONS EXCLUSIVES SUZUKI À PARIS**

**PYRÉNÉES AUTOMOBILES**  
117 bis rue des Pyrénées - Paris 20

**PARIS 18 AUTOMOBILES**  
85 Boulevard Ney - Paris 18

**BEAUGRENELLE RIVE GAUCHE**  
65 bis rue des Entrepreneurs - Paris 15

**SUZUKI PARIS**  
N° Azur 0 810 100 150

Way of Life!

Véhicules de direction  
Véhicules du Personnel  
Usine de POISSY

**PEUGEOT & CITROËN**

Tél : 01 30 19 55 00  
06 18 40 80 86

[vvo@info-auto.org](mailto:vvo@info-auto.org)

du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00  
**www.info-auto.org**

**1er Voitures DE L'ANNÉE**

**Mercedes - BMW  
Audi - VW**

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

[www.lesvoituresdelannee.com](http://www.lesvoituresdelannee.com)

**06.09.78.09.20**  
[aupe@lesvoituresdelannee.com](mailto:aupe@lesvoituresdelannee.com)

## VENDRE VOTRE VOITURE

- Estimation en 2 min
- Sans obligation d'acheter  
une nouvelle voiture
- Vendue et payée en 24h !

[www.Aramisauto.com](http://www.Aramisauto.com)

**Aramisauto** [www.aramisauto.com](http://www.aramisauto.com)

**0 811 365 804**  
(prix d'un appel local)

# Anciennes et Modernes



**ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !**

**ASSURANCE  
COLLECTION**  
à partir de **20€**  
Garanties RC + Déf. Pénale et Recours +  
Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel  
pour un véhicule d'avant 1975.  
Tarif au 01.11.2015. Hors coût de police.

**ASSURANCE  
MODERNE  
TOUS RISQUES**  
à partir de **273€**  
Tarifs minimum annuels en cours  
le 01.11.2015, 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.

**Quattro ASSURANCES**  
[www.quattro.fr](http://www.quattro.fr)

**DEVIS EN LIGNE**  
[www.quattro.fr](http://www.quattro.fr)  
05 65 100 100

**BUREAU VERITAS**  
Certification  
N° F1001002-1

CAT - Société de Courtage en Assurances  
Siège Social : 120, rue La Boétie  
75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846  
N° ORIAS : 07 001 752 - [www.orias.fr](http://www.orias.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

**UNE IDÉE CADEAU ORIGINALE !**

Rendez-vous sur **www.assistancepermis.fr**  
ou au **05 65 100 100**

En partenariat avec **MONDIAL** et **Quattro ASSURANCES**



**HONDA**  
The Power of Dreams\*

NOUVELLE **JAZZ**

AUDACIEUSE,  
MALINE  
& POLYVALENTE



NOUVELLE MOTORISATION **EARTH DREAMS**  
TECHNOLOGY

GAMME JAZZ À PARTIR DE

**269€**

PAR MOIS SUR 48 MOIS<sup>(1)</sup>

**ALL**

**INCLUSIVE\*\***

LOCATION  
ENTRETIEN  
GARANTIE  
ASSISTANCE

\*\*All inclusive = Tout inclus

(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur. Exemple de Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 Km pour une Jazz 1.3 i-VTEC Elegance au prix remis de 15 290 € incluant 770 € de remise Concessionnaire, 500 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant et 460 € de coût supplémentaire lié à l'option peinture métallisée incluse. Offre valable pour toute immatriculation avant le 31/12/2015. **Prix catalogue du modèle présenté Jazz 1.3 i-VTEC Exclusive Navi** avec option peinture métallisée (460 €) : **19 560 €** selon tarif au 01/07/2015. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires.

Offre non cumulable réservée aux particuliers sous réserve d'acceptation par CA Consumer Finance sous la marque HONDA finance. SA au capital de 433 183 023 euros - Rue du Bois Sauvage 91038 Évry Cedex, 542 097 522 RCS Évry. Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS : N° 07008079 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Assurance facultative souscrite auprès de CACI Life Limited et CACI Non-Life Limited, FIDELIA ASSISTANCE, PACIFICA. Ce produit de location longue durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation.

Cette publicité est diffusée par votre concessionnaire agréé Honda qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. \*Donnez vie à vos rêves. [www.honda.fr](http://www.honda.fr)

**COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY**

50, route de Mantes – 01 71 52 11 00

[www.honda-chambourcy.com](http://www.honda-chambourcy.com)



GRUPE COURTOIS

Nouvelle concession

**COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE**

Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00

[www.honda-saintouenlaumone.com](http://www.honda-saintouenlaumone.com)



JUSQU'À  
**-41%**  
SUR VOTRE VOITURE  
NEUVE

**AUTO-IES**.com

Voitures neuves moins chères

- Satisfait ou remboursé 15j / 1000 km
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage
- Livraison à domicile

JUSQU'À  
**-34%**  
**FIAT 500 CABRIO**



JUSQU'À  
**-30%**  
**GOLF SPORTVAN**



JUSQU'À  
**-41%**  
**RENAULT SCENIC**



JUSQU'À  
**-27%**  
**PEUGEOT 5008**



JUSQU'À  
**-32%**  
**CITROËN C3**



JUSQU'À  
**-15%**  
**DACIA DUSTER**



JUSQU'À  
**-32%**  
**SUZUKI SX4 S-CROSS**



**04 70 30 87 60** **www.auto-ies.com**

IES (nom commercial : Auto-IES.com SAS au capital de 400 000 € filiale et locataire gérante de la société AUTO-IES, SAS au capital de 583 270 €, ZAC les Ancises 03300 CREULIER LE NEUF, RCS CUSSET 449 120 799 - FR11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 15/07/2015. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur [www.auto-ies.com](http://www.auto-ies.com). Photos non contractuelles.

Installation sans perçage.

Etagères coulissantes

Largeur ajustable de 2,20 m à 3,55 m

Etagères réglables en hauteur

Une gamme de 13 accessoires

composez votre solution sur  
**www.lodus.com**

**LODUS**

Gagnez des m<sup>2</sup> !

Spécialement conçu pour l'aménagement de votre garage, LODUS s'ajuste en largeur, s'installe dans tous les garages et vous offre une modularité complète. LODUS est une structure métallique sur laquelle se fixent en toute sécurité des étagères coulissantes et des accessoires pour ranger vélos, pneus ou coffres de toit. Ranger son garage n'a jamais été aussi facile !

Prix TTC : structure de 529 € à 579 € et accessoires de 14,90 € à 89 €

Contactez-nous au 04 72 46 18 20

ORIGINE FRANCE GARANTIE 3 ANS



# TOUS LES PNEUS HIVER

— PLUS DE 5000 REFERENCES & 400 000 PNEUS EN STOCK —

## ADHÉRENCE & SÉCURITÉ À PRIX GIVRÉS

6000 CENTRES PARTENAIRES & MONTAGE A DOMICILE

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES\*



\*À partir de 2 pneus - \*\*En début de saison - RCS Aix 32712587

[www.allopneus.com](http://www.allopneus.com)

**0 892 460 900**  
(0,40€/min)

**allopneus.com**  
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET



## Nouvel an Festif et Romantique

Une croisière exceptionnelle sur la vallée du Rhin et  
ses châteaux du 28 décembre 2015 au 2 janvier 2016

À PARTIR DE  
**779€** SEULEMENT  
au lieu de ~~899€~~  
PAR PERS.  
6 jours / 5 nuits  
en pension complète

TARIF  
EXCLUSIF  
pour vous  
**-120€**

Places limitées

**Profitez de cette croisière magique sur la vallée du Rhin  
Amsterdam - Cologne - Heidelberg - Strasbourg**

**6 jours / 5 nuits du 28 décembre 2015 au 2 janvier 2016**

**28 décembre : Strasbourg - Amsterdam**  
Embarquement à Amsterdam. **Cocktail de  
bienvenue et présentation de l'équipage.**  
Dîner à bord. Visite facultative de la vieille ville.

**29 décembre : Amsterdam - Nîmègue - Krefeld**  
Escale à Nîmègue. Continuation de la croisière  
jusqu'à Krefeld. Déjeuner à bord. Dîner en  
croisière.

**30 décembre : Krefeld - Cologne - Koenigswinter**  
Navigation le long des rives de **Düsseldorf** et  
de **Zono (ville médiévale)**. Déjeuner à bord.  
Arrivée à **Cologne** en début d'après-midi. Visite  
du centre-ville. **Dîner et soirée animée** à bord.  
Arrivée en fin de soirée à Koenigswinter.

**31 décembre : Koenigswinter - Rudesheim**  
Croisière sur la plus belle partie du Rhin  
romantique. Vous pourrez apercevoir de nombreux  
**châteaux** situés sur les **vignobles** réputés et le  
célèbre rocher de la Lorelei. Arrivée à Rudesheim.  
**Grande soirée de réveillon.**

**1<sup>er</sup> janvier : Rudesheim - Spire ou Mannheim  
ou Karlsruhe**  
**Remontée du Rhin jusqu'à Spire.** Après le  
déjeuner, excursion à Heidelberg. Dîner de  
gala à bord suivi d'une **soirée dansante.**

**2 janvier : Spire - Strasbourg**  
Petit déjeuner et déjeuner à bord. Navigation  
jusqu'à Strasbourg.

**Ce prix comprend :** Le transfert en autocar de Strasbourg à Amsterdam • La croisière en pension complète du  
dîner du 1<sup>er</sup> jour au déjeuner du dernier jour • Le logement en cabine double sur le pont principal • Le cocktail de  
bienvenue • l'animation - la soirée de gala • Une assistance francophone à bord • Le dîner du réveillon avec ses  
vins et sa coupe de champagne • L'assurance assistance/rapatriement • Les taxes portuaires.



Votre bateau



Amsterdam



CroisiEurope

### Informations - Réservations

Par téléphone : **01 41 33 59 00** (prix d'un appel local).

Du lundi au vendredi de 9 h à 12h30 et de 13h30 à 18h et  
le samedi de 9h à 12 h. Préciser le code : **AUTO JOURNAL**

**NOUVEAUTÉ !**

Par internet en téléchargeant la documentation sur  
**www.croisieres-lecteurs.com/aj**

Par courrier à : l'Auto-Journal - Croisière Nouvel An - CS 50273 - 27092 Evreux Cedex 9

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Code postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_\_ E-mail : \_\_\_\_\_

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

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. Sauf refus de votre part, ces informations peuvent être utilisées par des partenaires.

CEISRRP



VOUS FAISIEZ COMMENT  
POUR ACHETER UNE VOITURE AVANT ?



**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)



À découvrir dans notre prochain numéro

## N° 946

du 26 novembre 2015

YANN LEFEBVRE



## La BMW Série 7 face à ses rivales

Avec ces trois grandes routières, tout n'est pas que luxe ! Pour tenter de s'imposer sur la route, la Série 7 compte sur ses quatre roues directrices.



## Mercedes Classe C Coupé

L'élégant coupé sur base de Classe C devrait aiguïser son comportement routier. Réponse dans notre prochain numéro.



## Porsche 911

Le restylage de la 911 est l'occasion pour Porsche de passer au moteur suralimenté. La star allemande est attendue au tournant.

Et aussi... En kiosque

Et où que vous  
soyez, sur  
SMARTPHONE  
et  
TABLETTE



ACTUELLEMENT

### LE GUIDE DE L'AUTO-JOURNAL N° 28

Toutes les voitures du marché à l'essai, 228 pages

Vous voulez acheter une voiture ? Essence ou diesel ? Nouveauté ou modèle éprouvé ? Nos tests, tenue de route, confort, consommations... et nos infos sur les équipements vous aideront à faire le bon choix.

## RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00. Fax: 01 41 33 57 04

E-mail: [autojournal@mondadori.fr](mailto:autojournal@mondadori.fr)

(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,  
assisté de Karine Roumestand (5594)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (5396)

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

(chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)

Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Jean-François Jollet

(1<sup>er</sup> secrétaire de rédaction), Valérie Frölich

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Béatrice Schiano de Colella, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (5650)

À collaboré à ce numéro: Éric Montgobert

## DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

## DIFFUSION

[www.vendezplus.com](http://www.vendezplus.com)

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

Responsable diffusion: Nicolas Chanliau

## MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Johanne Gavarini, Agnès Tran

## PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03

Directeur commercial: Christophe Bonnet

Directrice Groupe Commercial: Caroline Soret

Assistante de publicité: Christine Chessé

Équipe commerciale: Paul Bellaïche, Thibault Cocardon,

Anne Buré-Emmel, Christian Touzay

Opérations spéciales: Grégory Gounse

Exécution: Stéphane Durand

Planning: Angélique Consoli (5352)

## ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur commercial: Jean-Michel Godet

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

## FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Isabelle Simon-Mezari (1062),

Henri Tuquetbarbe (2253)

Responsable service prépresse: Sylvain Boularand (2988)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (4919)

## FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Co-gérants: Carmine Perna et Ralph Büchi

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur: Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0318 K 82833

Dépôt légal: novembre 2015

## ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou  
vous avez besoin d'un renseignement  
sur votre abonnement? Contactez-nous.

Par téléphone: 01 46 48 48 75. Par courrier: Service abonnements

L'Auto-Journal - CS 50273 - 27092 Évreux Cedex 9

Par internet: en tapant dans votre navigateur [abo.lautojournalmag.fr](http://abo.lautojournalmag.fr)

Abonnement France: 64 € (1 an, 26 numéros dont Spécial Salon),

78 € (1 an, 26 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A.

à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304,

[abobelgique@edigroup.org](mailto:abobelgique@edigroup.org)): 89,95 € (1 an, 27 numéros).Suisse (Édigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, [abonne@edigroup.ch](mailto:abonne@edigroup.ch)):

139 CHF (1 an, 26 numéros).





# CHASSAY

## TOURS



### Corvette C7 Stingray

***SPORT EDITION***  
**2015**

**79.900 €\***  
*Série limitée exclusive*

RACING PACKAGE - TOIT AMOVIBLE TRANSPARENT FUMÉ NOIR - PACK BLACK  
JANTES FINITION SATIN BLACK - ÉTRIER DE FREIN COULEUR ROUGE OU JAUNE  
MOTEUR 6.2 V8 466 CH - BVM 7 RAPPORTS - PLUSIEURS COLORIS DISPONIBLES

**Venez découvrir le plus grand stock Corvette disponible en Europe**

**18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK**

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT<sup>®</sup>  
**CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER**

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

\*Taux au 20/10/2015 - tous les équipements inclus - hors options et frais de CG / immatriculation.  
R.C.S. Tours 343 449 433 - CRJAS N°07023099 - Véhicule et données constructeur non contractuelle  
Consommations mixtes : de 12,0 à 12,2 l/100 km - Emissions de CO<sub>2</sub> : de 279 à 283 g/km - 10/2015



+ LES GOÛTS +  
D'UNE LÉGENDE\*



BK RCS Savonne 775 614 308

1128  
+ GRIMBERGEN +  
BIÈRE D'ABBAYE - ABBIJBIER

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

\*Grimbergen, une gamme large de bières, la légende de la marque née en 1128.