

l'auto-journal

N°949



Renault Scénic IV



Audi Q5

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

2016

Peugeot 3008



Mercedes Classe E



Alpine Coupé

CE QUI VOUS ATTEND - DE BIEN - CETTE ANNÉE !
NOUVEAUX MODÈLES, SPORT, SOCIÉTÉ, SALONS ET TENDANCES...

COMPARATIF

RENAULT MÉGANE

VOLKSWAGEN GOLF

PEUGEOT 308



LA NOUVELLE RENAULT MÉGANE
FACE À SES RIVALES

Peut-elle
détrôner les
références ?

M 01117 - 949 - F : 3,50 €

BEL: 3,90 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
DOM: 5,4 € - DOM A: 5 € - ITA: 4 €
LUX: 3,90 € - PORT CONT: 4 €
CAN: 6 \$ CAN - MAR: 45 \$
TOM S: 600 CFP - TOM A: 1000 CFP
CH: 6 F\$ - TUN: 7,50 DTU

BMW xDrive



Le plaisir
de conduire

www.bmw.fr



L'ADHÉRENCE PARFAITE EN MOINS D'1/10^{ème} DE SECONDE.

**BMW xDRIVE. LA TECHNOLOGIE
4 ROUES MOTRICES INTELLIGENTE.**

Moins d'1/10^{ème} de seconde, c'est le temps qu'il faut à la technologie BMW xDrive pour agir sur la motricité* et même anticiper toute perte d'adhérence. Cette gestion électronique de la force motrice veille en effet en permanence sur le comportement des BMW pour offrir au conducteur et à ses passagers le meilleur de la sécurité. Partout, tout le temps et par tous les temps.



**BMW xDRIVE EST DISPONIBLE SUR 110 MODÈLES. EN CE MOMENT,
TECHNOLOGIE OFFERTE SUR UNE LARGE SÉLECTION**.**

* Transfert de la force motrice à l'essieu présentant la meilleure adhérence en moins d'1/10^{ème} de seconde (moins d'1/4 de seconde sur BMW Série 2 Active Tourer / Gran Tourer et BMW X1).

** Offre valable pour toute commande d'une BMW neuve équipée en option de BMW xDrive à motorisation équivalente, sauf sur BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5 et BMW X6, du 01/01/2016 au 31/03/2016 dans les Concessions participantes. Consommations des BMW Série 1 équipées de BMW xDrive en cycle mixte selon dimension des jantes : 4,3 à 7,8 l/100 km. CO₂ : 113 à 182 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.

LES JOURS SURREQUIPÉS PEUGEOT



GAMME 208 À PARTIR DE
159€⁽¹⁾ /MOIS

4 ANS D'ENTRETIEN INCLUS, SANS APPORT, SANS CONDITION

PORTES OUVERTES 16 & 17 JANVIER⁽²⁾

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte (en l/100 km) : de 3 à 5,4. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 79 à 125.

(1) En location longue durée (LLD) sur 48 mois et pour 40 000 km. Exemple pour la LLD d'une Nouvelle Peugeot 208 Access 3p 1,0L PureTech 68 BVM5 neuve, hors options, incluant 4 ans d'entretien. **Modèle présenté** : 208 Allure 3p 1,2L PureTech 82 BVM5 neuve options peinture métallisée et toit panoramique en verre : **228 €/mois**. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable valable du 02/01/16 au 25/01/16, réservée aux particuliers pour toute LLD d'une Nouvelle Peugeot 208 neuve dans le réseau Peugeot participant, sous réserve d'acceptation du dossier par PEUGEOT FINANCE - Loueur : CREDIPAR, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981 - 12, avenue André-Malraux, 92300 Levallois-Perret. Le PCP Entretien Plus peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau Peugeot participant. (2) Ouverture le dimanche selon autorisation préfectorale.



PEUGEOT

MOTION & EMOTION

Sommaire [N° 949]

5

56



12



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 7 au
20 janvier 2016**

42



94



82



50



78



66



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

12 Les (bonnes) surprises 2016
28 Toyota Prius 4

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

34 Marché automobile, enfin la reprise!

Conduire

[1^{er} ESSAI XL]

42 Ferrari 488 Spider 670 ch

[ESSAI]

50 BMW X1 18d 150 ch Sport

[COMPARATIF]

56 Renault Mégane 1.5 dCi 110 ch /

Peugeot 308 BlueHDi 120 ch /

Volkswagen Golf 1.6 TDI 110 ch

[ESSAI GRAND ANGLE]

64 Mitsubishi Outlander PHEV 200 ch

[FACE-À-FACE]

66 Mini Clubman Cooper D 150 ch /

Mercedes Classe A 200 d 136 ch

[1^{er} ESSAI]

74 Kia Optima 1.7 CRDi 141 ch

[LES EXPERTS]

78 Mazda MX-5 2.0L Skyactiv-G 160 ch

[DERNIER ESSAI]

81 Mini Cabriolet

Vibrer

[REPORTAGE]

82 Les allumés de la réclame

[RÉTRO]

88 BMW 323i

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

92 La vie de vos autos

93 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

94 Opel Astra

[FICHE OCCASION]

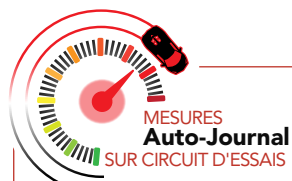
98 BMW Série 5

[LE PRIX DU NEUF]

101 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

109 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...



**J'ai le pouvoir
de protéger
mes covoiturés.**



**Aucune
démarche
0€
de plus**

Ce qui est essentiel pour moi, c'est de pouvoir rouler responsable.

Alors le covoiturage, c'est une évidence.

Avec la Macif, toutes les personnes qui voyagent avec moi sont assurées.

C'est une garantie qui est déjà intégrée dans mon contrat Auto et ça ne me coûte rien.

**Découvrez tous les avantages du contrat Auto Macif
dans l'un de nos points d'accueil ou sur macif.fr**



Essentiel pour moi

Les passagers covoiturés sont garantis par le contrat Auto souscrit sans aucune démarche préalable du conducteur assuré.

MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4 rue de Pied de Fond 79000 Niort.

Édito

Jean-Éric Raoul

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

RETOUR EN FORME

Cela m'a frappé en examinant le dossier que nous consacrons, dans ce numéro, aux principaux événements automobiles de l'année à venir: la France reprend des couleurs! Après son incroyable rafale de nouveautés de 2015 (Espace, Kadjar, Talisman, Mégane!), Renault a encore une – grosse – munition en réserve pour 2016: le nouveau Scénic. Côté Peugeot, s'il est aussi séduisant et technologiquement abouti que nos informations le laissent penser, le futur 3008 va faire un carton. Dans un registre plus léger, nous attendons avec impatience la nouvelle Alpine dans sa version



ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre dernier édito, consacré aux boîtes automatiques, vous prétendez que ceux qui y ont goûté ne font pas machine arrière. Je suis l'exemple du contraire: après une Volkswagen à boîte DSG et une BMW à boîte auto, ma nouvelle voiture est à boîte manuelle. Car avec ces transmissions, on est toujours à la limite du sous-régime, sans frein moteur, et c'est une horreur en virage.

Éric Bouet

Sans doute les lois de passage favorisent l'économie. Mais il est aujourd'hui très simple de reprendre la main en mode manuel en cas de parcours sinueux ou accidenté.

Dans le dossier de votre numéro 946 consacré à Volkswagen, vous évoquez le futur Touareg qui, selon vous, serait basé sur la plate-forme MQB. Or, sur ce SUV, le moteur sera normalement installé longitudinalement. Il sera donc plutôt basé sur la plate-forme MLB de 2^e génération, inaugurée avec le nouvel Audi Q7.

Matthieu Masson

Nous nous sommes laissé emporter par la polyvalence de la plate-forme MQB! Mais, en effet, pour accueillir V6 et V8 "en long", la MLB 2 semble plus adaptée.

définitive. Au milieu de ce récital, les seuls bémols proviennent du tandem Citroën/DS, qui n'annonce rien de substantiel avant 2017. Reculer pour mieux sauter, sans doute, si l'on pense au C4 Aircross ou au petit DS 3 SUV. Nous en reparlerons.

Côté sport, les Français vont également se montrer sous leur meilleur jour. Renault ne brillera certainement pas encore de mille feux en Formule 1 dès 2016. Mais le retour du constructeur en tant qu'écurie représentera une belle vitrine mondiale pour la technologie hexagonale. Sur le plan symbolique, l'organisation, en mai prochain, du premier Grand Prix de Formule E dans Paris, au pied des Invalides, marquera les esprits. Il faudra faire un triomphe à cet événement, qui réconcilie Paris avec l'automobile. En rallye, on imagine le duo Ogier/Ingrassia partir à la conquête d'un 4^e titre mondial, quand la plus belle épreuve d'endurance du monde, les 24 Heures du Mans, accueillera encore un plateau d'anthologie. Sans oublier la *dream team* Peugeot en rallye-raid, et la domination probable de Citroën en WTCC.

Enfin, par ses remarquables manifestations consacrées à la voiture ancienne comme Rétromobile, le Mans Classic ou le Concours d'élégance de Chantilly, notre pays attire la crème des collectionneurs du monde entier. En 2016, la France va donc s'affirmer comme l'une des grandes nations de l'automobile. Bien sûr, quelques zones d'ombre subsistent. Comme l'absence préoccupante de nos constructeurs dans le haut de gamme. Mais assurons-nous que ce retour en forme soit partout perçu à sa juste valeur – un joyau collectif – notamment aux plus hauts niveaux de nos diverses administrations. Elles se montrent parfois si habiles à désoler ceux qu'elles devraient encourager.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ

UNE LEXUS COMPLÈTEMENT GIVRÉE!

L'hiver, vous avez parfois l'occasion de rouler sur de la glace. Mais avec des roues en glace, c'est plus rare! Après son IS en carton (cf. L'AJ n° 943), Lexus montre qu'il n'a pas froid aux yeux et que, même si le style du NX est gelé depuis plusieurs mois, les employés de la marque ont trouvé le moyen de le rafraîchir... En l'occurrence, la fabrication des quatre roues, répliques parfaites des modèles originaux grâce à une numérisation au laser, a été confiée à un spécialiste de la sculpture sur glace, la société Hamilton Ice Sculptors basée à Londres. La réalisation a réclamé trente-six heures de travail à quatre personnes. Pour être raccord, la voiture a été stockée cinq jours à -30°C. Le plus fort? La voiture a démarré sans ciller, et elle roule!

PHOTOS SIMON JESSOP





L'INSPIRATION PEUT VOUS
CONDUIRE ENCORE PLUS LOIN.

DS 4 CROSSBACK

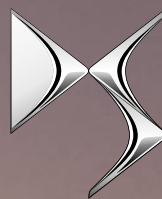
Né pour l'évasion, DS 4 Crossback vous permet d'explorer de nouveaux territoires. Grâce à son Contrôle de Traction Intelligent et ses motorisations efficaces, votre plaisir est garanti aussi bien en ville que lors de vos envies d'aventures.



DS préfère **TOTAL**

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

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS 4 CROSSBACK : DE 3,8 À 5,6 L/100 KM ET DE 100 À 130 G/KM. AUTOMOBILES CITROËN RCS PARIS 642 050 199.



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE



www.driveDS.fr

LES SURPRISES (BONNES)

Nouveaux modèles, sport, société : L'AJ a sélectionné pour vous les événements qui feront

Présentée en janvier

Mercedes Classe E



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir
de 42 000 €

Commercialisation :
printemps 2016



La Classe S avait mis la barre haut
en matière d'équipements high-tech.
Sa petite sœur la Classe E
en rajoute une couche en améliorant
de nombreux systèmes.



À peine la Classe S a-t-elle démontré ses capacités en termes d'équipements dernier cri, que la voici dépassée. Et pas par la concurrence ! Le coup vient de l'intérieur... De la Classe E, en l'occurrence. Sous ses airs très classiques, mais incroyablement séduisants, la berline routière cache une multitude d'innovations inédites, même à bord de la plus récente des limousines de la marque... L'auto, connue sous le code W213, reprend la même base technique (plate-forme MRA) que ses sœurs, avec néanmoins une proportion d'aluminium un peu plus importante, histoire d'alléger le

→ CALENDRIER

Du 11 au 24 janvier
Salon de Detroit

L'année automobile débute au
bord des lacs Érié et Sainte-Claire.



JANVIER

Du 22 au 24 janvier
WRC/Rallye Monte-Carlo

Les triples champions du monde Ogier-Ingrassia lancent
leur VW Polo sur la route d'un quatrième titre.



PREMIÈRES 2016

date sur les 12 prochains mois. Dossier réalisé par Florian Chopin, François Dauré, Brice Perrin, Daniel Carroux et Guy L'Hospital



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Non, il ne s'agit pas du tableau de bord de la Classe S, mais bien de celui de la Classe E. Les deux écrans digitaux de 12,3 pouces sont même mieux intégrés. Ci-dessous, l'instrumentation est 100% personnalisable. Très impressionnant.



DAIMLER

poids. Une fois à l'intérieur, la similitude avec la présentation de la Classe S est frappante. Mercedes entend proposer cette architecture à deux larges écrans (12,3 pouces chacun) sur la majorité de ses modèles.

Une panoplie de systèmes de sécurité très fournie

Cela donne une réelle impression de montée en gamme. L'ensemble est même bien mieux intégré que dans la limousine : aucune démarcation n'est visible entre les deux écrans.

L'auto reçoit également une panoplie d'aides à la conduite, notamment parmi les systèmes de sécurité : on trouve ainsi le Pre-Safe Impulse qui repousse les passagers vers l'intérieur de l'auto pour les préserver, et le Pre-Safe Sound qui émet un son pour éviter une blessure due à la contraction subite des muscles de l'oreille interne (réflexe stapédien). La Classe E sera également capable de se garer toute seule, enfin, presque : le conducteur, à proximité de l'auto, devra juste former des cercles sur son smartphone. Quid des motorisations ? L'auto verra revenir des blocs 6 cylindres en ligne à la place des V6. La gamme sera complétée par une offre 4 cylindres et V8, ainsi que par des propositions hybrides rechargeables.



FRANÇOIS BAUDIN / DPPI

Du 27 au 31 janvier Exposition Concept Cars

Cette présentation a lieu à Paris, en marge de l'élection de la plus belle voiture de l'année.



Présenté en mars

Renault Scénic IV

Les SUV auront-ils la peau des monospaces ?
Pas tout de suite, en tout cas. Pour preuve, l'émblématique Scénic entre en résistance sous une formule repensée de bout en bout.

Le monospace fait partie de l'ADN de Renault. Et le Scénic est l'un de ses porte-étendards, fidèle grognard depuis bientôt deux décennies. Pas question de l'abandonner à un funeste sort, même si, dans la gamme, le Captur et le Kadjar creusent des tranchées dans ses plates-bandes.

Encore faut-il moderniser la formule, la rendre à nouveau attractive. C'est la mission confiée à la quatrième génération, en nette rupture avec la précédente. La silhouette plus compacte en témoigne. Plus typée monovolume, aussi, avec en point d'orgue un capot raccourci remontant

plus haut, dans le prolongement de l'immense pare-brise lui-même très incliné. L'œil averti notera les montants dédoublés. C'est nouveau. La face avant reprend à son compte l'ensemble des codes visuels de la marque, et les flancs stylisés aidant, le tout donne un véhicule agréable à regarder, très original.

Autres ruptures, l'instrumentation prend désormais place devant le conducteur et les sièges amovibles trop lourds disparaissent. Renault revient à des choses simples, avec une banquette fractionnable que l'on suppose coulissante. Sous le capot œuvrent les moteurs de la Mégane, toutes transmissions confondues. Le Grand Scénic viendra plus tard.

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir
de 24 900 €

Commercialisation :
avril 2016



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

CALENDRIER

FÉVRIER

Du 3 au 7 février
Rétromobile
500 voitures annoncées pour
la grand-messe des anciennes.



Rétro MOBILE



MARS

Du 3 au 13 mars
Salon de Genève
Salon apprécié pour sa taille et la
présence de carrossiers inventifs.



86^e
Salon
international
de l'auto
et accessoires
3-13 mars 2016
Genève

GENEVA
MOTOR
SHOW

CO

et accessoires

3-13 mars 2016

Genève

Le bonus écologique maintenu mais...

À partir de janvier

Le bonus écologique est maintenu, mais ses montants ont toutefois été amoindris, et comme en 2015, il est réservé aux véhicules partiellement ou totalement électrifiés. Si les modèles 100 % électriques peuvent toujours prétendre à un bonus de 6 300 €, les hybrides doivent se contenter de 750 € (1 000 € s'ils sont rechargeables). Le Sénat explique que le nouveau décret "recentre le bonus sur les véhicules les plus vertueux". Il ajoute par ailleurs que "un nouveau recentrage du bonus devrait avoir lieu en 2016". Notez que les barèmes du malus écologique n'évoluent pas.

	Bonus 2015	Bonus 2016
Taux de CO ₂ (g/km)		
De 0 à 20 g (électriques)	6 300 €*	6 300 €*
de 21 à 60 g (hybr. rech.)	4 000 € (20%)	1 000 €
Hybride < 110 g	2 000 € (5%)	750 €

* Dans la limite de 27 % du coût d'acquisition

Et aussi...

Audi Q2



ILLUS BERTHARD RECHER

Le Mini Countryman voit débarquer sur ses terres l'Audi Q2, sorte de Q7 modèle réduit (4,15 m en longueur). Il en a les attributs, de la calandre à la coupe au carré. L'engin repose sur la plate-forme MQB qu'il étrenne pour ce segment, et les moteurs 3 cylindres essence et diesel de l'A1 sont au programme. Carrosserie cinq portes uniquement.

Mini Cabrio

Changement dans la continuité pour le cabriolet tiré de l'actuelle Mini. La capote électrique se replie en accordéon, comme avant. Les premiers moteurs retenus sont le 3 cylindres essence 1.5 de 136 ch de la Cooper, le 4 cylindres essence 2.0 de 192 ch de la Cooper S et le 3 cylindres diesel 1.5 de 116 ch de la Cooper D.

La fin des vitres (trop) teintées

Pour lutter contre le non-port de la ceinture et l'usage du téléphone au volant, les vitres latérales avant teintées à plus de 30 % sont proscrites depuis le début de ce mois de janvier. Les contrevenants encourrent une amende de 135 € et un retrait de 3 points. Toutefois, les premiers PV ne seront pas dressés avant cet été.

Et encore...

BMW X2, Bugatti Chiron, Cadillac XT5, Chrysler/Lancia Grand Voyager, DS 3, Fiat Tipo, Fiat 124 Spider, Infiniti QX30, Hyundai i20 Active, Maserati Levante, Mercedes SLC, Peugeot 2008 restylé, Renault Mégane break, Volvo S90...



ARNAUD SAUNIER



ÉRIC VARGIOLU/DPP/PEUGEOT

Du 2 au 16 janvier

Loeb avec Peugeot au Dakar

L'idée a pris corps en 2015 et Sébastien Loeb a testé pour la première fois la Peugeot 2008 DKR en juin. Après son éviction de Citroën en décembre, le Dakar est même devenu son programme majeur de 2016. Accompagné du fidèle Daniel Elena, le nonuple champion du monde des rallyes a débuté en rallye-raid

au Maroc, en octobre. Une première agitée – incendie du turbo, tonneaux – mais qui a accentué sa motivation. D'autant que le Dakar se déroule essentiellement en Argentine, si accueillante pour le duo (8 victoires en WRC). Avec Peterhansel, Sainz et Despres à ses côtés (18 victoires au Dakar!), Peugeot a construit une formidable armada !

Le 20 mars F1/Ouverture : GP d'Australie

Rosberg continuera-t-il comme fin 2015 (3 victoires de rang) ou Hamilton le mettra-t-il au pas ?



Du 25 mars au 3 avril Salon de New York

Land Rover et Mercedes y dévoilent souvent une nouveauté importante.

AVRIL





LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir
de 25 000 €

Commercialisation :
septembre 2016

Présenté en mai

Peugeot 3008

→ CALENDRIER

Le 3 avril
WTCC/France : Paul-Ricard →
Dernière année dans ce championnat
pour l'équipe officielle Citroën.



A. LAVADINHO

AVRIL

Le 17 avril
WEC/Ouverture à Silverstone
Le duel Porsche 919-Audi R18 reprend
en endurance, avec Toyota comme arbitre.



ILLUSTRATIONS JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Le futur 3008 change d'orientation. De crossover, il devient SUV. Au-delà du changement sémantique, l'auto veut chasser sur des terres plus haut de gamme.

Le premier 3008 souffrait de son esthétique trouble. Il ne savait pas s'il devait appartenir au marché des monospaces ou bien à celui, alors naissant, des SUV. D'où une esthétique particulière qui n'a, heureusement, pas pénalisé ses ventes. Son remplaçant, qui sera présenté au printemps avant d'être commercialisé à l'automne, affirmera haut et fort son appartenance à la deuxième catégorie. Il deviendra ainsi un vrai rival des Renault Kadjar et Volkswagen Tiguan II. Pour le reste, Peugeot aura eu l'intelligence de conserver ce qui a fait la force de la première mouture : sa présentation intérieure et son toucher de route. Ainsi, la planche de bord sera modernisée avec l'apparition, comme dans les récentes productions du Lion, du petit volant avec les compteurs lisibles par-dessus, condamnant de fait la lame qui faisait office d'affichage tête haute. La console sera épurée, mais disposera néanmoins de davantage de commandes physiques que dans la 308. Quant au système d'info-divertissement, revu et corrigé par les équipes d'UNIS (Univers numériques IHM style), il pourrait mettre un sérieux coup de vieux au R-Link de Renault... À l'arrière, les passagers disposeront de plus d'espace, grâce à l'adoption d'un empattement accru. On notera, enfin, la disparition de la double ouverture du hayon, mais le seuil de chargement sera maintenu très bas. Peugeot nous promet d'autres surprises.

Le 3008 devrait être aussi plaisant à conduire que la 308

Pour la partie technique, le 3008 II reprendra la base de la 308 qui a largement fait ses preuves sur le plan dynamique. Il disposera des mêmes mécaniques, dont les 3 cylindres essence épaulés par de nouveaux blocs diesel de 1,5 l de cylindrée. Ils pourront être associés à une boîte automatique à 6 rapports, dans un premier temps, en attendant la version à 8 rapports, prévue plus tard. Des versions hybrides simples et rechargeables viendront parachever la gamme à l'horizon 2018-2019. Comme l'actuel, le prochain 3008 se dispensera de transmission intégrale.

Du 18 au 24 avril
Tour Auto

Matra MS 650, Ferrari 250 GT... paraderont
du Grand Palais à la Côte d'Azur.



MAI



Du 25 avril au 4 mai
Salon de Pékin

Les constructeurs se bousculent pour
être présents dans l'Empire du Milieu.

Présentée en avril

Audi A5 Coupé

Une grosse dose de continuité pour ce qui se voit et un changement opéré à grands coups de balai pour le reste. Ainsi se présente la nouvelle A5, qui fait la révolution sans en avoir l'air.

Chez Audi, on ne rompt pas, Monsieur. On abhorre le grand chambardement quand il s'agit de passer d'une génération d'un modèle donné à l'autre. Sur le plan visuel, du moins. Cette règle d'or se vérifie avec la nouvelle A5, dessinée dans la droite ligne de sa devancière.

L'artiste a opéré en finesse, en épurant les optiques, en sculptant les flancs, en multipliant les angles, en musclant le propos. Le résultat se passe de commentaire. C'est beau, tout simplement.

Il ne faut pas s'y tromper. Sous cette robe magnifiée, Audi a fait table rase du passé. De fait, la nouvelle arrivante repose sur la plate-forme MLB Evo

étrennée par le Q7 puis reprise par l'A4, avec à la clé une perte de poids de l'ordre de 120 kg. Rien de moins. L'A4 étant mentionnée, l'A5 Coupé doit beaucoup à sa sœur de gamme. Les deux Audi ne partagent aucun élément de carrosserie, mais sur le fond, c'est du pareil au même. Dimensions y compris (4,73 m en longueur pour l'A4), sauf en hauteur, c'est entendu.

Le traité intérieur est quant à lui à l'identique, l'A5 reprenant la planche de bord de l'A4 telle quelle, et les mêmes moteurs sont réquisitionnés, à l'exception probable des 1.4 TFSI et 2.0 TDI, libérant tous deux 150 ch.

Le coupé quatre portes Sportback, le cabriolet et les sportives S et RS suivront plus tard dans l'année.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 40 000 €

Commercialisation : juin 2016



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

CALENDRIER

Le 29 mai
F1/GP de Monaco

Hamilton voudra sans doute sa revanche après son injuste défaite de 2015.



MARK THOMPSON/RED BULL

MAI

Le 29 mai
500 Miles d'Indianapolis

Simon Pagenaud et Sébastien Bourdais s'alignent, avec des chances de briller.



Le 23 avril

DOMINIQUE FONTENAT

La Formule E à Paris

Bernie Ecclestone, le grand manitou de la F1, rêvait d'un Grand Prix à Paris. Mais le 23 avril, ce seront des monoplaces 100 % électriques qui assureront le spectacle. Farouchement autophobes, les édiles de la capitale se sont laissés séduire par le concept écolo de la Formule E et par une compétition concentrée sur une seule journée. Le premier ePrix de Paris sera

donc la septième manche du championnat 2015-2016. Le circuit tournera autour des Invalides, passant par le boulevard de La Tour-Maubourg, l'avenue de Tourville et le boulevard des Invalides, offrant des images de carte postale. Une aubaine médiatique. Placée lors des vacances scolaires, la course causera un minimum de désagréments et pourrait réconcilier Paris avec le sport automobile.



APRR



F. CHAVAROCHE/PHOTOPOR

Des autoroutes améliorées et sous surveillance

À partir d'avril

La Cour des comptes, l'Autorité de la concurrence ou le Parlement... Les institutions officielles multiplient les reproches à l'encontre des sociétés concessionnaires d'autoroutes, accusées de multiplier les profits, au détriment des usagers. Elles vont devoir faire preuve de plus de transparence et seront désormais

contraintes de modérer les tarifs des péages si leurs revenus excèdent les prévisions. Elles vont engager 3,3 milliards d'euros dans le cadre du "Plan de relance autoroutier", pour aménager ou compléter les axes existants. L'État devra contrôler les engagements formalisés par ces sociétés... Les travaux prévus s'échelonneront jusqu'en 2024.

Et aussi...

Renault Koleos



PHOTOS SB MEDJEN



Ce grand frère du Kadjar sera présenté à Pékin. Comme attendu, ce clone libre du Nissan X-Trail répond aux normes de son propriétaire, de la calandre typée à l'écran tactile posé à la verticale. Il n'arrivera en Europe que début 2017.

Seat SUV compact

Alors que Skoda, le cousin tchèque du groupe, lancera en 2016 un SUV 7 places, Seat se concentrera sur le marché des SUV compacts. Ce cousin technique du VW Tiguan devrait être plus petit mais affichera un style équilibré et incisif, à l'image du concept 20v20 présenté à Genève, en 2015. Son appellation est encore inconnue mais reprendra celle d'une commune en Espagne...

Et encore...

Chevrolet Cruze, Chrysler 100, Jeep Compass, Lamborghini Huracán LP580-2, Lexus GX, Mazda CX-9, Porsche Panamera II, Renault Clio restylée, Rolls-Royce Dawn, Toyota C-HR, Volkswagen Tiguan II, Volvo V90...

JUIN

Du 18 au 19 juin 24 Heures du Mans

Nouveau match Porsche-Audi. Retour officiel de Ford avec sa nouvelle GT.

Du 24 au 26 juin Goodwood Festival of Speed ➔

Le plus extraordinaire rassemblement de bijoux mécaniques, au sud-ouest de Londres.



Mini



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir
de 22 000 €

Commercialisation :
automne 2016



ILLUSTRATION BERNARD REICHEL



CALENDRIER

JUILLET

Du 2 au 3 juillet
Formule E/Londres (fin de saison)

Encore deux jours de course à Battersea Park pour le final et peut-être le sacre de la Renault e.Dams...

Du 8 au 10 juillet
Le Mans Classic

8^e édition de la manifestation réunissant les plus belles gloires du Mans.



JULIEN MAHIEUX

Présenté en juillet

Countryman

Le Countryman change de dimensions pour venir taquiner les SUV compacts. Sa nouvelle architecture lui permettra, par ailleurs, de proposer une version hybride rechargeable.



Après le Clubman II, c'est au tour de la 2^e génération du Countryman d'être atteinte par une poussée de croissance aiguë. Ce SUV va prendre une vingtaine de centimètres dans l'affaire, pour avoisiner les 4,30 m. Nous ne sommes plus vraiment dans l'esprit d'une citadine. Qu'importe, grâce à ces dimensions accrues, l'engin pourra proposer un espace plus habitable, digne d'une auto de son rang... et de son tarif. Derrière une silhouette identique, les designers devraient proposer un style modernisé. D'après les premiers observateurs, l'auto est ainsi plus équilibrée et plus élégante. Il nous tarde de la découvrir. Mais il faudra encore attendre l'été. L'habitacle ne devrait pas être très différent des récentes productions de la marque, avec un large écran rond au centre de la console. À l'arrière, les passagers disposeront d'un bel espace réservé aux jambes et le coffre gagnera également du volume. Mini devrait proposer un système de planche coulissante afin de faciliter le chargement des objets lourds.

Plus grand, le Countryman sera ainsi plus habitable

Pour la partie mécanique, le Countryman reposera sur la même plateforme que le Clubman. La base modulaire UKL1 permet d'alléger la masse de l'engin et, surtout, peut intégrer un module électrique pour un système hybride rechargeable. Si l'ensemble de la gamme Mini sera électrifiée, le Countryman sera le premier à recevoir, de série, une batterie de type lithium-ion et un électromoteur pour offrir une autonomie de près de 40 km en tout électrique. Le reste de la gamme se composera des 3 et 4 cylindres essence et diesel existant déjà dans la banque d'organes. Les boîtes automatiques à 6 et 8 rapports seront au programme, tout comme la transmission intégrale.

Du 29 au 31 juillet
WRC Finlande

Latvala était intouchable dans les forêts finlandaises en 2015, mais Ogier sera peut-être en mesure de le défier.



DANIEL ROEHLER

AOÛT



Le 7 août
WTCC Argentine

À la maison, Lopez (Citroën) sera sans doute dur à battre.

Présentée en septembre

BMW Série 5

Pour contrer la nouvelle Mercedes Classe E, BMW lancera, en toute fin d'année, sa nouvelle Série 5. Elle ressemblera, à quelques détails près, à l'actuelle, et adoptera les technologies de sa grande sœur, la Série 7.

En renouvelant l'actuelle Série 5, BMW avait trouvé un style à la fois élégant et dynamique. Il aurait été dommage de repartir de zéro pour la nouvelle mouture (G30). Toutefois, selon nos informations, les designers allemands sont restés très proches de la version que nous connaissons.

Les changements sont plus cachés. L'auto repose désormais sur la plateforme modulaire CLAR (Cluster Architecture) qui permet à l'ensemble de gagner près de 100 kg sur la balance. De quoi accroître son agilité. Pour la partie mécanique, BMW ne conçoit pas un modèle sans son offre

hybride rechargeable. Ce sera le cas de cette routière qui pourra ainsi rouler en tout électrique durant près de 50 km. Rassurez-vous, les 6 cylindres en ligne et V8 seront toujours au programme avec des puissances revues à la hausse et des consommations toujours plus contenues.

BMW proposera également l'ensemble des technologies présentes sur la récente Série 7 et améliorera la conduite autonome : l'auto pourra changer de file, voire dépasser toute seule. La présentation intérieure sera peu ou prou identique à celle de la Série 7, avec un large écran capable d'être commandé par gestes. Les compteurs seront également 100 % digitaux mais pas personnalisables à souhait.



ILLUSTRATION BERHARD REICHEL



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 39 900 €

Commercialisation : fin 2016

CALENDRIER

SEPTEMBRE

Du 24 août au 4 septembre
Salon de Moscou

Même en perte de vitesse, la Russie reste incontournable.

Le 4 septembre
Chantilly Arts & Elegance

Un concours d'élégance qui commence à se faire un nom sur la scène internationale.



À partir de juin

Une formation à la conduite améliorée

La préparation au permis de conduire s'est déjà enrichie grâce à l'adoption parlementaire, en mars 2015, d'une nouvelle mesure pertinente : la formation aux premiers secours. En juin de cette année, une nouvelle réforme devrait encore améliorer l'apprentissage de la conduite : à la formule actuelle, il faudra ajouter cinq ateliers théoriques d'une heure et quart, incluant notamment une sensibilisation aux risques liés à l'alcool et aux stupéfiants. Deux rendez-vous supplémentaires à l'auto-école, une fois le permis obtenu, seraient également imposés : l'un après six mois et l'autre après un an de conduite. Cette évolution, qui ne devrait pas engendrer de surcoût pour les candidats, devrait être confirmée dans les prochaines semaines.



F1 Spa, le tournant de la saison

Le 28 août

À la suite d'une demi-saison alourdie par l'ajout du GP d'Europe en Azerbaïdjan – lors du week-end des 24 Heures du Mans, bravo à la FIA pour l'harmonisation –, la Formule 1 reprend la piste après les vacances. Treizième des 21 Grands Prix de l'année, Spa-Francorchamps donne régulièrement la tendance pour la fin de l'exercice. Au moment où nous écrivons,

impossible de prévoir qui sera aux commandes des championnats. Mais de fortes présomptions mènent à une nouvelle domination des Mercedes. Espérons voir un vrai duel Rosberg-Hamilton, et Ferrari capable de se mêler au combat avec Vettel. A suivre aussi le comportement des Red Bull-TAG, des Renault et de Romain Grosjean avec la Haas-Ferrari.



Et aussi...

Nissan Micra

Après la version mondiale fabriquée en Inde, voici la version fun et européenne. Son style, initié par le concept Sway (Genève 2015), se veut plus séduisant. Elle sera assemblée dans l'usine Renault de Flins (Yvelines), ce qui lui permettra de partager la même base technique ainsi que les mêmes motorisations que l'actuelle Renault Clio.

Skoda SUV 7 places



Skoda présentera un SUV affichant 4,70 m de long et pouvant accueillir jusqu'à 7 passagers. Un concept devrait être annoncé pour Genève (mars 2016) avant de dévoiler la version définitive pour le Mondial de l'Auto (octobre 2016). Il reposera sur la plate-forme MQB et affichera un style massif. Ce SUV disposera d'une offre 4x4 et 4x2.

Encore des bornes et des superchargers

D'un côté, des dizaines d'initiatives publiques et privées, auxquelles il faut ajouter le plan de Bolloré qui prévoit le déploiement de 16 000 bornes de charge dès cette année et jusqu'en 2019. Tesla va également étendre son réseau à une cinquantaine de superchargers (des bornes à 120 kW) d'ici à la fin de l'année 2016, contre 28 aujourd'hui. Ces bornes demeurent gratuites pour ceux qui roulent en Tesla.

Et encore...

Chevrolet Bolt, Hyundai i30, Land Rover Discovery VI, Lexus TX, Opel Insignia II, Suzuki Ignis, Subaru Impreza...

Le 4 septembre F1/GP d'Italie

Malgré les menaces financières de Bernie Ecclestone, Monza reste au calendrier.



SEPTEMBRE

Du 9 au 11 septembre WRC/Rallye de Chine (nouveau)

Un retour réclamé par les constructeurs. Il se déroulera près de Pékin, sur asphalte.



Présenté en octobre

Audi Q5



Ce n'est que la 2^e génération du Q5, et pourtant, le SUV d'Audi est un incontournable du marché. Le nouveau venu soigne son look et innove dans sa présentation intérieure.

Le Q5 est aux SUV familiaux ce que l'A4 est aux berlines: un grand classique. Et il n'aura fallu à l'engin qu'une génération pour s'établir en tant que tel. La recette ayant si bien fonctionné, pourquoi Audi en changerait-il? Aussi, pour sa 2^e mouture, le Q5 adoptera les mêmes codes que son prédécesseur : une stature imposante mais pas démesurée, des lignes saillantes mais élégantes, une proue incisive mais pas agressive... En bref, le Q5 II suivra la philosophie du juste milieu d'Audi afin de ne déplaire à personne.

La base technique, baptisée MLB Evo, sera celle de la récente A4, ce qui confèrera au SUV une réduction de 20 % de sa masse. Le tout en augmentant ses dimensions afin de proposer plus d'habitabilité à son bord.

La présentation intérieure sera largement modernisée en reprenant de nombreux éléments de la berline A4. On retrouvera ainsi un tableau de bord très horizontal avec un écran de navigation trônant sur son sommet. L'instrumentation 100 % digitale, connue sous l'appel-

lation Virtual Cockpit, sera au rendez-vous, si l'acheteur accepte toutefois d'y mettre le prix.

Le Q5 disposera de plusieurs propositions hybrides

Au rayon des motorisations, Audi proposera une gamme de 4 cylindres essence et diesel déjà présents dans les entrailles de l'actuelle version, avec toutefois des puissances revisitées à la hausse. Plusieurs modules hybrides devraient être au programme. Si un système rechargeable offrant jusqu'à 70 km d'autonomie est au programme sur les versions les plus huppées, un autre équipé d'une batterie de 48 volts devrait abaisser la consommation des moteurs les moins puissants sans grever leurs performances par un poids trop important. Selon certaines sources, cela permettrait à Audi de ne présenter que des versions Quattro... Rendez-vous au Mondial de l'Auto, en octobre prochain.

→ CALENDRIER

OCTOBRE

Le 2 octobre
F1/GP de Malaisie

Ce Grand Prix bascule en fin de saison, couplé avec le Japon (09/10).

Du 1^{er} au 16 octobre
Mondial de l'Automobile →

L'édition 2016 promet son lot de nouveautés : Peugeot 3008, Citroën C3.



Le 30 octobre
F1/GP du Mexique

Record de vitesse à battre : Maldonado, 366 km/h.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir
de 39 000 €

Commercialisation :
fin 2016

NOVEMBRE

Du 6 au 8 novembre
Salon Epoqu'Auto à Lyon

Rolls-Royce, Salmson et Berliet en
vedette de ce Salon d'anciennes.

Le 13 novembre
F1/GP du Brésil

Hamilton pourra-t-il enfin
remporter cette course ?



F. LE FLOCH/DPPI



Présentée en octobre

Alpine coupé

Parmi les plus belles perles de l'automobile française, l'Alpine A110 tient une belle place. Renault entend faire revivre la marque ET le modèle au travers de son futur coupé.

Après plus de vingt ans d'absence, Alpine n'a jamais été aussi proche de revenir sur le devant de la scène. Avec le concept Celebration, présenté en 2015, Renault annonce le retour de la marque là où tout le monde l'attend : sur le marché des petites sportives. Mais plus encore, la future auto doit rappeler celle qui a fait les grandes heures d'Alpine : l'A110. Ce sera chose faite en fin d'année avec un coupé reprenant les codes de la mythique

Berlinette. Un nouveau concept, plus proche de la réalité, est attendu pour le mois de février.

Côté technique, l'auto utilisera une structure très moderne en aluminium capable de contenir sa masse autour de la tonne. Ce coupé sera proposé en deux versions, l'une, civilisée, équipée d'un moteur essence 1.8 turbo affichant au moins 260 ch, l'autre, plus radicale, dépassera les 300 ch et s'affranchira de certains éléments acoustiques. Le tout couplé à la boîte à double embrayage EDC à 7 rapports. En revanche, point de suspension pilotée, encore moins de roues arrière directrices.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
50 000 €

Commercialisation :
début 2017



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

CALENDRIER

Du 15 au 27 novembre
Salon de Los Angeles ➔

Petit Salon mais qui monte, avec toujours de belles surprises.



DAVE CONKLIN

NOVEMBRE

Du 18 au 20 novembre
WRC/Australie

Dénouement en Australie, qui ferme le championnat 2016.

Le 19 novembre
WEC/Bahreïn

Fin du suspense à Bahreïn. Porsche encore champion ?



FERDI KRALING

Tour de Corse

Du 30 sept. au 2 octobre

En 11^e position sur le calendrier des 14 rallyes du championnat WRC, le Tour de Corse pourrait offrir à Sébastien Ogier un 4^e titre mondial d'affilée. Ce qui ferait de lui l'égal de Tommi Mäkinen et de Juha Kankkunen au palmarès, juste derrière le monument Loeb. Avec l'Argentine et la Chine, le Tour de Corse est

une des seules épreuves manquant au tableau de chasse de l'équipage Ogier-Ingrassia. Une motivation supplémentaire, si nécessaire, au moment d'aborder la fin de saison. Enfin, malgré l'absence de l'équipe officielle Citroën, des DS3 WRC seront probablement alignées par PH Sport pour Kris Meeke et Stéphane Lefebvre.

Un carburant toujours accessible !

En dépit de la taxe carbone et de l'alignement progressif des taxes entre essence et gazole (qui devient de plus en plus cher) pour un sans-plomb moins coûteux, le carburant restera accessible en 2016, grâce au bas cours du brut. Le baril de Brent cotait moins de 40 \$ fin 2015, contre plus de 100 \$ en 2014 ! Les taxes représenteront toujours environ 60 % du prix payé à la pompe, mais en 2016, le gazole devrait se maintenir vers 1,10 € le litre, et le SP95-E10 à 1,30 € le litre. Au regard de la baisse de la consommation moyenne des véhicules, votre facture ne peut que baisser !

C. FORTIN/PHOTOPOR

Et aussi...

Opel Meriva III



ILLUS. J.-F. HUBERT

Outre sa base, le prochain Meriva partagera avec le remplaçant du Citroën C3 Picasso son esprit de monospace "SUVisé". Il prendra un peu de hauteur, adoptera des protections plastiques ici et là, mais gardera son habitabilité et sa modularité de monospace. Dans l'affaire, il perdra ses portes arrière à ouverture antagoniste.

BMW Série 1 quatre portes

Au sein de la gamme de la future Série 1, se trouvera une inédite version 4 portes destinée à promouvoir l'auto en Chine. Pour la partie technique, cette Série 1 reposera sur la nouvelle plateforme UKL, celle de la Mini et de la Série 2 Tourer. Sous le capot, elle disposera de blocs 3 et 4 cylindres essence et diesel.

Les débuts (timides) de l'hydrogène

La station temporaire installée en plein Paris ne doit pas faire naître de faux espoirs, mais entre des véhicules à pile à combustible enfin commercialisés et une réelle volonté politique de favoriser les énergies renouvelables, la France devrait commencer à se doter d'un (modeste) réseau de distribution d'hydrogène à partir de la fin 2016.

Et encore...

Aston Martin DB11, Audi A5 Sportback, Ford Ka, Infiniti Q60, Lexus CT, Mitsubishi ASX II, Nissan Micra IV, Opel Meriva III, Renault Alaskan, Volkswagen Tiguan XL, Volvo V90 Cross Country.



DÉCEMBRE



Les 19 et 20 novembre F3/Grand Prix de Macao

Ce GP de Formule 3 révèle souvent de futurs talents de la F1.

Du 4 au 13 décembre Salon de Bologne

Ce Salon qui fait la part belle au sport trouve un second souffle.



Plaisir vert



LES INFOS CLÉS

Conso. moyenne
annoncée : 3 l/100 km

Prix estimé :
à partir de 30 000 €

Commercialisation :
printemps 2016

L'écologie moderne ne doit pas être punitive. Toyota adopte cette approche en instillant du plaisir de conduite dans sa 4^e génération de Prius. Mieux, la marque japonaise parle même d'émotion ! Côté esthétique, en tout cas, c'est gagné. Ou pas.

Par Laurent Chiapello



S'il y a de l'émotion avec la nouvelle Prius, elle est d'abord visuelle. Wahou, quel style ! Certains adorent, d'autres détestent... personne n'est indifférent. Enfin une voiture qui réveille la nuit ! Et cela ne doit évidemment rien au hasard. Sur la Prius, le design est au service de la technologie. D'abord, c'est une question d'efficacité aérodynamique, qualité cruciale pour une voiture qui a fait de la réduction de la consommation de carburant sa raison d'être. Le style très travaillé de la nouvelle Toyota lui permet d'atteindre un excellent Cx de 0,24 (contre 0,25 pour la précédente génération).

La Prius c'est aussi, et depuis toujours, la vitrine du savoir-faire technologique de Toyota en matière d'hybridation. Et une vitrine, ça doit attirer l'œil. Pari gagné avec cette 4^e génération. Mais le constructeur japonais est-il cette fois allé trop loin dans l'exubérance esthétique ? La courbe des ventes de ce modèle nous le dira...

Un choix militant

Le client ne doit donc pas choisir une Prius par hasard. C'est une décision affirmée, militante parfois. Mais on peut s'engager pour l'environnement sans pour autant vouloir tout sacrifier à une baisse des émissions polluantes et de la consommation. Et en particulier ne pas renoncer au plaisir de conduite. C'est donc cet axe, quelque peu inattendu, qu'a travaillé Toyota sur la 4^e génération de son hybride star.

La Prius 4 inaugure une nouvelle plate-forme dont le petit nom est TNGA. Ses deux avantages selon le constructeur : elle offre une meilleure rigidité et permet de baisser de 2,5 cm le centre de gravité de la



Le design du tableau de bord est aussi baroque que celui de la carrosserie. Heureusement, l'ergonomie n'en souffre pas.

voiture. Le but est d'améliorer le dynamisme du comportement routier. Mais, en matière d'agrément de conduite, on attend surtout des progrès sur l'articulation entre les moteurs et la boîte auto à transmission continue. Toyota est-il parvenu à gommer "l'effet scooter" de ce type de transmission ? Ce comportement déplaisant qui fait que lorsqu'on accélère franchement, le moteur monte immédiatement dans les tours sans que cela se traduise aussi rapidement par l'accélération du véhicule... Premiers éléments de réponse page suivante avec notre test.

Puissance : la décroissance

Autre élément clé pour le plaisir de conduite, le groupe propulseur lui-même a été optimisé. On retrouve le 1,8 l essence de la précédente génération, qui perd certes un cheval (à 98 ch), mais voit son rendement thermique* atteindre 40 % (record mondial) grâce à une réduction de 20 % des frottements et des pertes mécaniques. Le moteur électrique, qui lui aussi abandonne de la puissance (il perd 8 ch, soit 72 ch), voit aussi son rendement amélioré et son poids réduit de 20 %. Ajoutez à cela une batterie (toujours nickel-hydrure métallique) plus compacte avec une densité d'énergie améliorée et vous obtenez, sur le papier du moins, une auto plus efficace.

Record de consommation en vue ?

Plus efficace, la nouvelle Prius est également censée l'être en matière de consommation de carburant, et donc d'émissions de CO₂. Toyota avance une baisse de 23 % avec une moyenne de 3 l/100 km (70 g/km de CO₂). Nous n'avons pas pu vérifier ce chiffre. Rappelons que *L'Auto-Journal* a mesuré l'actuelle Prius à un très bon 5 l/100 km en consommation moyenne. Si l'on y applique la réduction promise de 23 %, cela amènerait la nouvelle Toyota à moins de 3,9 l/100 km... À confirmer au printemps prochain !

En résumé, vous l'aurez compris, cette nouvelle génération de Prius promet beaucoup. Sera-t-elle la digne héritière des 3,5 millions d'exemplaires déjà vendus dans le monde depuis 1997 ? Le premier contact (voir page suivante) donne un début de réponse. Mais la qualité de l'auto ne sera pas la seule clé du succès... Toyota vient d'abaisser de plus de 10 % ses objectifs de vente pour la nouvelle Prius dans le monde l'an prochain : la faiblesse actuelle des cours du pétrole, et donc des prix des carburants, n'est pas de bon augure pour l'emblématique voiture verte.

*Le rendement thermique mesure la perte entre la quantité d'énergie fournie au moteur et celle qu'il restitue.



L'avis de **Laurent Chiapello**

Souhaitons que le succès commercial de cette auto, techniquement réussie, ne soit pas condamné par le pari esthétique de ses designers...

Prius plus ?

Une toute première prise en main pour vérifier quelques-unes des promesses de la Prius 4 : plus de plaisir, plus de sobriété, plus d'efficacité...

Ce n'est pas en se glissant au volant de la nouvelle Prius que l'œil s'apaise... Déjà stimulée par le design extérieur, la pupille est intriguée par celui du tableau de bord, plutôt baroque. Néanmoins, reconnaissons une ergonomie confortable car simple et intuitive. Nous serons moins élogieux sur la qualité des matériaux, et notamment de l'étrange plastique blanc que l'on retrouve sur la console centrale et le volant. Pas très valorisant pour une auto dont le premier prix sera aux alentours de 30 000 €...

Toujours à l'intérieur, saluons les progrès effectués tant en matière d'habitabilité aux places arrière que pour le coffre. Selon Toyota, le volume de ce dernier progresse de 13 % (à 502 dm³), la batterie migrant du soubassement de la malle vers celui de la banquette des passagers. Autre contributeur positif à l'habitabilité de l'auto : son gabarit en hausse (+ 6 cm en longueur, + 1 cm en largeur).

Le pied droit au pouvoir

Le conducteur de la Prius est-il aussi bien traité que le passager ? Le plaisir promis est-il au rendez-vous ? Il y a du mieux, c'est évident. Côté comportement routier, l'auto a gagné en stabilité, en vivacité, en réactivité. Côté moteur, la baisse de puissance n'est pas perceptible. Surtout, la boîte de vitesses à courroie, qui souffre d'une tendance naturelle à "mouliner", a été effectivement améliorée. La déperdition entre l'action du pied droit et l'accélération de la voiture est réduite. C'est mieux, mais évidemment encore loin de l'agrément procuré par une transmission automatique classique ou robotisée à double embrayage...

Reste évidemment un point clé : la consommation de carburant. Nous n'avons pas pu confronter à la réalité les 3 l/100 km annoncés par Toyota. Et les capacités de l'auto à rouler en mode tout-électrique, si elles semblent légèrement améliorées, restent modestes.

Ce premier bilan est donc plutôt positif, pour cette 4^e génération de Prius. Prochain rendez-vous : l'essai complet et chiffré de ce modèle, à paraître dans *L'Auto-Journal* fin février/début mars 2016...



ATSUSHI HARADA

La batterie se déplace du coffre vers le soubassement des sièges arrière. Le volume de la malle y gagne et cela ne pénalise pas le confort des passagers de la banquette.



Le comportement routier de la Prius fait preuve d'une belle stabilité.



ATSUSHI HARADA

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

Pas de révolution avec cette 4^e génération de Prius. Mais des améliorations dans la plupart des secteurs sauf, c'est à noter, celui de la qualité des matériaux. Reste à mesurer, au printemps prochain, le point qui fera (ou pas) la vraie différence : la consommation réelle de carburant...



Mon exigence. Mon Service.

Notre passion commune : l'excellence de votre véhicule.

Choisir de faire entretenir votre véhicule au sein du réseau Mercedes-Benz, c'est faire le choix de la confiance. En partageant leur passion, leur **savoir-faire spécifique** et en utilisant des pièces d'origine Mercedes-Benz, **nos experts donnent chaque jour le meilleur pour préserver au mieux le niveau de performance** et la valeur de votre véhicule. Et pour longtemps.



Flashez le code et retrouvez le
Réparateur Agréé Mercedes-Benz
le plus proche de chez vous.

Mercedes-Benz



L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Ford Ranger

EKARAT WISUTTIVAN



De
à Z A
Par **Daniel Carroux**

FORD

Ranger Restylé sans faire dans la dentelle, le pick-up Ranger Double Cabine garde ses trois diesels. La puissance des deux variantes du 4 cylindres 2.2 TDCi augmente de 5 ch, ce qui donne respectivement 130 et 160 ch. La seconde peut s'associer à la BVA6, au choix. Le 5 cylindres 3.2 TDCi s'en tient à ses 200 ch (BVM6 ou BVA6). La transmission 4x4 enclenchable, gratifiée du réducteur, est servie d'office dans tous les cas. Le TDCi 130 n'est disponible qu'en finition de base XL

mais pas dépouillée (audio Bluetooth et clim). Prix : 30 830 €. Le TDCi 160 est décliné sous trois exécutions (XL Pack, XLT Sport et Limited) à des prix variant de 32 050 à 39 050 € les deux transmissions confondues. La livrée Limited (sièges électriques, écran tactile 8 pouces, etc.) est aussi attribuée au TDCi 200 moyennant 38 490 ou 40 260 €. Le rutilant Ranger Wildtrak ne fait appel qu'à ce bloc. Prix : 40 060 ou 41 830 €. Pas de malus, les pick-up étant considérés comme des utilitaires.

HYUNDAI

i20 La citadine i20 reçoit le 3 cylindres essence turbo 1.0 T-GDi découvert sur la Kia Cee'd. L'article libère respectivement 100 et 120 ch et est associé à la BVM5 dans tous les cas. En comparant le T-GDi 100 au 4 cylindres 1.4 de 100 ch, maintenu au catalogue jusqu'à nouvel ordre, la consommation en cycle mixte passe de 5,3 l à 4,3 l/100 km pour un surcoût de 350 € à finitions correspondantes. Pas de malus. Ledit T-GDi 100 est disponible sous les livrées intermédiaires Intuitive et Intuitive Plus aux prix de 15 900 et 17 200 €. Le T-GDi 120 chapeaute l'offre essence en finition Creative. Prix : 19 250 €.



Hyundai i20



Lotus Exige

LOTUS

Exige Ne dites plus S mais Sport 350. Cette nouvelle appellation désigne une Exige revue et corrigée dans le louable but de l'alléger autant que faire se peut. Console centrale dans son plus simple appareil, lunette en verre remplacée par une plaque en plastique à persiennes, isolants phoniques aux abonnés absents, clim et radio interdites de séjour : tout y passe, avec à la clé un poids réduit de 1 186 à 1 125 kg. L'opération profite au comportement dynamique et produit peu d'effets sur les performances du V6 3.5 de 350 ch (2,9 s pour passer de 0 à 100 km/h et 274 km/h maxi avec la BVM6). Prix : 74 630 €, plus 8 000 € de malus. La BVA6 est une option ; prix non communiqué.

Mercedes Classe S Cabriolet



MERCEDES

Classe S Cabriolet Pour la première fois de son histoire, la Classe S décline une variante découvrable sur la base du Coupé. Un cabriolet normalement constitué, du reste, c'est-à-dire équipé d'une classique capote en toile. Cette splendeur recourt à deux moteurs. Le V8 4.7 de la S 500 développe 455 ch en faisant alliance avec une BVA9. Prix : 153 900 €. Prévoir 6 500 € en sus pour le malus. Son semblable 5.5 de 595 ch anime l'AMG S 63 4Matic (transmission intégrale), secondé par une BVA7. Prix : 202 600 €. Elle n'échappe pas au malus de 8 000 €.

OPEL

Adam Après l'Astra et la Corsa, l'Adam reçoit à son tour l'installation multimédia R4.0 IntelliLink. Pour faire court, l'objet permet de piloter à partir de l'écran tactile 7 pouces les smartphones de dernière génération sous Android Lollipop 5.0 et Apple iOS 7.1, pour les initiés. Il est disponible de série à partir de la deuxième finition désormais baptisée Unlimited (Jam précédemment), laquelle donne accès à toutes les personnalisations existantes et

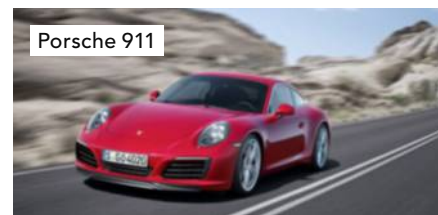
compatibles entre elles. Ce deuxième échelon couvre le 4 cylindres 1.4 Twinport de 87 ch associé à la boîte robotisée Easytronic (5 rapports) et le 3 cylindres 1.0 Ecotec BVM6 de 115 ch, ce qui n'était pas le cas auparavant. En haut de la gamme courante, enfin, la livrée Slam disparaît au profit de l'Adam Swingtop, équipée d'une capote en toile coulissante. De manière générale, les prix augmentent de bout en bout de la gamme, sans excès toutefois.

Opel Adam



LA GAMME OPEL ADAM

Motorisations/boîtes	Bonus/malus écologique	Finitions	Prix
1.2 Twinport 70 ch BVM5	0 €	Essentia et Unlimited	11 000 et 14 000 €
1.4 Twinport 87 ch BVM5	0 €	Unlimited, Glam et Swingtop	de 14 550 à 16 750 €
1.4 Twinport 87 ch BVR5	0 €	Unlimited, Glam et Swingtop	de 15 250 à 17 450 €
1.0 Ecotec 115 ch BVM6	0 €	Unlimited, Glam et Swingtop	de 16 750 à 18 950 €
1.4 Ecotec 150 ch BVM6	250 €	Adam S	19 000 €



Porsche 911

PORSCHE

911 Modèles à part dans la gamme 911, les Turbo et Turbo S subissent un léger restylage (nouvelles jantes 20 pouces, feux arrière à LED) et bénéficient du volant de la 918 Spyder et des freins en céramique. Derrière les roues arrière, le flat 6 de 3,8 l reçoit le renfort de deux turbos comme auparavant, la géométrie variable faisant toute la différence. Ce faisant, la 911 Turbo passe de 520 à 540 ch et la Turbo S, de 560 à 580 ch. Les performances sont revues à la hausse : 3 s pour le 0 à 100 et 320 km/h maxi pour la Turbo, 2,9 s et 330 km/h pour la Turbo S. La consommation descend à 9,1 l/100 km pour le coupé et à 9,3 l/100 km pour le cabriolet, pour les deux motorisations. Voici les prix. 911 Turbo Coupé : 177 965 €. 911 Turbo Cabriolet : 190 895 €. 911 Turbo S Coupé : 206 135 €. 911 Turbo S Cabriolet : 219 335 €. Malus de 8 000 €.

VOLKSWAGEN

Scirocco La finition R-Line remplace la finition Sportline. À la dotation d'origine (clim bizona, écran tactile 6,5 pouces, radars de parking AV/AR, volant cuir) s'ajoutent les projecteurs bixénon directionnels, les feux diurnes à LED et des jantes 18 pouces spécifiques. Les moteurs concernés sont le 2.0 TSI de 180 ch, le 2.0 TDI de 150 ch et le 2.0 TDI de 184 ch. Prix respectifs avec la BVM6 : 31 890 €, 33 880 € et 35 650 €. La boîte DSG6 allonge la facture de 1 630 €. Le TSI 180 ch écope du malus (500 € avec la BVM6, 900 € avec la DSG6).



2015
1 903 000

voitures neuves
immatriculées
en France

2014
1 795 900

voitures neuves
immatriculées
en France

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

MARCHÉ AUTOMOBILE ENFIN LA REPRISE !

L'AN DERNIER, **LE MARCHÉ AUTOMOBILE FRANÇAIS A PROGRESSÉ DE 6% GRÂCE AU REBOND DES ACHATS DE PARTICULIERS APRÈS DEUX ANNÉES TRÈS BASSES. CE MOUVEMENT DE RATTRAPAGE POURRAIT SE POURSUIVRE EN 2016.**

LES 10 MODÈLES LES PLUS VENDUS *

RENAULT **CUO**

105 600 ↗ +10,4%



PEUGEOT **208**

90 000 ↗ +7%



PEUGEOT **308**

75 900 ↗ +24%

RENAULT **CAPTUR**

70 200 ↗ +11%



PEUGEOT **2008**

63 800 ↗ +16%

CITROËN **C3**

56 800 ↘ -5%

RENAULT **SCÉNIC**

46 100 ↘ -6%



CITROËN **C4 PICASSO**

44 400 ↘ -4%

RENAULT **TWINGO**

44 000 ↗ +3%



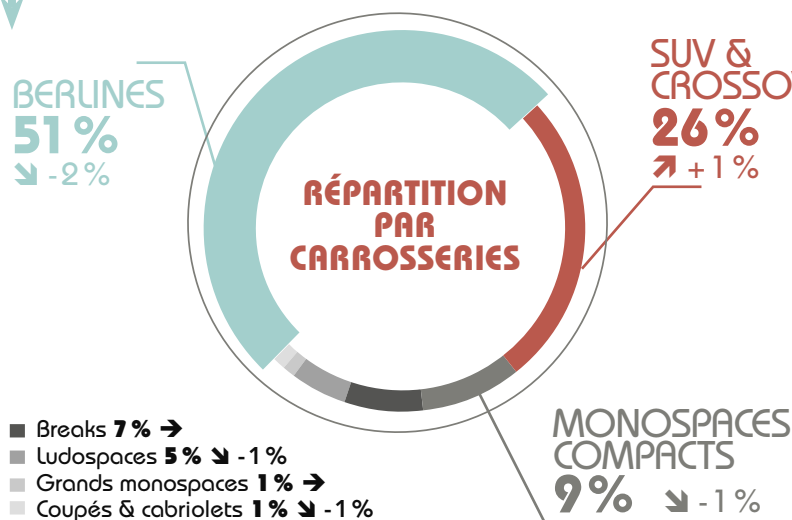
DACIA **SANDERO**

43 600 ↘ -4%

* Estimations à fin décembre

Avec une progression de 6%, soit près de 110 000 unités en plus, le marché automobile français a retrouvé des couleurs après trois années de baisse ou de stagnation. Nous avons acheté plus de voitures qu'en 2014, année qui, avec 1,8 million de voitures, constitue une référence très basse. Le retour des acheteurs chez les concessionnaires l'an passé est finalement bien naturel car le renouvellement du parc ne s'était pas réalisé auparavant à l'allure nécessaire. D'ailleurs, l'âge moyen des voitures en France est estimé à 8,9 années, soit près d'une demi-année de plus qu'il y a deux ans. "Ce n'est pas non plus un rebond exceptionnel, tempère Rémi Cornubert, associé en charge de l'industrie automobile au sein du cabinet de conseil en stratégie A.T. Kearney, il s'agit surtout d'un effet de rattrapage." Ce mouvement provient des particuliers qui représentent 53% des ventes, soit 3 points de plus qu'en 2014, alors que les volumes des entreprises et des loueurs restent stables. Bref, la croissance du marché repose plus sur un effet mécanique que sur des nouveautés majeures. Seule la Twingo de troisième génération, lancée en septembre 2014, arrive à se glisser parmi les dix premiers modèles vendus, ce que ne font ni les Peugeot 108, ni le Citroën C4 Cactus qui a démarré lentement sa carrière. Parmi les nouveautés majeures de 2015, le Renault Kadjar s'octroie 1% du marché français. Le classement des dix premiers véhicules →

LES SUV ET CROSSOVERS ONT DÉSORMAIS DÉPASSÉ LE QUART DU MARCHÉ FRANÇAIS grâce aux nombreux lancements dans le segment B, tels les Renault Captur et Peugeot 2008. En deux ans, ces véhicules sont passés de 19 à 26% du marché. Ils ont attiré des acheteurs venant de tous types de carrosseries; berline, break, monospace...



YANN LEFEBVRE

Renault Kadjar

PART DE MARCHÉ DU DIESEL EN BAISSE

EN 2015, 58 % DES VOITURES VENDUES EN FRANCE ÉTAIENT DOTÉES DE MOTEURS DIESEL. Soit un repli de 6 points par rapport à 2014 et de 15 par rapport à 2012. L'augmentation plus rapide des taxes sur le gazole que sur l'essence et les éventuelles interdictions de circuler pour les diesels anciens ont appuyé ce mouvement de baisse initié par la disparition des citadines à moteur diesel.



SHUTTERSTOCK

vendus ne compte que des voitures de groupes français. Au-delà de l'historique duel (cela dure depuis 1972 avec la R5 et la 104) entre la petite Renault et la petite Peugeot, le classement des dix premiers souligne la diversité du marché français avec deux SUV et deux monospaces compacts. Plus que jamais, le marché français est caractérisé par la part majoritaire (54 %) des citadines et des compacts, soit un décalage de 12 points par rapport à la moyenne européenne. À cela plusieurs raisons : une offre peu attirante des marques françaises sur le segment des routières ainsi que des conditions de marché – paupérisation de l'acheteur, répression routière et fiscalité pénalisant les voitures puissantes – appuyant à la baisse.

Dans ce contexte, les marques françaises ont poursuivi leur léger déclin, avec 49,3 % de leur propre marché. Peuvent-elles franchir à la hausse la barre des 50 % ? Probablement en 2016 avec l'effet conjugué d'une pleine année du Renault Kadjar et avec la commercialisation de la nouvelle Mégane. L'effet nouveauté est important comme le montre le parcours de la marque DS : sans nouveautés majeures, ses ventes ont reculé de 8,6 %.

L'an passé, les SUV et crossovers ont représenté plus d'une vente sur quatre avec 26 % exactement. Après la vague des crossovers du segment B plus abordables, l'offre s'est enrichie des Fiat 500X et Jeep Renegade tandis que Nissan renouvelait son Qashqai. Celui-ci constitue l'une des réussites de l'année passée

Citadines et compactes trustent le marché français, soit 12 points de plus par rapport à la moyenne européenne.

alors que la marque Jeep a presque quadruplé ses volumes en France. La marque américaine est la seconde marque du groupe FCA devant Alfa Romeo et Lancia.

Le marché européen se porte bien avec une progression de 7 % en 2015. La part de marché du groupe Volkswagen s'affaiblit légèrement (-0,7 point) à 24,8 % du marché, dont 12 % pour la marque VW, qui reste largement numéro un en Europe. Le marché européen contraste avec les fortunes diverses des marchés émergents : si l'Inde a rebondi avec une croissance de 6 % l'an dernier, les marchés brésilien et russe ont reculé respectivement de 24 % et 35 %. Le marché chinois progresse de 3 %, une croissance plus faible que lors des années passées.



ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES

Leur part de marché est de 1,2% DONT PLUS DE 40% POUR LA RENAULT ZOE, suivie par la Bolloré Bluecar et la Nissan Leaf.

(111,3)

MOYENNE REJETS DE CO₂ (G/KM) DU MARCHÉ FRANÇAIS 2015

Comment se présente donc cette année en France ? Le marché pourrait croître modérément, estime Rémi Cornubert : *“Je ne suis pas optimiste pour le marché 2016, car le chômage reste élevé et la confiance du consommateur est faible.”* Plus optimistes, certains considèrent que si la reprise du secteur du BTP se poursuivait, cela pourrait tirer le segment des ventes aux entreprises. Par ailleurs, les années paires sont celles du Mondial de l'Automobile en octobre et, à

cette occasion, les marques proposent toujours des offres promotionnelles soutenant le marché. Ainsi, Patrick Blain, président sortant du Comité des constructeurs français d'automobiles prédisait en septembre 2015 : *“Pour 2016, je verrais la croissance du marché français plutôt en ligne avec le reste de l'Europe.”* Par ailleurs, l'effet de rattrapage du parc devrait continuer à alimenter le marché, de même que certaines nouveautés importantes. À ce sujet, la situation est contrastée entre Renault qui déroule ses nouveaux modèles en milieu et haut de gamme alors que les gammes Peugeot et Citroën ne s'animeront qu'en fin d'année avec les SUV de gamme moyenne, dont le remplaçant du Peugeot 3008. ■

2016
1 920 000

Estimation
voitures neuves
immatriculées
en France

“Pour 2016, je verrais la croissance du marché français plutôt en ligne avec le reste de l'Europe.”

Patrick Blain, président sortant du Comité des constructeurs français d'automobiles

CROISIÈRE DU 19 AU 29 MAI 2016

TARIF LECTEUR

LA CROISIÈRE *des îles britanniques*

DU 19 AU 29 MAI 2016  **ANGLETERRE, IRLANDE, ÉCOSSE** 

Laissez-vous séduire par le charme et les traditions de l'archipel britannique en **11 jours de croisière** et **9 étapes inoubliables à la meilleure saison.**

À partir de
1830€ TTC
PAR PERSONNE
(11 JOURS / 10 NUITS,
CABINE DOUBLE)



Téléchargez la documentation complète sur
www.croisieres-lecteurs.com/aj

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS :
01 41 33 59 59

Du lundi au vendredi de 9h à 18h
en précisant le code : AUTO JOURNAL

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à l'Auto-Journal - Croisière Îles Britanniques - CS 50273 - 27092 Evreux Cedex 9

☐ **OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de cette croisière.**

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

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

CR161BP

l'auto-journal

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-contre 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. Cette croisière est organisée en partenariat avec Rivages du Monde. L'Auto-Journal est une publication du groupe Mondadori France, siège social : 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex. Crédits photos : "Rivages du Monde". © iStock.

 Rivages du Monde

PHOTOS CARPIX



De profil, cette nouvelle Série 5 GT apparaît moins haute, mieux proportionnée et plus sportive: tant mieux!



Elle reste caractérisée par une poupe rehaussée et un hayon qui dévoile un vaste espace de chargement. Les feux ne sont pas définitifs.

UNE 5 TOUJOURS PAS TOTALEMENT GT, MAIS BIEN PLUS BMW !

Après l'échec de la 1^{re} Série 5 GT, BMW retente l'expérience avec une Série 5 à nouveau allongée et rehaussée, mais plus élégante...

Lancée en 2009, la 1^{re} génération de BMW Série 5 GT étrennait la variante Gran Turismo. Mais du tourisme, le modèle n'en a guère fait, faute de ventes. Il faut dire que, d'une part, le tarif était élitiste (prix de base actuel de 56 000 €) et le positionnement à mi-chemin entre le break et la berline audacieux; et d'autre part, que la ligne atypique pour une BMW (vous pouvez traduire par "inélégante") n'a pas aidé à faire décoller sa carrière.

Qu'à cela ne tienne, BMW a appris de ses erreurs et, après une BMW Série 3 bien née, à la fois habitable, pratique et bien mieux dessinée que son

ainée, une descendance à la 5 GT est actuellement en cours de développement. Les tests se poursuivent dans les rues de Munich mais aussi en plein hiver suédois, près du cercle polaire.

Premier constat: en dépit du camouflage de circonstance, cette 2^e génération présente des lignes affinées et bien plus harmonieuses. La poupe est toujours assez massive et surélevée par rapport à la berline, mais l'allure générale est clairement moins massive, elle devient ainsi une sorte de "super-Série 3 GT". De toute évidence, elle héritera de ses deux principales qualités: un excellent niveau de confort, et une habitabilité remarquable, avec plus de place pour les passagers arrière qui bénéficient d'une banquette réglable, et un coffre très vaste et modulable. Enfin, notez qu'à l'instar de la version précédente de 5 GT, qui préfigurait la Série 5 actuelle (F10), la nouvelle BMW 5 GT sera présentée avant la prochaine Série 5 berline (G30), qui sera lancée en fin d'année. Une sorte de *teasing*, en somme! Cette nouvelle 5 GT bénéficiera de motorisations 4 et 6 cylindres, en diesel comme en essence, et d'une version hybride essence rechargeable.

Elle sera également proposée avec la transmission intégrale xDrive et elle héritera de la plate-forme modulaire CLAR lancée avec la nouvelle Série 7, et qui devrait autoriser un gain de poids d'une petite centaine de kilos.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
fin 2016

Prix : à partir de **50 000 €**

Concurrent de la Mercedes
CLS Shooting Brake et
de l'Audi A7 Sportback



La Série 5 est la BMW la plus vendue après la Série 3. Cette seconde génération de 5 GT contribuera au succès de la routière allemande.

12 ET 13 MARS

LE SALON CHAMPENOIS
DU VÉHICULE DE COLLECTION

www.2ce-salons-reims.com



Vous avez rendez-vous au parc des expositions de la ville de Reims pour admirer les plus belles anciennes.

Deux thématiques: les voyages au cinéma, et les motos jusqu'en 1980. Entrée à 12,50 €.



ZHANG CHI/IMAGINECHINA/AFP

ÉCONOMIE

La Chine reste en tête du marché

En dépit du ralentissement économique, la Chine demeure le premier débouché pour l'automobile: avec plus de 20 millions de voitures immatriculées en 2015, elle s'octroie plus de 25% du marché. Autre score à mettre à son crédit, elle est devenue le 1^{er} marché pour la voiture électrique (qui reste toutefois minoritaire dans le pays comme mode de propulsion), avec un peu plus de 220 000 unités sur l'année.

(1 500 000)

C'EST LE NOMBRE DE FIAT 500 ASSEMBLÉES DANS L'USINE DE TICHY EN POLOGNE, depuis le lancement de la version contemporaine voici un peu plus de huit ans. L'exemplaire qui fête ce chiffre rond a été remis à un couple de Français.

Opel prend les devants

Les normes actuelles (NEDC) de mesure de la consommation sont dépassées et déconnectées d'un usage réel. Les normes mondialisées WLTP, prévues pour 2017, permettront d'obtenir des valeurs officielles plus réalistes. Opel prend les devants et annonce qu'il communiquera dès le 2^e trimestre de cette année les consommations et émissions de CO₂ mesurées sur le cycle WLTP pour certains de ses modèles. Une façon de préparer les automobilistes à des valeurs plus proches de l'usage réel, donc plus élevées...



“Cette obsession des exemplaires écoulés et de toujours viser de nouveaux records de ventes a peu de sens, de mon point de vue. Je ne considérerais pas la taille seule comme une fin en soi. Que l'on soit numéro un, deux ou trois en volume, cela m'est égal.”

Matthias Müller,
le nouveau patron
du groupe Volkswagen,
cité par Les Échos
le 21 décembre.



13 FÉVRIER TROPHÉE ANDROS À ST-DIÉ

www.tropheeandros.com



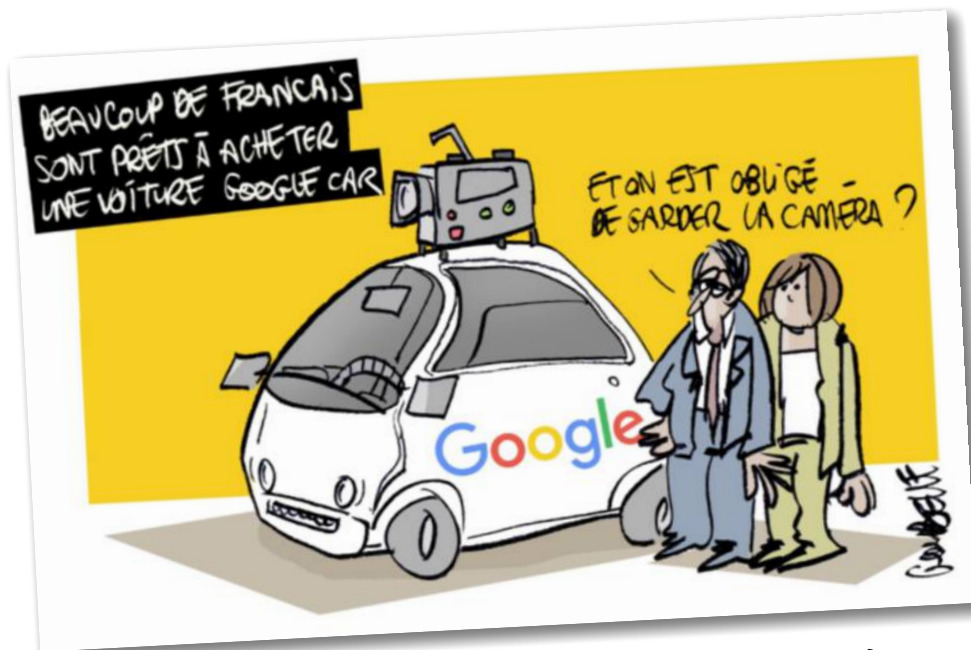
La saison de la célèbre "coupe glacée" s'achèvera sur une dernière manche à Saint-Dié-des-Vosges, sur le circuit du Géoparc. Les concurrents évolueront sur une piste ovale de 400 m de longueur. Les billets débutent à 25 €.



Le Sénat rejette l'équilibre essence-gazole

Les députés avaient introduit dans le projet de loi de finances la possibilité pour les entreprises de déduire progressivement, dès 2016, la TVA sur l'essence, comme elles peuvent le faire pour le gazole. Une mesure que le Sénat vient de supprimer, parce qu'elle pourrait "induire une chute brutale de la vente de véhicules diesel déséquilibrant le marché automobile et pénalisant ainsi les constructeurs français déjà lourdement impactés par l'affaire Volkswagen".

Le Sénat ne semble pas au fait de l'évolution du marché et de la chute inexorable de la part de marché du diesel, et des compétences et de l'offre des constructeurs français en matière de motorisations essence.



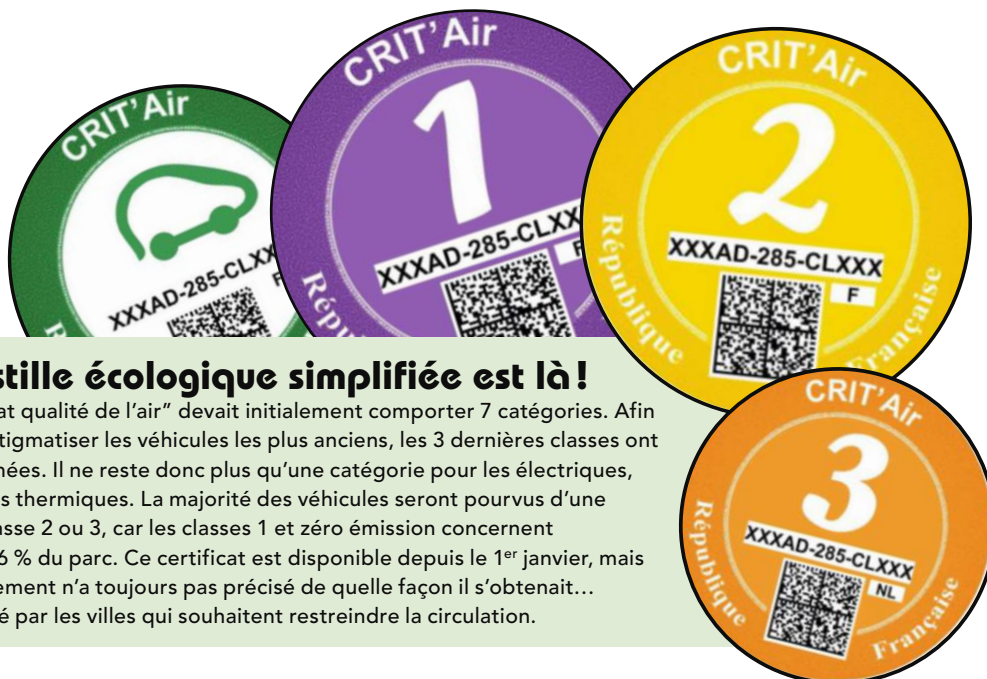
L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE

INNOVATION

Un pare-brise plus fin et plus résistant

Produit par la firme américaine Corning et plébiscité pour sa résistance aux chocs et aux rayures, le verre Gorilla est utilisé par plusieurs centaines de modèles de smartphones. Pour la première fois, il va également être utilisé pour le pare-brise d'une voiture, la nouvelle Ford GT. La marque annonce ainsi "un pare-brise plus fin qu'avec du verre feuilleté traditionnel, et plus léger de 32 %". Ce vitrage épais de 3 à 4 mm seulement sera aussi utilisé pour le cache moteur de la Ford GT.





La pastille écologique simplifiée est là !

Le "certificat qualité de l'air" devait initialement comporter 7 catégories. Afin de ne pas stigmatiser les véhicules les plus anciens, les 3 dernières classes ont été supprimées. Il ne reste donc plus qu'une catégorie pour les électriques, et 3 pour les thermiques. La majorité des véhicules seront pourvus d'une vignette classe 2 ou 3, car les classes 1 et zéro émission concernent seulement 6 % du parc. Ce certificat est disponible depuis le 1^{er} janvier, mais le gouvernement n'a toujours pas précisé de quelle façon il s'obtenait... Il sera utilisé par les villes qui souhaitent restreindre la circulation.

23 JANVIER LES 12 HEURES SUR GLACE

www.circuitserrechevalier.com



Une épreuve d'endurance originale sur la piste de Serre Chevalier, à deux reprises : le 23 janvier pour les propulsions, et le 6 février pour les tractions. Il s'agit dans les deux cas de voitures de série.



Insolite

Un V16 de 5000 chevaux !

En 2013, à Dubaï, la marque Devel Sixteen annonçait un prototype de supercar affichant 5000 ch ! L'engin refait surface aujourd'hui avec la présentation par la société américaine Steve Morris Engine de son moteur complètement délirant : un V16 de 12,3 l avec 4 turbos, qui délivre 4515 ch, le banc utilisé ne pouvant mesurer plus ! Les questions concernant le châssis, les pneus, la transmission et le système de freinage de la Devel Sixteen restent toutefois en suspens...



L'Audi A4 Allroad en approche

Pour celles et ceux qui refusent de rouler en SUV mais qui souhaitent un véhicule plus polyvalent qu'un break familial, Audi a développé la gamme Allroad. La marque ne va pas tarder à dévoiler la version A4, qui sera surélevée, parée de protections supplémentaires pour les ailes et les boucliers, et aussi équipée de la transmission intégrale et dont le développement se poursuit en Scandinavie.

La "Prius" de Hyundai bientôt dévoilée

Elle s'appellera Ioniq et sa ligne atypique, quasi monocoque, ne laisse guère de doute : ce sera une voiture différente, dans la veine de la Toyota Prius... mais avec un physique moins torturé ! Et Hyundai va encore plus loin dans la démarche : cette compacte originale sera déclinée en hybride simple, hybride rechargeable et 100 % électrique. Elle devrait être présentée à Genève.

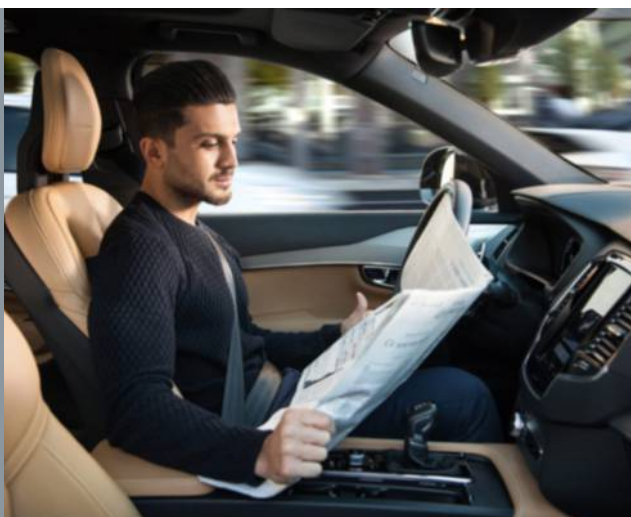
Prochainement, une Classe E coupé

La nouvelle Classe E sera présentée au Salon de Detroit, mais Mercedes est déjà en train de peaufiner sa variante coupé.

Les prototypes viennent de prendre la route ; ils révèlent un profil tout simplement superbe, avec un pavillon abaissé et des lignes très fluides, proches de celles des coupés Classe C et Classe S. La présentation aura lieu en fin d'année.

Conduite autonome : les avis divergent

Les premières voitures hautement autonomes devraient être disponibles en 2020 au plus tard. D'après l'Observatoire de l'automobile-Cetelem, les automobilistes sont prêts : sa dernière étude précise que "55 % des automobilistes se déclarent intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome". Mais la proportion varie de 27 % aux États-Unis à 90 % en Chine, et les Français ne sont que 37 % à plébisciter la voiture autonome. L'étude révèle par ailleurs que "69 % des personnes interrogées se servent de leur smartphone pour optimiser leurs trajets."



Kiffe-kiffe

C'est la même, mais en pas pareil. La 488 GTB suit la déclinaison du Spider à toit en dur, avec la double casquette coupé/cabriolet. Objectif: le plaisir, encore le plaisir, toujours le plaisir.

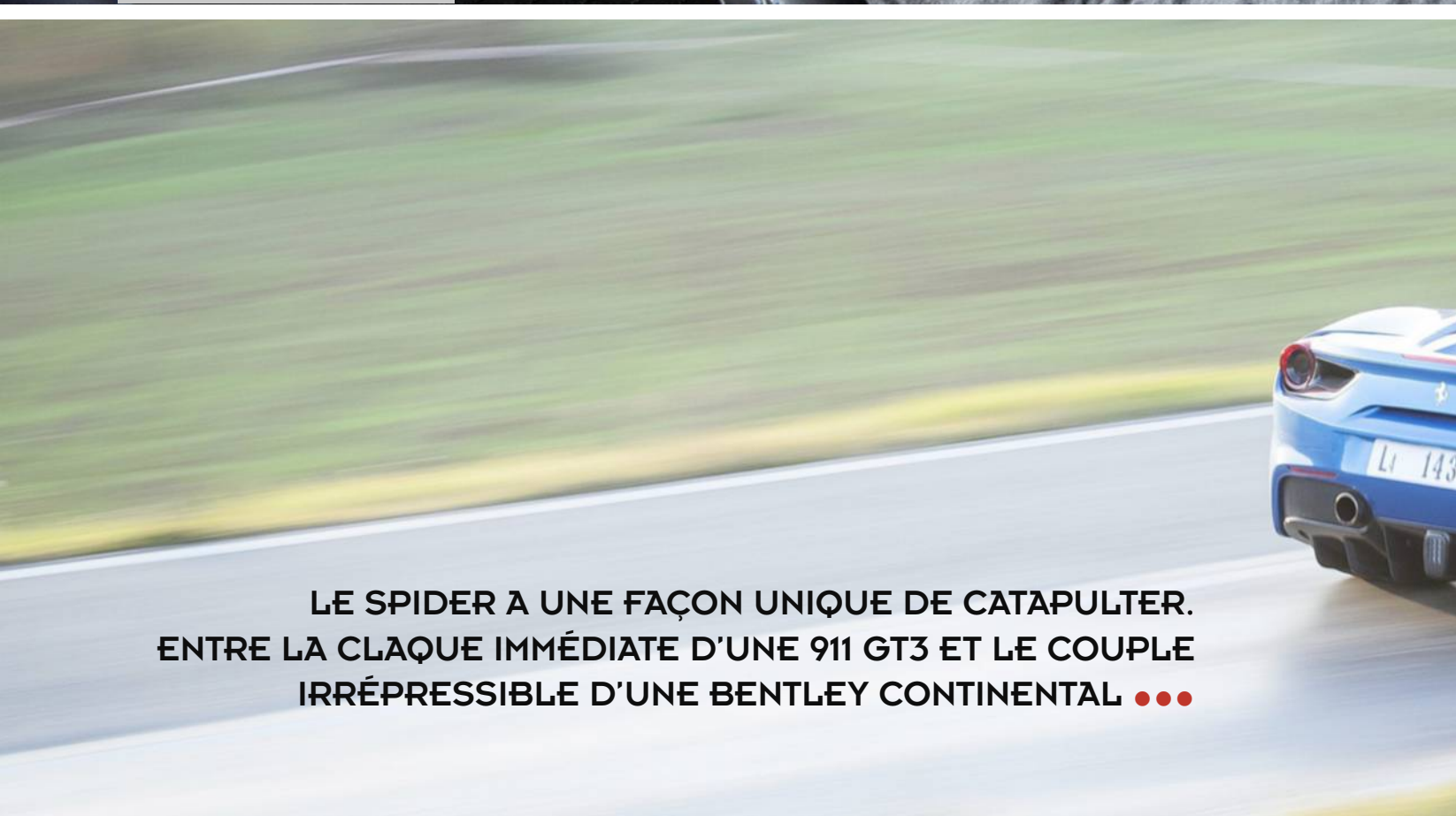
Par **Laurent Chevalier** Photos **Joel Peyrou**





Options... stop ou encore ?

Notre modèle d'essai est somptueux, depuis la couleur extérieure jusqu'aux surpiquûres du cuir, rien à redire. Même chose devant l'addition... qui laisse sans voix. Lorsqu'on décortique la douloureuse, "notre" 488 débute à 232 399 € en tarif de base, auxquels s'ajoute une liste d'équipements longue comme un jour sans pain : carbone apparent (32 280 €), sièges (6 480 €), peinture spéciale (8 880 €), jantes forgées (5 760 €) et j'en passe. Au final, la somme des seules options s'élève à 89 796 €, soit le prix d'une Porsche Cayman GT4. Alors bien sûr, rien ne vous force à commander une 488 Spider équipée comme un sapin de Noël. Mais au moment de la revente, un modèle avec peu d'options partira difficilement.



**LE SPIDER A UNE FAÇON UNIQUE DE CATAPULTER.
ENTRE LA CLAQUE IMMÉDIATE D'UNE 911 GT3 ET LE COUPLE
IRRÉPRESSIBLE D'UNE BENTLEY CONTINENTAL ●●●**



FINITION AU TOP

L'assemblage des matériaux est remarquable. Ce modèle d'essai dispose de surpiqures et de placages en carbone optionnels.

CERCEAU

Le volant regroupe toutes les commandes, dont les essuie-glaces et les clignotants, pas toujours pratiques.

DÉPART CANON

L'arche en carbone reçoit les commandes de marche arrière, le mode automatique de la boîte, la procédure de départ canon "launch control" et les warnings.

SUSPENSION

Ce bouton permet de diminuer la dureté de l'amortissement, sur route bosselée par exemple, tout en conservant les autres réglages.

ALLUMAGE

Pour réveiller le V8 et mettre le feu aux poudres, c'est là que ça se passe...



Passion et raison

La première surprise vient de l'habitabilité, qu'on supposait exiguë étant donné les proportions extérieures. Il n'en est rien, et même les grands gabarits trouveront une position de conduite idéale, et/ou suffisamment de place pour envisager les longs parcours sur le siège passager. Question finition, le bilan est excellent. Il faut rappeler que notre modèle d'essai, copieusement équipé, bénéficie d'une panoplie

d'options carbone qui augmente la sensation d'exclusivité. Pour ce qui est de l'ergonomie, rien à redire, si ce n'est la commande peu pratique des clignotants qui tourne avec le volant et celle du GPS (qui a de plus tendance à donner la mauvaise direction) pas toujours instinctive. Mais le Manettino, la molette qui centralise les réglages de l'auto en fonction des conditions de roulage, est très bien pensé.



MÊME EN ROULANT

Le toit peut être ouvert en roulant à basse vitesse. Ce détail s'avère très pratique quand les conditions climatiques changent brusquement.



PALETTES

Au fil des années, depuis la F355 au milieu des années 90, Ferrari est passé maître dans le registre des boîtes robotisées.



MAGIQUE

L'ingénieur Manettino permet d'adapter l'ensemble des réglages de la voiture aux conditions de roulage.

Une Ferrari avec un toit en dur et un moteur turbo, ce n'est pas nouveau. La California T a déjà ouvert la voie. Mais là, ce n'est plus la même histoire. La 488 Spider s'adresse aux authentiques amateurs de sensations fortes, aux vrais épicuriens de la conduite. Question de poids et de philosophie. Si la California avoue 1 730 kg, la 488 Spider ne revendique que 1 525 kg, tous pleins faits. Question d'architecture aussi, avec le signe distinctif des vrais pur-sang : un V8 en position centrale arrière.

Toute la difficulté de l'exercice consiste donc à conserver le niveau de sportivité du coupé, malgré la hausse de poids (+ 50 kg par rapport à la 488 GTB) et la baisse de rigidité consécutive à l'ablation du toit.

En clair, la question consiste à savoir si le Spider est toujours aussi agile et précis que la GTB.

Mais avant de partir à la chasse aux virages, profitons du démarrage du V8, plus sonore avec le toit replié. Le réveil du Spider est, certes, plus étouffé que celui de la précédente 458 Aperta, mais le borborygme de ses pots inonde les environs d'une sonorité ronde et chaude.

Dès les premiers tour de roues, on retrouve des sensations strictement identiques à celles de la 488 GTB. Même sentiment de réactivité

absolue, même impression de compromis idéal entre le filtrage et les remontées d'informations. La qualité des suspensions pilotées, absolument remarquable, n'a rien à voir avec celle des roadsters pour égoïstes. Il faut dire que la concurrence, McLaren en l'occurrence, place la barre très haut dans le registre, avec un système hydraulique qui fait des miracles à bord du 650 S Spider.

Quant à la différence de rigidité par rapport à la 488 GTB, elle est minime. On sent effectivement des craquements de cuir aux jonctions du toit, en position fermée, mais c'est moins marqué que dans la précédente 458 Spider. L'écart, en termes de précision, par rapport à la 488 GTB est quasi imperceptible. À moins de prendre des appuis très prononcés sur routes dégradées. Mais dans 95 % des conditions de roulage, vous ne ferez aucune différence entre les sensations de conduite du Spider et celles de la GTB.

Par rapport au coupé, le plaisir mécanique se révèle un peu plus marqué.

L'absence de toit met en exergue les bourrasques qui s'échappent des pots et les mises en vitesse éclair. Pour le reste, le constat est le même que dans la GTB : le temps de réaction du V8 est absolument bluffant pour un biturbo. Ce 3,9 l a une façon unique de vous catapulter vers le prochain virage, entre la claque immédiate



La 488 Spider met l'aérodynamique au cœur du débat. Aussi bien pour l'appui que pour l'échange calorifique, à l'image de la prise d'air sur l'aile arrière.

d'une Porsche GT3 et l'impression de couple irrésistible d'une Bentley Continental.

Parmi tout ce que la planète de l'exception automobile compte de plus performant, aucun autre moteur turbo ne souffle avec la même rapidité. En comparaison, la McLaren 650 S est presque longue à la détente, à bas régime. Reste à savoir comment se comportera la nouvelle 911 Turbo S cabriolet, qui change sa paire de turbos à l'occasion du millésime 2016. Comme vous l'aurez compris, les cartes du jeu des Spider d'exception sont rebattues. D'autant que Lamborghini devrait dégaîner, en début d'année,



**L'ÉCART DE CONDUITE
AVEC LE COUPÉ EST QUASI
IMPERCEPTIBLE, SAUF
EN CE QUI CONCERNE
LE BRUIT DU V8, LORSQUE
LE TOIT EST REPLIÉ ●●●**

FERRARI 488 SPIDER EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 670 ch à 8000 tr/mn
Couple maxi	■ 760 Nm de 3000 à 6750 tr/mn
Type	8 cylindres en V, biturbo, essence
Cylindrée/puissance fiscale	3902cm³/NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV/AR	245/35 / 305/30 ZR 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,56/1,95/1,21/2,65 m
Poids/tractable freiné	1525 kg/-

Performances

0 à 100 km/h	■ 3 s
Vitesse maxi	■ 325 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	NC
------------------	----

LE BUDGET

Prix	232 399 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ malus 8000 € (260 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 330 195 €* 3 ans km illimité
Garantie	■ + 7 ans entretien (hors pièces d'usure) inclus.

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, aide au parking arrière, régulateur de vitesse, système hi-fi standard avec prise USB sur tunnel central, syst. de navigation satellitaire...

Options

Air Ducts AR carbone (3000 €), caméra de recul (1920 €), écussons Scuderia sur ailes AV (1320 €), extracteur AR carbone (6840 €), hi-fi Premium (4440 €), jantes 20 pouces forgées Diamond (5760 €), parois compartiment moteur carbone (5640 €), peinture spéciale (8880 €), seuils de portes ext. carbone (6120 €), sièges Racing en carbone Goldrake (6480 €), splitter prises d'air latérales carbone (2640 €), spoiler AV en fibre de carbone (5400 €)...

Consommations

Mixte	■ 11,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	78 l

Note EuroNCAP

NC

Pays de fabrication

Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Spider progresse sur le plan de l'efficacité et des performances par rapport à la 458 qu'il remplace. C'est surtout en termes de facilité de conduite que la différence se fait sentir. Maranello livre ici un équilibre parfait, entre la polyvalence d'utilisation et les sensations.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Laurent Chevalier



Le V8 biturbo est plus étouffé que dans le passé, mais les performances et la facilité d'usage restent sidérants.

99%
Quotient
Émotionnel



Sur les hauteurs de Maranello, le Spider respire à pleins poumons. La ressource du V8 est inépuisable.

avec les premiers essais routiers de l'Huracán Spider. Rappelons que ce dernier, comme la 911 Turbo, compte 4 roues motrices, tandis que les Ferrari et McLaren sont des propulsions.

Côté motricité, Maranello s'en tire bien, au regard de la valeur écrasante du couple et malgré quelques clignotements du témoin d'antipatinage au tableau de bord, quand on a le pied droit un peu lourd... Le départ canon atteste des performances revendiquées avec un 0 à 100 km/h en 3 s tout rond ! Quant au 1000 m départ arrêté, juge de

PLUS
Performances
et efficacité
Plaisir
Polyvalence
—
MOINS
Tarif
Liste d'options
sans fin

paix en matière d'accélération, il se hisse au niveau des supercars : 18,9 s annoncés par Ferrari !

Mais au-delà de ces valeurs à donner le tournis, la 488 Spider surprend aussi par la facilité d'utilisation. Qu'il s'agisse de rouler au ralenti sur une route en corniche, de s'immerger dans un

centre-ville bondé, ou de se lâcher sur une portion d'autoroute illimitée, elle le fait avec la même aisance. D'autant que sa boîte F1 robotisée est un modèle de rapidité et de fluidité. Question plaisir donc, il n'y a aucune ombre au tableau. ■



Le nouveau V8 chante moins dans les tours que sur la 458 Spider mais progresse en matière de couple maxi, sans le moindre temps de réponse à l'accélération.

VOLTE- FACE



En reprenant la plate-forme technique du monospace Active Tourer, le nouveau X1 fait table rase du passé de manière radicale. Trop radicale ?

Par **Pascal Richard**
Photos **Thomas Antoine / ACE Team**



Qu'on le veuille ou non, nous sommes toujours plus ou moins esclaves de notre patrimoine génétique. Dans mon cas, la passion que nourrit mon père pour l'automobile n'est sans doute pas totalement étrangère à mon orientation professionnelle. Reste que par réaction, par envie d'indépendance ou juste pour faire râler les parents, il arrive aussi de vouloir

rompre avec une hérédité jugée trop pesante. Ainsi, estimant sans doute que pour un SUV de cette catégorie, il était impossible "d'honorer" le blason de la maison BMW pour tout ce qui touche au plaisir de conduite, le X1 deuxième du nom a préféré suivre une autre voie tant sur le plan technique qu'esthétique. Reste à savoir quelles sont les conséquences de cette volte-face. Un peu plus compact (- 4 cm en longueur) et plus haut de 6 cm, le nouveau X1 revendique ➔



un côté plus SUV que son aîné qui semblait hésiter entre le monde des breaks et celui des tout-terrains de loisir. Esthétiquement, cette évolution rapproche le X1 de ses grands frères X3 et X5. Une ruse... Un leurre même car, sur le plan technique, c'est du côté du monospace Active Tourer qu'il faut aller regarder !

Lorsque le X1 se satisfait d'une simple transmission à deux roues motrices, nous avons affaire à une traction, et non plus une propulsion comme c'était le cas dans le passé. Me voilà donc au volant d'un SUV compact "normal", diesel de 150 ch et sDrive... Dit comme ça, je sens bien que les lecteurs passionnés que vous êtes sont presque prêts à me plaindre. Mais pour être honnête, au moment

de faire le tour de l'auto, ces considérations techniques passent au second plan.

À bord, l'ambiance BMW est bien là. Un constat qui se prolonge, malheureusement, au démarrage : à froid, le 4 cylindres 2 l manque toujours d'un soupçon de retenue, ce qui se traduit par un niveau sonore un peu élevé et des vibrations d'autant plus perceptibles que le système stop/start ne fonctionne pas vraiment de manière transparente.

Effectués en ville, les premiers kilomètres de cet essai mettent en lumière la facilité de prise en main du X1. L'assise plus haute que par le passé améliore la visibilité périphérique tandis que le passage aux roues motrices avant n'a pas eu d'influence néfaste sur le diamètre de braquage qui reste à 11,4 m, une bonne valeur



Les excellents sièges Advanced avec longueur d'assise réglable sont montés de série sur la finition Sport.



1- L'instrumentation, très classique, est parfaitement lisible.
2- Le sélecteur de mode de conduite fait partie de la dotation de base.
3- L'avertisseur de collision est inclus dans le pack Safety, en option (760 €).





EN FINITION SPORT, L'AMBIANCE À BORD DU X1 EST SÉRIEUSE MAIS PAS TRISTE. LA FINITION N'APPELLE PAS DE CRITIQUE PARTICULIÈRE ●●●



Le X1 est devenu traction avant, mais cela ne pénalise guère son agrément de conduite.

pour la catégorie. Assez maniable, le X1 est ici comme chez lui ! Présent de série, le radar de recul peut de surcroît être complété par une caméra (410 €), voire par un système de stationnement semi-automatique (430 €).

Engin de loisir par excellence, le X1 n'attend qu'une chose : embarquer toute la petite famille pour une balade à la campagne. L'installation de votre tribu va alors mettre en lumière les progrès réalisés par le X1 en matière d'accueil. De fait, si le petit centimètre gagné au niveau de la largeur aux coudes à l'avant ne changera pas radicalement la vie des occupants de ces places, l'arrivée d'une banquette coulissante (option, 310 €) va nettement améliorer celle des passagers arrière. En la reculant au maximum, ils bénéficient d'un espace aux jambes de 32 cm, soit 4 cm de mieux que sur l'ancien X1. Une bonne nouvelle... à condition que le coffre n'en souffre pas. Eh bien, là

encore, bonne surprise ! Suivant la position de la banquette arrière, son volume varie de 498 à 608 dm³ ce qui est nettement plus généreux que les 410 dm³ qui étaient disponibles sur la génération précédente. Bref, désormais, c'est fromage et dessert ! Maintenant que tout le monde est (bien) installé, en route... Tout de suite, LA question qui nous vient à l'esprit est évidemment "ça change quoi ce passage à la traction ?"

PLUS

Prestations routières
Aspects pratiques
Consommation sage

MOINS

Prix élevé
Mécanique sans charme
Banquette coulissante en option (310 €)

Sur autoroute, le passage à la traction ne change pas grand-chose !

Sur ce terrain, nous noterons simplement un niveau sonore contenu, malgré la présence de quelques bruits d'air, et la bonne tenue des reprises. C'est sur route que l'on attendait les changements les plus marquants en comportement.

Alors bien sûr, le nouveau X1 réagit comme une traction, mais très honnêtement cela ne ➔

L'avis de Pascal Richard



J'étais un peu sceptique avant de prendre le volant, mais finalement ce nouveau X1 est plutôt séduisant.

70%
Quotient Emotionnel



L'ancien X1 hésitait entre break et SUV. Le nouveau, lui, a choisi son camp : celui des SUV.



1

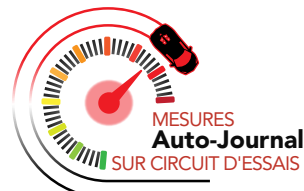


2

1- De série, la banquette arrière est fractionnable en trois parties (40/20/40). 2- Pour gagner en modularité, vous pouvez opter pour une banquette coulissante facturée en option (310 €).

transforme pas radicalement son caractère. Plusieurs raisons à cela. Tout d'abord, l'ancien X1 n'avait rien d'une ballerine et, surtout, il n'avait aucune velléité sportive. De plus, en raccourcissant sensiblement l'empattement (de 2,76 à 2,67 m), BMW est finalement parvenu à rendre son X1 plus "mobile", plus vif dans les enchaînements de courbes. De là à dire que le nouveau venu est plus plaisant à conduire, il n'y a qu'un pas... que je serais bien tenté de franchir ! Le bilan confort se révèle également assez probant et les roues de 18 pouces, qui équipaient notre voiture d'essai (option, 910 €), ne posaient

pas de problème particulier dans le domaine de la filtration des inégalités. C'est donc dans de bonnes conditions que les passagers pourront profiter d'un habitacle présenté avec soin et bien fini. Tout a changé sur le X1. Tout, vraiment tout ? En fait, non. Il y a une chose qui est restée la même... son arrogance tarifaire ! Pas loin de 40 000 € pour un SUV diesel de 150 ch correctement équipé (c'est-à-dire en passant par la case options...), c'est quand même beaucoup d'argent. Et sur ce chapitre, ce n'est pas la sagesse de la consommation qui suffira à nous redonner le sourire. ■



BMW X1

18d 150 ch 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	■ 150 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 330 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1995 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	225/50 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,44/1,82/1,61/2,67 m
Poids/tractable freiné	1526/1800 kg

Performances

1 000 m d.a.	■ 31 s
0 à 100 km	■ 9,2 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 8,5/11,2/14,4 s
Vitesse maxi	■ 202 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ de 19 à 32 cm ⁽¹⁾
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/146 cm
Volume de coffre	■ de 498 à 608 dm³ ⁽¹⁾

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 44/65,2/69,4 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 38 750 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (109 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 40 450 €
Garantie	■ 2 ans, km illimités

(1) Banquette coulissante. *Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, autoradio, clim. auto. bizona, détecteurs de pluie / luminosité, jantes alliage, ordinateur de bord, GPS, prises USB et Bluetooth, radar de recul AR, régulateur de vitesse, rétroviseurs élec./dégivrants, vitres AV élec., volant ajustable dans les deux plans.

Options

Banquette coulissante (310 €), jantes alliage de 19 pouces (510 €), peinture métal. (790 €).

Consommations

Moyenne	■ 6,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 6,6/6/5,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 836 km/51 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus que les changements techniques qui ne transforment pas radicalement le X1, c'est plutôt son orientation plus familiale que nous retiendrons et que nous saluerons. Une orientation en phase avec la catégorie des SUV dans laquelle il entre enfin de plain-pied.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LE RÉVEIL DE LA FORCE

Épuisée par sept ans de bataille, la Mégane était prête à rejoindre le côté obscur des compactes. Une tactique... pour endormir l'adversaire. Et laisser le temps à l'épisode IV d'affûter ses armes.

Par Méлина Priam Photos Yann Lefebvre



RENAULT MÉGANE
1.5 dCi 110 ch Intens



VOLKSWAGEN GOLF
1.6 TDI 110 ch
BlueMotion Confortline

PEUGEOT 308
1.6 BlueHDi 120 ch Allure



1

RENAULT MÉGANE

1- L'habitacle est accueillant, l'ambiance lumineuse léchée et la qualité de présentation en progrès. 2- La couleur et l'affichage du compteur varient selon le mode de conduite sélectionné. 3- Un peu plus paresseuse au démarrage, la Mégane dCi 110 ch relance heureusement bien.



2

3

L'avis de Méline Priam

La Mégane IV m'a déçue. Je trouve qu'elle ne progresse pas assez dans les domaines clés.



Dans une catégorie disputée, où les dernières-nées ont sérieusement élevé le niveau, la Mégane rongea son frein. Vieillissante, elle a résisté autant que possible à l'assaut des jeunettes passées à l'ère de l'automobile connectée, affûtées comme des sportives de haut niveau et légères comme des top models anorexiques, avant de se résoudre... et ruminer sa vengeance! Lucide sur ses lacunes, fière de ses acquis et de ses qualités, elle a attendu son heure. Sa patience est récompensée. La petite dernière profite des technologies éprouvées sur l'Espace et la Talisman dont elle reprend

la plate-forme. Comme le dit le proverbe: "Qui peut le plus..."

Plus longue de 6,4 cm, plus basse de 2,5 cm, reposant sur un empattement allongé de 2,8 cm mais avec des porte-à-faux plus courts, la Renault bombe les ailes et déboule tous phares allumés. Surtout notre version Intens dotée de la technologie full LED...

Minute papillon! La bataille n'est pas gagnée. Car les forces au pouvoir ne l'entendent pas ainsi! La Volkswagen Golf a beau jouer profil bas – son écusson ayant quelque peu perdu de son éclat –, elle repose sur du solide. Et la Peugeot 308, loin de s'endormir sur ses lauriers, a il y a peu peaufiné ses atouts pour se préparer

SAINÉ, PLAISANTE, CONFORTABLE, LA MÉGANE PROGRESSE MAIS SA CONDUITE N'OFFRE PAS CE PETIT TRUC EN PLUS QUE SEULE LA 308 A ●●●

à l'attaque de la Mégane... qui ne devrait pas rouler des mécaniques si vite.

SUR LA ROUTE

D'autant que la Renault n'a aucune raison de fanfaronner. Rien d'inédit sous le capot: elle reste fidèle au bon vieux dCi 110 ch. Un moteur qui a fait ses preuves mais n'impressionne plus. Certes, il s'illustre par sa douceur, sa progressivité et sa discrétion, un léger ton au-dessus de ses rivaux, mais moins par ses performances et, plus surprenant, par sa consommation. Mais nous y reviendrons... Moins prompt que le BlueHDi 120 ch de la 308 et le TDI 110 ch de VW, ce moteur se défend en relances, aidé par une boîte à 6 rapports correctement étagée. Petite précision toutefois – car Renault se plaît à nous perdre dans sa gamme: nous avons eu affaire à la version "normale" du dCi 110, celle qui annonce des rejets de CO₂ à 95 g/km. Renault le décline aussi en variante eco², à 86 g/km de CO₂ mais uniquement sur les livrées Zen et Business. Nul doute que, pour gagner



VOLKSWAGEN GOLF

1- La Golf joue sur un registre plus classique mais l'ergonomie, la qualité et la finition frisent la perfection. 2- Les compteurs brillent par leur simplicité et leur lisibilité. 3- Même en version BlueMotion, plus efficiente, la Golf n'est pas pour autant un "poumon". Loin de là !



ces 9 g, il laisse au passage quelques dixièmes de secondes. Passons... Le dCi 110 ch est un bon cheval mais le BlueHDi de Peugeot reste plus homogène, mieux secondé aussi par une boîte plus agréable. La commande, plus courte que la longue tige de Renault, et dotée de débâtements plus francs et courts, contribue à l'agrément. Elle atteindrait la perfection si elle n'accrochait pas un soupçon, petit défaut qu'évite celle de la Golf. Aussi nerveux, le TDI 110 ch passe en revanche, à froid, pour un vil rustre comparé aux mécaniques françaises.

Si les différences d'agrément mécanique ne sont pas flagrantes, il en va autrement des comportements routiers.

Encore un domaine où la 308 domine son sujet. Fidèle à sa réputation, la Mégane distille un toucher de route tout en douceur et privilégie la fluidité. Saine, équilibrée, elle est bien suspendue et ménage un bon confort. Mais, vous le savez : à L'AJ, nous n'aimons pas nous ennuyer au volant. Ici, ce n'est pas le cas. Simplement, la nouvelle Renault n'a pas cette ➔



PEUGEOT 308

1- Le petit volant, le combiné dit tête haute et la présentation épurée contribuent au charme de l'auto mais ils ne conviennent pas à tous. 2- La 308 pousse l'originalité jusqu'à inverser le sens du compte-tours. Au quotidien, on ne s'en rend plus compte. 3- Plus agile, la Peugeot reste la plus agréable à manier, et son BlueHDi 120 ch lui sied bien.





RENAULT MÉGANE

1- Plus longue, la Mégane est plus spacieuse mais ne devient pas la nouvelle référence de la catégorie pour autant. 2- Le grand écran tactile du système multimédia se révèle intuitif, complet et pratique. Les commandes de climatisation restent accessibles. 3- Un volume de chargement intéressant, mais le décrochement entre le seuil haut et le fond du coffre n'est pas pratique.

pointe de piment qui donne son sel à la balade. Elle nous a même semblé un poil moins agile que sa devancière. Logique : elle est plus longue. La possibilité de choisir son mode de conduite ne fait qu'illusion. Si ce dispositif a sa place sur des versions sportives, il paraît superficiel sur un diesel de 110 ch. C'est pire sur la 308, où le mode Sport tombe à plat. Puisqu'il est en option, autant en faire l'économie.

De plus, la 308 n'a pas besoin d'artifices, son excellent châssis suffit. Plus réactive, précise, elle est mieux disposée à enchaîner les virages, passant d'un appui à l'autre plus franchement, sans négliger le confort. Au contraire, son amortissement s'avère tout aussi prévenant et efficace. En outre, la direction transmet plus fidèlement les informations de la route quand l'assistance électrique de celle de la Mégane

isole du sol et laisse une sensation artificielle. Au centre de ce duel franco-français, la Golf est loin, très loin même, d'avoir dit son dernier mot. Elle n'a certes pas le tempérament enjoué de la 308 mais n'a aucune leçon à recevoir en confort ou tenue de route. Équilibrée, parfaitement amortie, elle s'illustre particulièrement au niveau de la justesse des commandes. De l'embrayage, souple comme il se doit, à la com-

L'avis de Méline Priam



Grâce au petit volant et à un comportement plus dynamique, on ne s'ennuie pas avec la 308.

80%
Quotient
Émotionnel





1



2



3

VOLKSWAGEN GOLF

1- La Golf est plus compacte. Pourtant, c'est elle qui se montre la plus généreuse au niveau de l'espace aux jambes, sans rogner sur la longueur d'assise. 2- Moins spectaculaire, l'écran tactile de 8 pouces est tout aussi efficace et fonctionnel. Mais il est cher (2300 €). 3- En option (74 €), la roue de secours galette ampute un peu le volume du coffre, qui reste cependant suffisant.

RENAULT MÉGANE

PLUS

Présentation et style
Équipements dernier cri
Confort

MOINS

Consommation
sensiblement plus élevée
Autonomie décevante
Accélération
un peu poussive

PEUGEOT 308

PLUS

Agrément de conduite
Tenue de route
Consommation

MOINS

Habitabilité arrière
en retrait
Ergonomie 100% tactile
du système multimédia
Commande BV accrocheuse

VOLKSWAGEN GOLF

PLUS

Rapport encombrement/
habitabilité
Ergonomie et douceur
des commandes
Qualité de finition

MOINS

Lacunes en équipements
Ambiance plus austère
Prix/équipements

mande de boîte ferme et bien guidée, en passant par une direction confortable, c'est l'expérience de sept générations qui prévaut.

LA VIE À BORD

Souvenez-vous: "Renault, des voitures à vivre". C'est plus vrai que jamais! Oui, la Mégane sait recevoir. À l'avant, du moins. Comment ne pas être sensible à son accueil lumineux et à ses attentions qui facilitent la conduite? C'est bien elle, la première dans la catégorie, à avoir proposé la clé mains-libres ou la trappe à carburant sans bouchon, toujours d'actualité sur cette 4^e génération. À ces détails, cette dernière ajoute des équipements inédits comme l'affichage tête haute (400 €), la lecture des panneaux de limitation de vitesse et, surtout, ce grand écran tactile vertical, repris de l'Espace et de la Talisman. Il participe grandement à l'agrément. Convivial, facile à prendre en mains, il regroupe les fonctions de bord sans pour autant bannir les touches de raccourcis plus accessibles. Sa modernité s'intègre parfaitement à une planche de bord qui, pour le reste, joue une partition plus classique et évite l'écueil de la controverse du combiné tête haute et du petit volant de la 308. Si personnellement, je suis à l'aise dans la 308 et apprécie l'aspect épuré de sa présentation, ce fort parti pris et le système multimédia 100 % tactile de Peugeot nécessitent, au mieux, un temps d'adaptation, au pire rebutent.



1



2

PEUGEOT 308

1- L'habitabilité des places arrière n'est pas l'atout majeur de la 308. 2- Peugeot a privilégié le coffre, l'un des plus vastes de la catégorie. 3- Le choix du tout-tactile n'est pas toujours le plus pratique, notamment lorsqu'il s'agit d'ajuster la climatisation.



3



L'avis de Méline Priam



La Golf m'épate toujours par la justesse de ses commandes. On se sent tout de suite bien au volant.

80%
Quotient
Émotionnel

LA MÉGANE INAUGURE DES RAFFINEMENTS INÉDITS DANS LA CATÉGORIE. MAIS ELLE SE LAISSE UN PEU ALLER EN CONSOMMATION ●●●

Pour autant, la Mégane a encore des progrès à faire, notamment en qualité perçue. Elle présente joliment mais il ne faut pas observer la finition de trop près. Si l'on est sensible à la qualité des matériaux, au soin apporté à l'assemblage et aux détails, la référence Volkswagen fait toujours autorité, talonnée de près par la 308.

L'allemande donne aussi une leçon d'habitabilité et de confort à ses rivales.

Plus longue de 10 cm (4,36 m contre 4,26 m), la Mégane IV déçoit. À l'arrière, les passagers ne jouent pas des coudes mais ils ne peuvent étendre leurs jambes avec la même aisance. C'est pire encore dans la 308. Si aucun sentiment d'originalité ne saute aux yeux à bord de la Golf, il suffit de la pratiquer pour l'adopter. Sa mise est consensuelle, voire austère, mais elle n'a pas son pareil pour rendre la conduite agréable. Tout y est évident et pratique : toucher des commandes doux et plaisant, ergonomie parfaite, équipements fonctionnels et intuitifs,

sièges confortables... Dommage que le système multimédia sur l'écran 8 pouces soit si cher !

BUDGET

Nos trois prétendantes n'ont pas droit à l'erreur. Dès lors, elles se marquent à la culotte en se montrant aussi économiques à l'usage... que pingres en services. Elles snobent leurs concurrentes asiatiques et bloquent leur curseur garantie à 2 ans. Plus gênant, la Mégane nous a aussi déçus à la pompe. Rien de rédhibitoire, une moyenne de 5,6 l/100 km reste une valeur présentable. C'est – presque – aussi bien que ses rivales. Mais ce presque fait la différence. De plus, Renault ayant revu la capacité du réservoir à la baisse, la Mégane offre une autonomie moindre. À l'inverse, mention très bien à la 308, plus vertueuse et endurante.

À l'achat en revanche, la dernière qui a parlé a raison. Logique, il lui suffit de s'aligner, voire de faire mieux ! La Mégane Intens frappe fort. Ne rêvez pas : elle n'est pas bon marché. À près

de 30 000 €, elle est aussi prétentieuse que ses rivales et, dans l'immédiat, Renault sera moins disposé à accorder une ristourne que Peugeot ou VW. Mais au moins elle sort le grand jeu : les derniers dispositifs d'aide à la conduite (phares full LED, mode de conduite réglable, AFIL, caméra de recul...) sont de série, tout comme ceux d'agrément et de confort. Des équipements au mieux en option chez Peugeot et Volkswagen, voire indisponibles. La Golf BlueMotion est particulièrement desservie. Cette version, sous couvert d'afficher des rejets de CO₂ plus bas, se voit privée de nombreux raffinements auxquels une Golf TDI 110 ch BVM5 a droit. ■

VERDICTS

LA VIE À BORD : 1^{re} VW GOLF -

2^{es} ex æquo PEUGEOT 308 -

RENAULT MÉGANE

SUR LA ROUTE : 1^{re} PEUGEOT 308 -

2^e VW GOLF - 3^e - RENAULT MÉGANE

LE BUDGET : 1^{re} PEUGEOT 308 -

2^e VW GOLF - 3^e RENAULT MÉGANE

1^{re} **PEUGEOT 308** 1.6 BlueHdI 120 ch Allure/
2^e **VW GOLF** 1.6 TDI 110 ch BlueMotion Confortline/
3^e **RENAULT MÉGANE** 1.5 dCi 110 ch Intens/

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-Monthéry.

	Peugeot 308	Volkswagen Golf	Renault Mégane
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	■ 120 ch à 3 500 tr/mn	■ 110 ch à 4 000 tr/mn	■ 110 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 300 Nm à 1 750 tr/mn	■ 250 Nm à 1 500 tr/mn	■ 260 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/ Puissance fiscale	1 560 cm ³ /5 CV	1 598 cm ³ /5 CV	1 461 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/ nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6
Châssis			
Diamètre de braquage	■ 11 m	■ 11 m	■ 11,5 m
Pneumatiques AV/AR	205/55 R 16	205/55 R 16	205/50 R 17
Dimensions/poids			
L/l/h/empattement	4,26/1,81/1,46/2,62 m	4,26/1,80/1,45/2,64 m	4,36/1,82/1,45/2,62 m
Poids/tractable freiné	1 310/1 400 kg	1 320/1 000 kg	1 344/1 300 kg
Performances			
1 000 m d. a.	■ 31,8 s	■ 32,1 s	■ 33,2 s
0 à 100 km/h	■ 10 s	■ 10,3 s	■ 11,2 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 10,1/12,2/16,5 s	■ 8,8/11,6/17,4 s	■ 10,5/12,6/16,5 s
Vitesse maxi	■ 188 km/h	■ 190 km/h	■ 180 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 9/31/65 m	■ 10/32/67 m	■ 10/32/67 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 21 cm	■ 26 cm	■ 24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 148/143 cm	■ 149/146 cm	■ 149/142 cm
Volume de coffre	■ 451 dm ³	■ 431 dm ³	■ 442 dm ³
Niveau sonore			
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 47,7/64,6/68,3 dB	■ 45,2/64/66,7 dB	■ 44,2/65,4/68 dB

LE BUDGET

	Peugeot 308	Volkswagen Golf	Renault Mégane
Prix	■ 27 450 €	■ 27 800 €	■ 27 600 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	■ 0 € de malus (84 g/km)	■ 0 € de malus (89 g/km)	■ 0 € de malus (95 g/km)
Prix du modèle essayé, avec options et bonus/malus inclus	29 700 €	28 790 €	31 220 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

Équipements communs

6 airbags, aide au parking, antibrouillards, Bluetooth, clim auto, détecteur de pluie et de luminosité, jantes alliage, régulateur de vitesse, rétros ext. et vitres électriques...

Options			
Affichage tête haute	—	—	400 €
Boîte de vitesses automatique ou robotisée	1 300 €	1 130 €	1 500 €
Peinture métallisée	630 €	640 €	620 €
Régulateur de vitesse adaptatif	410 €	—	300 €
Système de navigation sur écran tactile	série	à partir de 670 €	série

Consommations			
Moyenne	■ 5,1 l/100 km	■ 5,2 l/100 km	■ 5,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 5,3/5/5 l/100 km	■ 5,4/5,2/5 l/100 km	■ 5,8/5,5/5,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 1 039 km/53 l	■ 962 km/50 l	■ 839 km/47 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	France	Allemagne	Espagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 308

La Mégane ne cartonne pas au box-office comme elle l'espérait. Bonne élève dans toutes les matières, elle ne décroche aucun prix d'excellence et son tarif et sa consommation ne l'aident pas. À l'inverse, la Peugeot 308 s'illustre en comportement dynamique et en consommation; la Golf reste au-dessus du lot en qualité de présentation, finition et toucher de commandes.



SUV VERT À PRIX D'OR

Non content d'être devenu le premier SUV hybride, loin devant le Toyota RAV4 éponyme, l'Outlander PHEV se refait une beauté et multiplie les arguments pour rester dans le coup avant que son rival ne débarque.

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



ÉCONOMIE SOUS CONDITION

Lorsqu'il évolue en 100 % électrique, l'Outlander est un ange : il ne consomme rien ! Mais cela ne dure pas : 30 km au mieux d'après nos mesures. Avoir les batteries à plat le met de mauvais poil. Sollicité à son maximum, le 2.0 devient gourmand. Nous avons relevé jusqu'à 13,3 l/100 km de moyenne et 17,3 l/100 km en ville.

L'avis de Mélina Priam



En fait, c'est plutôt 90 %... en mode électrique et... 10 % lorsque le moteur thermique prend le relais.



EN PRENDRE POUR 8 ANS ET 160 000 KM

Pour faire des économies à l'usage, il faut parfois accepter de déboursier plus à l'achat : la technologie hybride a un coût. De là à sortir plus de 57 000 € pour un Outlander, il faut avoir, outre un portefeuille bien garni, l'âme écolo chevillée au corps. Pour faire passer la pilule, Mitsubishi se montre généreux en équipements et étend la garantie classique de 5 ans (ou 100 000 km) à 8 ans (ou 160 000 km) pour la batterie électrique.

YEUX DE BICHE

Comme tous les Outlander, le PHEV – traduisez hybride rechargeable – bénéficie de retouches esthétiques pour le moins marquées qui dynamisent sa ligne. Les phares, redessinés, adoptent des feux de jour à LED. Mitsubishi n'a pas non plus été avare d'accastillages chromés, histoire de faire plus cossu. En prime, cette version se distingue par de subtils détails, comme l'entourage laqué noir des antibrouillards.



CHIC ET MODERNE

Critiqué d'offrir une finition indigne d'un SUV de plus de 50 000 €, Mitsubishi a fait de réels efforts de présentation. La console centrale évolue, mais manque malgré tout de petits rangements, les matériaux gagnent en élégance (cuirs plus fins, plastiques moussés, inserts placage bois teinté noir et chromés...) et la finition est correcte. À cela, s'ajoutent de nouveaux équipements de sécurité, tels que le système anticollision ou la fonction Bird-view de l'aide au stationnement, qui autorise 5 angles de vue différents.



CITADIN FAMILIAL

L'Outlander PHEV est atypique. Avec son format, sa transmission intégrale et ses 7 places, il semble plus taillé pour les grands espaces et les départs en famille que pour les navettes urbaines. Pourtant, c'est en ville qu'il exprime le mieux ses talents : douceur, silence, sens de l'économie en mode tout-électrique, suspension ouatée.

Dès qu'il met les roues hors d'un centre-ville, il est à la peine. Le 2.0 essence de 121 ch, qui relaie les moteurs électriques, est sous-dimensionné. Et surtout, le patinage de la transmission par réducteur nuit à l'agrément. Malgré les améliorations apportées pour rigidifier le châssis, l'Outlander reste pataud.



MITSUBISHI OUTLANDER PHEV 200 ch Instyle

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	■ 200 ch (cumulés) à 4500 tr/mn
Couple maxi	■ 190 Nm à 4500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, essence + 2 électriques de 82 ch
Cylindrée/puissance fiscale	1998 cm³ / 5 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapport	réducteur / 1

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,3 m
Pneumatiques	225/55 R18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,70/1,81/1,68/2,67 m
Poids/tractable freiné	1994/1500 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 32,3 s
0 à 100 km	■ 10,2 s
90-130 km/h en D	■ 10,3 s
Vitesse maxi	■ 168 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/33/68 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 36 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/146 cm
Volume de coffre	■ 450 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 43,3/64/67,5 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 56 900 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ bonus 1000 € (42 g/km)
Prix du modèle essayé*	57 480 €
Garantie	■ 5 ans ou 100 000 km ⁽¹⁾

(1) 8 ans (160 000 km) pour les batteries. *Avec options et bonus inclus

Équipements de série ■

Accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking, Bluetooth, clim. auto., caméra de recul, ESP, GPS, hayon électrique, jantes alliage, régl. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV élect. et chauffants...

Option

Peinture métallisée (480 €)

Consommations

Moyenne	■ 8,9 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8,2/7,6/10,9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 506 km / 45 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'Outlander PHEV gagne en élégance. Son étonnante douceur et son silence en font un SUV atypique et plaisant... en ville ! Sur des parcours plus exigeants, il montre ses limites. Malgré un équipement complet, son prix refroidit.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Bêcheuses mais souriantes

C'est au cœur des beaux quartiers que la Classe A et la nouvelle Mini Clubman se sont donné rendez-vous. Pourquoi? Pour faire les soldes entre copines? Pas vraiment... Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre



Depuis qu'elle a mis fin à sa carrière de petit mono-space, la Mercedes Classe A a changé ses fréquentations. Finies les discussions avec

les Citroën C4 Picasso, Renault Scénic et autre Volkswagen Touran sur les parkings des supermarchés ou à la sortie des écoles. Terminé aussi les marmots griffés Burberry Kids qui piétinaient sa banquette arrière avec leurs Kickers... Aujourd'hui, la Classe A évolue dans un autre monde, un monde chic, bien plus chic... celui de la Mini. Et lorsque cette dernière change sa garde-robe, la Classe A regarde forcément cela avec attention. D'autant que, dans le cas présent, c'est la Mini Clubman qui fait peau neuve, et même un peu plus.

En grandissant de 29 cm et en ajoutant deux portes à son profil, la déclinaison petit break de la Mini – qui n'est plus si petit d'ailleurs – devient une rivale directe de la Classe A. Autant dire que cette dernière voit d'un mauvais œil l'arrivée de la nouvelle concurrente. Du coup, pour bien lui faire comprendre qu'elle ne s'en laissera pas conter, elle s'offre ➔



MINI CLUBMAN

MERCEDES CLASSE A



T'AS LE LOOK !

Dehors comme dedans, la Mini Clubman et la Classe A soignent les détails de présentation, comme en témoignent leurs blocs d'instrumentation bien lisibles dans les deux cas.



GARDER LE CAP

Facturé 910 € (dans sa définition la plus simple) sur la Mini et 1025 € sur la Classe A, le système de navigation proposé par ces deux autos est facile d'utilisation.



À LA CARTE

Le Mini Driving Mode (510 €) et le Dynamic Select de la Classe A (100 €) permettent d'adapter le caractère de votre auto à votre humeur du jour. Pratique !



La Classe A conserve son profil sportif tandis qu'en grandissant (+29 cm), le Clubman a un peu perdu de son originalité en matière de style. À l'arrière, les deux "vraies" portières sont un plus côté pratique.

**LE CLUBMAN
A BEAUCOUP
GRANDI, AU
POINT DE VENIR
DÉSORMAIS
CHASSER SUR
LES TERRES
DES BERLINES
COMPACTES ●●●**



Aucun détail esthétique n'est négligé ici, comme en témoigne l'éclairage proposé par les feux arrière.

une petite cure de jouvence, histoire de ne pas se laisser distancer.

Il était donc tentant pour nous d'organiser une petite confrontation entre le nouveau Clubman Cooper D et son alter ego la Classe A 200 d. Un face-à-face qui commence par un rendez-vous dans le parking d'un grand magasin. Mais croyez-nous, ces deux-là ne sont pas venus pour parler chiffons...

LA VIE À BORD

Avant de faire connaissance avec l'habitacle du nouveau Clubman, un constat s'impose: le petit break a bien grandi! Jadis sous la barre des 4 m (3,96 m pour être précis), le voilà rendu à 4,25 m de longueur et 1,80 m de largeur (contre 1,68 m par le passé). À partir de là, on comprend tout de suite que la cible de cette version n'est plus les citadines (les versions 3 et 5 portes s'en chargent) mais bien les berlines compactes. L'apparition de deux portières arrière classiques alors que la précédente version se contentait d'un portillon à

ouverture antagoniste confirme d'ailleurs la vocation plus familiale du Clubman. De son côté, la Classe A n'a pas grand-chose de nouveau à nous proposer, si ce n'est ses boucliers redessinés et ses projecteurs à LED. C'est peu mais c'est suffisant pour apporter une touche de dynamisme supplémentaire.

Plus grand dehors, le Clubman l'est aussi à l'intérieur.

Et pas qu'un peu. Jugez plutôt: + 31 cm en largeur aux coudes à l'arrière, + 7 cm au niveau de l'espace aux jambes et un coffre qui passe de 275 à 372 dm³. C'est clair: nous n'avons plus tout à fait affaire à la même voiture. Les vraies portes arrière facilitent certes l'accès à bord mais ne croyez pas pour autant que le Clubman se transforme en familiale accomplie. Disons, pour faire simple, qu'il se situe aujourd'hui au niveau de la Classe A, ce qui donne une idée de ses progrès mais aussi... de ses carences!

Puisque nous évoquons la Classe A, elle propose toujours un habitacle agréable à l'œil: cadrans

ronds, bouches d'aération chromées, pavillon noir, sièges baquet... c'est sportif et, pour tout dire, plutôt agréable à vivre. À bord du Clubman, nous retrouvons tous les codes Mini, à savoir l'ensemble tachymètre/compte-tours perché sur la colonne de direction et l'immense cadran central, sur l'écran duquel défilent les fonctions offertes par l'ensemble multimédia. Le tout se pilote grâce à une molette posée sur la console centrale.

Dans un cas comme dans l'autre, la mise en route du moteur ne déclenche pas un déferlement de décibels. Côté douceur, nous regrettons toujours que la boîte de la Mini présente des verrouillages aussi fermes; celle de la Mercedes est plus douce. En revanche, le confort de la Mini s'assouplit un peu grâce à une suspension un peu plus tolérante. Elle bénéficie ici en plus d'un empattement plus généreux (+ 18 cm par rapport à la version 3 portes et + 9 cm par rapport à la 5 portes) qui permet de "calmer" les réactions du châssis lorsqu'on évolue sur une chaussée dégradée. Chez Mercedes aussi, on se montre ➔

plus tolérant avec les vertèbres sensibles. Grâce au Dynamic Select (option, 100 €) qui permet de sélectionner le mode Comfort (il existe aussi une position Sport, Eco et Personnalisée), on obtient, comme avec la Mini Clubman, un niveau de confort honnête. Mais, entendons-nous bien, si ces deux-là réalisent de réels progrès, elles ne font toujours pas autorité dans ce domaine. Côté pratique, le Clubman reste fidèle à ses deux portillons qui donnent accès à un coffre assez profond mais pas bien haut (46 cm). Sur la Classe A, c'est toujours l'étroitesse de l'ouverture qui s'avère gênante.

S'il est un domaine dans lequel la Mini a encore une bonne marge de progression, c'est incontestablement celui de la finition. Nous serons d'autant plus sévères avec elle que le standing auquel elle prétend et le prix auquel elle s'affiche

ne laissent guère de place à l'indulgence. Dans ce domaine, la Classe A se montre infiniment plus convaincante.

SUR LA ROUTE

Maintenant que les présentations sont faites, en route ! Sous le capot du Clubman, nous trouvons un bloc 2 l diesel de 150 ch tandis que la Classe A fait appel à un 2,1 l de 136 ch. Avantage à la Mini donc, qui propose également une valeur de couple un peu plus généreuse (330 Nm contre 300 Nm) mais disponible à partir de 1 750 tr/mn alors que celle de la Mercedes est atteinte dès 1 400 tr/mn. Notons que ces écarts demeurent sinon anecdotiques, du moins assez faibles. Notre traditionnel passage par les pistes de Montlhéry confirme tout cela : aussi bien en accélérations qu'en reprises, aucune des deux

autos ne prend réellement le pas sur l'autre. En sera-t-il de même sur la route ? Puisqu'elles s'y sentent si bien, commençons par une petite balade urbaine.

En ville, nos deux protagonistes sont plutôt à leur avantage.

Certes, le rayon de braquage du Clubman (11,4 m) est un peu plus élevé que la moyenne de la catégorie, mais il reste encore dans les limites du raisonnable. La Classe A s'avère plus maniable et, d'une manière générale, la douceur de ses commandes (boîte, direction...) est un atout ici. Notons également que la visibilité vers l'arrière est meilleure sur la Classe A que sur le Clubman, qui doit composer avec le (très) large montant central formé par les deux portillons d'ouverture du coffre. ➔

FRIMEUSES EN VILLE, CES DEUX AUTOS SAVENT AUSSI TAQUINER LE POINT DE CORDE SUR LES PETITES ROUTES, UN VRAI RÉGAL! ●●●



Sur le plan dynamique, le Clubman et la Classe A se montrent à leur avantage. La bonne humeur est au rendez-vous.



On se prend vite au jeu au volant du Clubman qui, comme ses sœurs, affiche une belle agilité.



L'ambiance est plus feutrée à bord de la Mercedes mais son châssis n'est pas beaucoup moins joueur ! Simplement, ici, c'est la mécanique, très sage, qui calmera vos ardeurs.

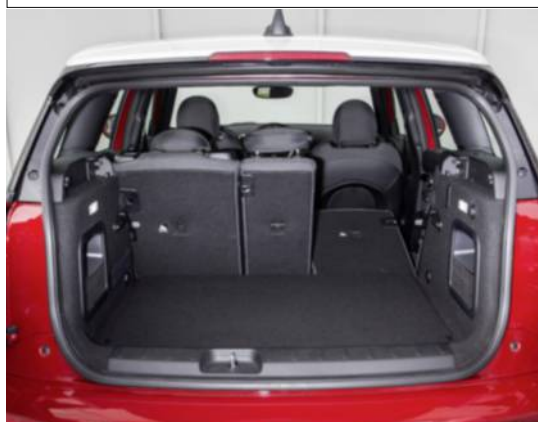
MINI CLUBMAN

MERCEDES CLASSE A



LE SENS DE L'ACCUEIL ?

C'est sûr, le Clubman est plus accueillant que par le passé mais, comme la Classe A, il figure encore en queue de peloton de la catégorie en ce qui concerne l'habitabilité.



PEUT MIEUX FAIRE, MAIS...

En termes de volume de coffre, nos deux belligérantes sont à la peine mais, au moins, le Clubman propose un accès facile à son coffre tandis que, sur la Classe A, l'ouverture est trop étroite.

L'avis de Pascal Richard



Cette "maxi-Mini" n'a rien perdu de son charme et, surtout, elle offre toujours un réel plaisir de conduite.



UN PRIX DE VENTE PAS FRANCHEMENT CADEAU, DES OPTIONS À GOGO, CES DEUX-LÀ S'Y ENTENDENT POUR FAIRE FUMER LA CARTE BLEUE ●●●

Sur autoroute, nos deux belligérantes soutiennent la cadence sans problème mais les kilomètres ne défilent pas dans un silence monacal ! Sur ce terrain, la Classe A se montre un peu plus à son avantage que le Clubman.

Après avoir avalé notre portion d'autoroute, nous nous retrouvons au cœur de la campagne picarde...

Sur route secondaire, nous nous doutions bien que le Clubman n'aurait pas le même tempérament que ses homologues berlinoises. Mais, globalement, nous n'avons pas été déçus. En effet, même si l'accroissement significatif de l'empattement par rapport à celui de la version 3 portes (+ 18 cm) n'est pas sans conséquence sur le caractère de la bête, le Clubman reste assez joueur malgré un poids respectable (1 469 kg). Le fameux "effet kart" est atténué mais toujours présent et il se traduit par l'absence totale de roulis. La direction, précise et très directe,

contribue elle aussi à la bonne humeur dont fait preuve cette auto dès que la cadence s'accélère. Même trait de caractère au volant de la Classe A mais la relative nonchalance de la mécanique n'incite guère à bousculer la bête... qui n'a pourtant rien contre. En effet, en termes d'agilité, la Classe A n'a pas grand-chose à envier à la Mini, surtout lorsqu'elle s'habille en Clubman. Finalement, malgré la relative modestie de leur motorisation, ces deux autos ne sont jamais ennuyeuses à conduire.

BUDGET

Avec des prix de vente qui dépassent 30 000 €, difficile de dire que nos deux belligérantes font dans le feutré côté finances. Certes, on pourra m'objecter qu'une Cooper "tout court", c'est-à-dire sans le pack Chili, est facturée 27 900 €. Mais dans ce cas, il faudra faire une croix sur la climatisation automatique, le radar de recul et quelques "accastillages" de présentation tota-

lement indispensables pour que la Mini puisse tenir son rang. Et qu'on ne se réjouisse pas trop du malheur de ses petits camarades du côté de chez Mercedes ! Là aussi, il y aurait beaucoup à dire : la Classe A ne fait pas non plus de cadeau, et les options sont légion.

Vous l'aurez compris, nos deux pimbêches n'ont pas vraiment le sens de la mesure financière. Heureusement, à l'usage, elles sont moins dépensières, avec une consommation moyenne qui s'établit à 6,2 l/100 km pour la Mercedes et 6 l/100 km pour la Mini. Dans les deux cas, il s'agit d'excellentes valeurs mais elles ne peuvent pas faire oublier qu'aucune de ces deux autos n'est, financièrement parlant, une bonne affaire ! ■

VERDICTS

LA VIE À BORD : ÉGALITÉ

SUR LA ROUTE : MINI

LE BUDGET : ÉGALITÉ

L'avis de Pascal Richard



La Classe A ne manque pas de dynamisme mais elle est servie par une mécanique un peu trop passive.

80%
Quotient
Emotionnel



À l'heure de passer à la caisse, aucune de ces deux autos ne nous a réservé de bonnes surprises, si ce n'est une consommation sage.

MINI CLUBMAN

PLUS

Présentation flatteuse
Confort en progrès
Comportement plaisant

MOINS

Rapport prix/
équipement
Détails de finition
Visibilité vers l'arrière

MERCEDES CLASSE A

PLUS

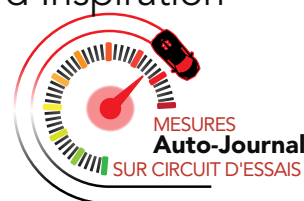
Présentation agréable
Agrément de conduite
Confort en progrès

MOINS

Mécanique sans
charme
Places arrière étriquées
Accès au coffre



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.

	Mini Clubman	Mercedes Classe A
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	150 ch à 4000 tr/mn	136 ch à 3400 tr/mn
Couple maxi	330 Nm à 1750 tr/mn	300 Nm à 1400 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1995 cm ³ /8 CV	2143 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	11,4 m	11 m
Pneumatiques AV/AR	225/45 R 17	225/40 R 18
Dimensions/poids		
L/l/h/empattement	4,25/1,80/1,44/2,67 m	4,30/1,78/1,44/2,70 m
Poids/tractable freiné	1469 kg/NC	1496/1500 kg
Performances		
1000 m d.a.	30,8 s	31,2 s
0 à 100 km/h	9,1 s	9,1 s
90-130 km/h en 4°/5°/6°	8,7/10,7/13,6 s	9,3/10,4/13,1
Vitesse maxi	201 km/h	200 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/68 m	10/32/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	26 cm	25 cm
Largeur aux coudes	144/142 cm	144/142 cm
Volume de coffre	372 dm ³	331 dm ³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	46,4/65,7/69,2 dB	48/65,8/69,9 dB
LE BUDGET		
Prix	30 100 €	31 150 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	0 € (109 g/km)	0 € (106 g/km)
Prix du modèle essayé *	31 540 €	33 375 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
Équipements communs		
6 airbags (7 sur la Mercedes), autoradio, climatisation automatique, dossier de banquette arrière fractionnable, ordinateur de bord, radar de stationnement arrière, régulateur de vitesse.		
Options		
Mini: affichage tête haute (610 €), bandes décoratives sur le capot (130 €), boîte automatique (1970 €), caméra de recul (390 €), GPS (910 €), peinture métallisée (630 €), sellerie cuir (1920 €), sièges avant à réglages électriques (1220 €).		
Classe A: boîte automatique (2250 €), GPS (1025 €), ouverture des portes et démarrage sans clé (700 €), pack Exclusif (sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants, inserts chrome, garniture de la planche de bord en simili-cuir...), peinture métallisée (850 €).		
Consommations		
Moyenne	6 l/100 km	6,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,2/5,7/6 l/100 km	6,8/6/5,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	800 km/48 l	806 km/50 l
Note EuroNCap	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Royaume-Uni	Allemagne

*Avec options et bonus/malus inclus

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

MINI CLUBMAN

La nouvelle Mini Clubman est une toute nouvelle auto. Plus grande, plus habitable, elle s'attaque à la catégorie des berlines compactes. Mais, au-delà de ses progrès sur le plan pratique, c'est tout de même son charme qui constitue son principal atout. Du charme, la Mercedes Classe A n'en manque pas non plus. Mais elle est desservie par une mécanique sans relief qui ne rend pas hommage à son châssis joueur qui toutefois progresse en confort.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

En quête de reconnaissance

Avec une rare constance, les constructeurs asiatiques échouent dans le segment des familiales. Ce n'est pourtant pas faute d'essayer. Courageusement, Kia poursuit l'aventure en sortant une nouvelle Optima. Le constructeur coréen sera-t-il enfin récompensé de ses efforts ?

Par Stany Meurer Photos Christian Martin



VUE D'AVANT, LA KIA OPTIMA N'EST PAS
SANS RAPPELER UNE VOLKSWAGEN PASSAT,
EN PLUS ARRONDIE ●●●



PLUS
Agrément de conduite
Habitabilité géante
Rapport prix/
équipement

MOINS
Effets de couple
dans le train avant
Accessibilité au coffre
Système de lecture
tête haute indisponible



1- Dans un premier temps, cette finition claire est refusée à la France : dommage ! 2- Équilibré, le profil hésite entre bicorps et tricorps. 3- La place à l'arrière est royale et le tunnel de servitude quasi absent.



Une qualité fait loi chez Kia : la persévérance. Alors que certains constructeurs visent le “coup magique” qui ne dépassera pas le cadre du court ou du moyen terme, la stratégie du coréen s'inscrit dans la durée. Ce que certains verront comme de l'obstination et du temps perdu, d'autres considéreront plutôt la ténacité et la fidélité à une ligne de conduite, peu importe les avatars rencontrés et les échecs répétés. C'est assurément le cas de l'Optima.

Elle ne sera disponible dans un premier temps qu'avec la motorisation 1.7 CRDi 141 ch. Seul le choix de la transmission sera laissé puisque ce bloc sera secondé soit par une transmission manuelle à 6 rapports soit par une boîte robotisée à 7 vitesses : celle-là même que nous avons

essayée, dans sa finition la plus huppée Ultimate. Une offre restreinte qui n'est pas un atout. Mais l'Optima en avance d'autres. Sa silhouette notamment est une synthèse des meilleures écoles actuelles. Sans être d'une originalité débordante, le résultat est plutôt réussi. Un détail a retenu notre attention : le jonc chromé qui court sur le pavillon et vient mourir sur les dérives encadrant la lunette arrière, aussi joli qu'inédit.

À bord, sans atteindre le niveau des meilleures réalisations haut de gamme, la finition est flatteuse.

Toutefois, on se demande pourquoi les passagers arrière ont droit à un habillage des contre-portes en plastique dur alors que ceux du premier rang bénéficient d'un traitement moussé plus cossu. Heureusement, ils bénéficieront d'un espace

géant pour leurs jambes sans être gênés par un tunnel de servitude encombrant (il y en a bien un, mais il est discret). L'accès au coffre n'est en revanche pas génial, son volume n'a rien d'exceptionnel et le haut-parleur monté comme une excroissance agressera les bagages souples. Mais revenons à la place du conducteur, véritablement choyé par le constructeur qui a même songé à lui offrir un volant chauffant bien agréable par température hivernale. L'équipement est somptueux, le piège des gadgets et habillages clinquants ayant été évité. Un esprit chagrin reprochera bien l'absence de lecture tête haute mais il s'agit d'un détail au vu de la richesse de la dotation d'origine.

Si le moteur se montre silencieux, il ne s'avère pas aseptisé pour autant, comme en témoignent les coups de boutoir qu'il inflige au train avant. ➔



Elle m'a plu pour sa ligne, son habitabilité, sa présentation et aussi sa conduite tout en douceur.



Pas de hayon mais un couvercle de malle étrié qui ne favorise pas l'accessibilité au coffre. Le jonc chromé qui vient mourir sur l'aile arrière est un élément décoratif particulièrement réussi.

Assez curieusement, ce dernier éprouve toutes les peines à les filtrer, transmettant des effets de couple inopportuns dans le volant sous forte pression du pied droit. C'est à vrai dire le seul reproche qu'on puisse adresser à l'Optima sur le plan dynamique. Pour le reste, cette familiale se révèle agréable à conduire comme à habiter.

Le moteur est parfaitement secondé par la boîte robotisée.

Celle-ci ne trahit aucune lenteur de fonctionnement et se distingue par une grande douceur lors des changements de rapport. Direction comme freinage savent se faire oublier. Quant à la suspension, à 4 roues indépendantes de type acier, elle assure parfaitement son job. Associée à une insonorisation soignée, elle contribue à un confort de haut niveau qui vous permettra de goûter à toutes les subtilités



- 1- La boîte robotisée à 7 rapports se distingue par sa douceur de fonctionnement.
- 2- Un volume du coffre pas exceptionnel pour une berline de 4,86 m de longueur.

Ce n'est qu'un début!

La gamme de l'Optima s'étoffera progressivement dès l'année prochaine avec l'arrivée d'une version GT plus puissante, d'une finition GT Line (l'équivalent du S line chez Audi) et d'une variante hybride rechargeable nettement améliorée par rapport à la précédente (moteur électrique 42% plus puissant et batteries au rendement énergétique 6 fois supérieur, pour l'essentiel). Notons encore l'arrivée d'une carrosserie break.

acoustiques de l'installation stéréophonique Harman Kardon.

Reste que s'imposer comme une familiale envisageable pour certains et respectable pour la majorité revient à pénétrer un club très fermé sans avoir été adoubé et parvenir à obtenir la reconnaissance de ses pairs, pour la plupart issus du giron des premium. La nouvelle Optima paraît bien armée pour relever ce défi. Pour vaincre le signe indien frappant les marques asiatiques, elle dégage l'argument du prix, plutôt attractif, assorti d'un équipement de série ultracomplet, le tout agrémenté, tradition Kia oblige, d'une garantie de 7 ans rassurante. ■

KIA OPTIMA 1.7 CRDi 141 ch DCT7 Ultimate

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 141 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 340 Nm de 1750 à 2500 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 685 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée à double embrayage/7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,90 m
Pneumatiques	235/45 R 18

Dimensions/Poids	
L/I/h/empattement	4,86/1,86/1,47/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 605/1 500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 11 s
Vitesse maxi	■ 203 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 510 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 38 400 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (116 g/km)
Prix du modèle essayé*	39 020 €
Garantie	■ 7 ans ou 150 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, AFL, autoradio CD-mp3, banquette AR rabattable 1/3-2/3, caméra 360°, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation électronique bizona, écran 8 pouces, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux de signalisation, 3 modes de conduite, projecteurs directionnels au xénon, radars de stationnement AV/AR, régulateur de vitesse adaptatif + limiteur, sellerie cuir, sièges AV/AR chauffants, surveillance d'angles morts, système de navigation, toit ouvrant panoramique, volant chauffant, etc.

Options

Peinture métallisée/perlée (620 €/720 €).

Consommations	
Moyenne	■ 4,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,1/4,1 l/100 km
Réservoir	■ 70 l

Note EuroNCAP **5 étoiles**

Pays de fabrication **Corée**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Moteur volontaire équipant une grande voiture relativement lourde, boîte robotisée à 7 rapports douce et efficace. Effets de couple perceptibles dans le train avant. Direction et freinage corrects. Bon confort de marche (suspension et insonorisation). Excellent rapport prix/équipement et garanties rassurantes.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

JEFFREY DEAN MORGAN ROBERT DE NIRO KATE BOSWORTH ET DAVE BAUTISTA

LA RENCONTRE EXPLOSIVE DE **SPEED** ET **CASINO** !



BUS 657

DISPONIBLE EN DVD, BLU-RAY ET VOD

l'auto-journal



LES EXPERTS AJ

En janvier, rouler en cabriolet n'est peut-être pas de saison. Mais pour une icône comme la Mazda MX-5, nos experts font fi de la météo. S'assurer que la 4^e du nom est digne de sa lignée est plus important. Photos Clément Choulot

Certes Ghislain est bien installé et loue l'ergonomie simple et évidente. Mais il se sent un peu engoncé dans la "Miata" : claustrophobes s'abstenir !



ÉRIC MONTGOBERT

Sans être totalement oubliés, les aspects pratiques ne sont pas à la fête : la visibilité arrière est très moyenne, et le coffre forcément riquiqui.



Dotée d'une suspension sport et du différentiel à glissement limité, la MX-5 2.0L se révèle amusante, mais son confort est très ferme.

MAZDA MX-5

2.0L Skyactiv-G 160 ch Sélection - **32 050 €**
Malus écologique : 1 600 €



La capote 100% manuelle s'avère très facile et rapide à manipuler, même lorsqu'on est seul.



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Méline 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.

“
Cette MX-5 est une récréation.

Mais ses suspensions trop raides gâchent un peu la fête.

L'avis du pilote



Ce petit cabriolet est un vrai jouet. Le moteur, nerveux, dispose d'assez de couple à bas régime et il est parfaitement secondé par la boîte. Léger, précis, efficace, le châssis reçoit une direction incisive qui permet de le placer sur la trajectoire au millimètre, puis il se cale sur ses appuis à la perfection. Mais ce comportement se paie cher, un peu trop je trouve, en confort de suspension. Pour moi, une petite décapotable est plus une voiture pour partir en balade au bord de la mer qu'une pure sportive. Outre ce côté pète-sec, je lui reproche sa piètre visibilité capote fermée (difficile de faire autrement cependant) et un volant qui n'est pas réglable en profondeur. Enfin, lorsque je passe les vitesses, mon coude vient buter dans la molette du système multimédia et le dérègle : un loupé ergonomique qui s'avère énervant à l'usage.

“
La MX-5 a tout pour plaire : une bouille, un comportement et un agrément jouissifs, plus un prix compétitif dans la catégorie.

L'avis de la journaliste



Je me souviens de cette petite "Miata" blanche garée devant la fac qui faisait rêver l'étudiante que j'étais... Forcément, j'ai un faible pour la MX-5. Pourtant, je ne cours pas après les cabriolets. Mais ce roadster vous arrache un sourire quand on l'aperçoit dans son garage, et quelques kilomètres à son volant suffisent à vous donner la banane pour la journée. Mais je comprends Ghislain : ce n'est pas une voiture "reposante". Pour autant, elle n'est pas piègeuse, et tout le monde peut se faire plaisir. Surtout, la MX-5 reste fidèle à l'esprit originel de sportive accessible financièrement... quitte à garder une capote à l'huile de coude. 33650 € (avec le malus), c'est une somme ! Mais il s'agit de la version la plus huppée, avec 160 ch et un équipement complet. À l'usage, elle reste raisonnable avec une consommation moyenne de 6,8 l/100 km.

“
C'est un petit roadster très sympathique à mener, mais absolument pas reposant à conduire.

L'avis du taxi



C'est vrai qu'elle a une bouille sympa cette MX-5 : plus masculine et agressive qu'avant. Et c'est grisant de se retrouver les fesses au ras du sol. À bord, la place est limitée, il ne faut pas être claustrophobe ni voyager chargé car le coffre est minuscule. La présentation est simple et certains matériaux ne sont pas très flatteurs mais tout est bien pensé et je suis parfaitement calé. De plus, l'insonorisation de la capote me paraît correcte. Son tempérament nerveux contribue au plaisir, pourtant, je ne suis pas à l'aise au volant. La puissance arrive tard ; je la trouve trop "tape-cul" en suspension, et des vibrations désagréables remontent dans le volant. Du coup, sur une petite route abîmée, le train avant sautille. Je trouve la conduite certes plaisante mais très fatigante et pas sereine du tout. Ce n'est vraiment pas l'idéal pour faire de la route.



JULBO

Masque Aerospace

Prix de vente indicatif : 189.90 €

Couvrant et léger, ce masque ne bronche ni en montée, ni en descente. Son secret ? Le SuperFlow System permettant de déporter l'écran vers l'avant pour plus de ventilation, tout en restant parfaitement protégé des rayons du soleil. Un vrai confort !

www.julbo-eyewear.com



MONTBLANC

Eau de toilette Legend Spirit

Prix de vente indicatif :

55 € - 50 ml / 78 € - 100 ml

Un parfum intemporel, classique et particulièrement élégant qui s'adresse aux hommes sereins, guidés par leur instinct. Ce savoureux cocktail aux notes de bergamote, de pamplemousse, d'épices, de cardamome et de muscs blancs est résolument masculin ! www.montblanc.com/fr



THE NORTH FACE

Veste hybride DESOLATION

Prix de vente indicatif : 200 €

Étudiée pour rider en haute montagne, cette veste est une couche intermédiaire compressible, conçue pour s'associer avec les vestes de protection Steep Series™ pour les aventures en hors-piste. Respirante, elle garde l'utilisateur au sec ! N° lecteur :

04 50 88 25 65 ou www.thenorthface.fr



G-SHOCK & BURTON

Modèle GW-9400BTJ-8ER

Prix de vente indicatif : 469 €

Seconde collaboration pour une montre de survie ultra résistante et technologique.

Ce garde-temps arbore un motif camouflage et se décline dans des nuances hivernales.

Éclairage Super Full Auto LED, résistance aux chocs, fonctionne à l'énergie solaire, baromètre, thermomètre (-10°C / +60°C), boussole numérique, altimètre 10 000 m, indicateur de niveau des batteries et étanche 200 mètres. N° lecteur :

0825 88 44 77 ou www.g-shock.fr



ABS

Sac ABS Vario 32 L

Prix de vente indicatif : 769.80 €

Le sac bien pensé pour les randonnées à ski d'une journée avec set de déclenchement et vario base unit. Nombreuses caractéristiques : un compartiment réservé au matériel de secours, SOS étiquette, une solide fixation en diagonale pour skis, snowboard et raquettes...

www.abs-airbag.com



SALOMON

Skis modèle X-MAS + XT12 Ti

Prix de vente indicatif : 649 €

Légèreté et performance sont les maîtres-mots de ces skis à rayon variable, performant et endurant. Ils absorbent les inégalités du terrain grâce à son noyau 100% bois et les chants surdimensionnés procurent une accroche progressive. Poids : 1967 g. De 155 à 175 cm. www.salomon.com



ELAN

Chaussures de Ski Delight65

Prix de vente indicatif : 399 €

Légère, cette chaussure est équipée d'un système de chauffage révolutionnaire diffus et homogène. Grâce à un simple interrupteur, vous pouvez activer ou désactiver le système et choisir différents niveaux de chauffage. Recharge des batteries grâce à son câble USB (autonomie batterie de 6 à 8 heures). www.elanskis.com/fr

Biographie

SITE DE PRODUCTION

OXFORD

(Royaume-Uni)

EXEMPLAIRES VENDUS

1 369 en France en 2014,
contre 1 998 Fiat 500C

MOTORISATIONS

ESSENCE: de 98 à 211 ch

DIESEL: de 90 à 143 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

COOPER

Sa seconde vie
en occasion

Pas trop maltraitée par les outrages du temps, la Mini Cabriolet cru 2009 est encore très désirable... et elle le sait. Sa cote est donc soutenue. Pour la motorisation, nous avons un faible pour les versions Cooper et Cooper S. Dans le premier cas, il ne faudra pas s'attendre au grand frisson. En revanche, avec la Cooper S, la mise en plis de Madame va souffrir !

ALBERTO MARTINEZ



Née en 2009
Fin de carrière 2015

Mini Cabriolet

Par Pascal Richard

La Mini Cabriolet prend la direction de la Croisette, mais pas pour frimer. Cette fois, on l'y conduit pour qu'elle se repose... Définitivement !

À l'instar de l'héroïne de la chanson de Neil Hannon (The Divine Comedy), *A Lady of a Certain Age*, la Mini Cabriolet fait partie de la "belle société". Croisant entre le cap Ferrat et Capri. Chassant le soleil sur la Côte d'Azur, notre héroïne, comme celle de la chanson, a passé son temps à siroter des Campari avec ses

ami(e)s à la terrasse de tous les palaces d'Europe. Son standing lui a permis d'avoir une belle vie. Son charme aussi l'a aidée à faire de belles rencontres. Mais voilà, les années ont passé et, comme la Lady de la chanson, la Mini Cabriolet se retrouve aujourd'hui bien seule. Ses anciens fans ont trouvé d'autres reines d'un soir, d'autres

icônes à vénérer. Poussée vers la sortie, la Mini Cabriolet va passer la main. S'échouer sur la terrasse d'un de ces palaces qui la virent briller du temps de sa splendeur et là, une fois encore comme la Lady de la chanson, elle attendra qu'un petit jeune lui propose non pas un verre, mais juste une balade ou une ballade... ■

Les allumés de la réclame

On connaissait les inconditionnels d'une marque, d'un modèle ou d'une époque précise. Il faut y ajouter les collectionneurs de véhicules publicitaires. Ils ont réuni 70 exemplaires de ces pionniers de la "com" en 2015. Chacun venu avec son histoire.

Texte et photos Xavier de Nombel





Les Pleuchot père et fils



Les Citroën de la famille Pleuchot

La famille Pleuchot est à la tête d'une flotte de 45 Citroën d'après-guerre; même le jeune fils de 15 ans a sa 2CV, qu'il finit de restaurer.

Pour diversifier cette collection, ils ont choisi de faire repeindre cette 2CV camionnette aux couleurs de la laiterie-fromagerie Bouzique, voisine de chez eux dans le Berry. "Nous sommes aussi partis en vacances en Espagne et en Pologne avec une autre auto aux couleurs McCormick, et l'accueil fut partout très chaleureux."

Florence, elle, n'a pas voulu voir un Type HY aux couleurs Miko disparaître ou partir à l'étranger, et la voilà maintenant posant fièrement derrière son comptoir: carrossée en 1968, il a fait le bonheur de milliers de clients jusqu'en 1997; à l'époque, il fallait des pains de glace dans les glaciers pour maintenir le froid.



Florence Pleuchot

Estafette Banania

Luis, transporteur routier au long cours, voit, au bord d'une nationale, une Estafette en très mauvais état et, pour 200 €, il emporte cette "merveille".

Plus tard, un ami lui offre un modèle au 1/43 aux couleurs de Banania. C'est l'étincelle : il veut la même à l'échelle 1. Et l'aventure commence : recherche de documents d'époque, reconstruction, entretien, peinture ; sa sœur s'amuse à lui confectionner les vêtements du Noir le plus connu en France et c'est le début d'une nouvelle vie pour lui et son véhicule ; le voilà en photo dans tous les journaux des régions où il passe. En 2012, il est à Rambouillet quand le Tour de France y fait escale. Le lendemain, on lui demande de participer à la caravane publicitaire pour la journée. Le slogan de l'époque "Y'a bon Banania" n'est plus autorisé mais, le véhicule datant des années 60, cette décision de justice ne lui est pas applicable. Et voilà l'Estafette jaune et rouge partie pour de belles et grandes virées pour le plaisir de tous.



2CV AZU Orangina

André Montandon et son amie Joséphine ont des professions qui vont parfaitement avec leur pays :

lui dans la finance et elle dans l'horlogerie, donc suisses tous les deux. Mais cette image de sérieux est vite écornée quand ils nous disent qu'ils rentrent tout juste d'un périple de quatre mois à travers la Turquie, l'Iran et l'Ouzbékistan au volant d'une Citroën Acadiane 4 roues motrices. André n'en est pas à son coup d'essai, vu qu'il a déjà à son actif le Mexique, une partie des États-Unis et deux traversées du désert saharien, toujours en 2CV. "Il est secoué, affirme Joséphine, dans un grand éclat de rire, et c'est pourquoi son surnom est bien sûr... Orangina !" D'où le choix devenu évident pour la décoration de sa petite dernière, une AZU de 1957, qui l'emmènera peut-être bientôt en Islande.



Homme de lettres

La restauration de ces publicités d'époque a ses experts. Jean-Do est l'un d'eux. Ce peintre en lettres fait revivre la tôle en couleur, avec ses pinceaux et ses brosses de toutes sortes et de tous poils de putois et sangliers, martres à lettres ou traînants pour les filets. Son goût et son savoir-faire, sa connaissance des styles de lettrage selon les différentes décennies, tout comme les couleurs et la disposition des mots, donnent de l'authenticité à ces carrosseries. Son rêve ? Repeindre la publicité Citroën sur la tour Eiffel... en miniature !



Olivier Leloup

Berliet TLM citerne

C'est tout jeune qu'Olivier, fils de transporteur routier, a attrapé le virus de la route. À la tête aujourd'hui d'une flotte de 80 camions-citernes, il trouve encore le temps de rouler pour son plaisir et traverser la France à bord de son Berliet citerne de 1956 aux couleurs Azur, marque disparue en 1967, absorbée par Total. *"C'est une réelle joie de conduire ces vieux véhicules, pas puissants, pas maniables et bruyants. Je rends ainsi hommage à tous ces chauffeurs routiers qui ont tant souffert sur des routes souvent difficiles."*

Ces camions et ces camionnettes multicolores réveillent un monde de souvenirs... et, pour les plus jeunes, font surgir des images surprenantes.



André Montandon et Joséphine



François Brun

2CV AZU boucherie

François a deux passions, son métier de boucher-charcutier installé aux halles centrales de Limoges, et les voitures anciennes :

"Depuis que j'ai fait peindre ma 2CV camionnette de 1958 par Jean-Do, le peintre en lettres (voir encadré page précédente, ndlr), mes clients me voient sous un autre jour. Ce qui est formidable avec cette auto, c'est qu'elle provoque le sourire de tout le monde, même de ceux qui ne sont pas clients chez moi ; tous admiratifs, ils en profitent pour me raconter des anecdotes sur les voitures de leur famille ou de leurs voisins ; certains m'apportent même des photos. C'est la seule boucherie où l'on parle autant de viande que de... mécanique !" Donc, suivez le conseil écrit à l'arrière : "Les femmes en parlent... et moi aussi j'y vais !"

Peugeot D4BD épicerie

Robert avait repéré depuis longtemps ce "nez de cochon" orange et bleu, basé sur un D4BD de 1956, dehors depuis plusieurs années, sans inscriptions apparentes. Mais suivant le soleil, on devinait les anciennes lettres sur les flancs. La très ancienne maison toulonnaise Maurice torréfiait le café venant de l'île du même nom, jusqu'à son rachat par un plus gros négociant en 1982. "Son propriétaire, épicier lui-même, s'en servait pour sa tournée dans la campagne et il m'a suffi de le faire repeindre, en gardant le bleu et l'orange d'origine. Depuis, je roule tous les jours avec et le regard des gens a complètement changé ; la réclame réveille des souvenirs incroyables et c'est très sympathique." Il s'est permis d'ajouter le drapeau du Québec, son pays d'origine. Robert Bocq vient de trouver un autre Peugeot aux couleurs de la Caisse d'Épargne et son écureuil de l'époque, avec à l'intérieur un bureau, une salle d'attente et un guichet du receveur ; après quelques travaux, il reprendra du service lui aussi.

Robert Bocq



Citroën Type H épicerie

**Responsable du patrimoine
Michelin à Clermont-Ferrand,**

Stéphane est très bien placé pour connaître la valeur de ce passé. Un jour, il trouve des photos d'un Type H de 1955 avec lequel un épicier faisait sa tournée en Auvergne. Après quelques recherches dans la région, il finit par rencontrer Jacques Rouchon, désormais en retraite, qui l'autorise avec joie à en reprendre la décoration extérieure à l'identique. Il va même plus loin en lui donnant tout l'équipement intérieur en bois, les étagères, le porte-bouteilles de toit et son échelle escamotable. Stéphane n'a plus qu'à remonter le tout sur un fourgon restauré. Et les produits d'époque à vendre ? Il en reste des cartons entiers dans la réserve, ainsi que la balance. En bon Auvergnat, M. Rouchon ajoute ce conseil : *"Lorsque tu pèses un sachet, il faut le jeter sur le plateau et non le poser ; ainsi, l'aiguille prendra quelques secondes avant de redescendre au poids réel, et voilà quelques centimes de franc finement gagnés."*

Un coup de klaxon
à trois tons :
l'épicier ou le
boucher-charcutier
en tournée
annonçait son
arrivée imminente.



Stéphane Nicolas



Xavier Hory

Les "administratifs"

**Pour Xavier, c'est une affection chronique :
vingt ans pour réunir 46 véhicules administratifs**

et particulièrement de la maréchaussée. Sa Renault Juvaquatre de 1948 n'a eu besoin que d'un léger lifting extérieur pour être en état concours, comme disent les habitués. L'intérieur n'a pas dû beaucoup servir vu le très bel état du brancard en toile pour les premiers secours. *"L'uniforme est vraiment indispensable et j'interviens très souvent avec mon sifflet dans des manifestations amicales ; j'aime jouer le jeu jusqu'au bout et ça marche très bien. Mais suivant les occasions, je peux me transformer en postier, voire en croque-mort avec mon Estafette corbillard."* Et le voilà reparti avec son sifflet... et ses menottes bien en vue.



*C'était en
juin 1978 dans
L'Auto-Journal...*



À la fin des années 70, la BMW 323i régnait en maître sur le créneau encore naissant des berlines compactes.

LA BMW 323i À L'ESSAI

Après les très sportives 2002 Tii et 2002 turbo, BMW enfonce le clou en lançant une innovante Série 3 pétrie de qualités, encore plus brillante en version 323i. Une petite "bêhème" 6 cylindres qui allait poser les jalons d'une incroyable *success-story* qui perdure encore...

Par **André Costa** (1978) / **Thomas Riaud** (2015)

Extraits...

■ "Après avoir littéralement ressuscité de ses cendres, l'entreprise munichoise a brillamment imposé une définition originale de la berline sportive. En dehors de l'Allemagne elle-même et du continent nord-américain, la France est pour BMW un client important. Et voici qu'on nous propose la 323i, conçue pour satisfaire les amoureux de l'automobile."

■ "Dans un texte de présentation, BMW prétend que cette voiture fera oublier l'exceptionnelle 2002 Tii. Il est bien possible qu'il ne s'agisse pas là d'une gasconnade!"

■ "Parlons du moteur. Il s'agit d'un 6 cylindres en ligne, doté d'un arbre à cames en tête

entraîné par une courroie crantée et disposé longitudinalement. Sa cylindrée est de 2315 cm³ et la puissance atteint 143 ch à 6000 tr/mn."

■ "Lancée sur l'anneau de l'autodrome de Montlhéry, la 323i nous a gratifiés de 193,2 km/h, c'est-à-dire 3 km/h de plus que la vitesse de pointe annoncée par le constructeur."

■ "La souplesse est d'excellent aloi. Je ne connais pas d'autre moteur, de cette cylindrée et affichant cette puissance, qui accepte sans protester de repartir en 4^e, pied à fond, à un petit peu moins de 1000 tr/mn – en fait au régime de ralenti – pour s'en aller d'un seul élan jusqu'à près de 200 km/h."



La planche de bord, dotée d'une console orientée vers le conducteur, brille par son ergonomie. L'instrumentation, claire et lisible, est orangée la nuit...

“ À dire vrai, il est difficile de formuler le moindre reproche à l'égard de ce moteur. ”

↑ *Ses qualités*

PERFORMANCES SATISFAISANTES

“La 323i est une très agréable voiture en ville en même temps qu’une inépuisable sportive, toujours prête à accélérer sur n’importe quelle pente et sur n’importe quel rapport.”

MOTEUR SOUPLE ET SILENCIEUX

“En dehors des performances, ce bloc est silencieux et parfaitement équilibré à tous les régimes, ce qui ne l’empêche pas de rugir discrètement lorsqu’on le mène aux frontières fixées par le limiteur d’allumage, à savoir 6 400 tr/mn.”

BOÎTE ET EMBRAYAGE TRÈS MANIABLES

“La rapidité d’action de l’embrayage jointe à celle de la boîte autorise des changements de vitesses ultrarapides.”

↓ *Ses défauts*

SUSPENSION FERME

“Avant d’entamer la litanie des compliments, autant en finir tout de suite avec l’unique inconvénient de cette suspension, à savoir sa fermeté.”

MÉDIOCRE ACCESSIBILITÉ ARRIÈRE

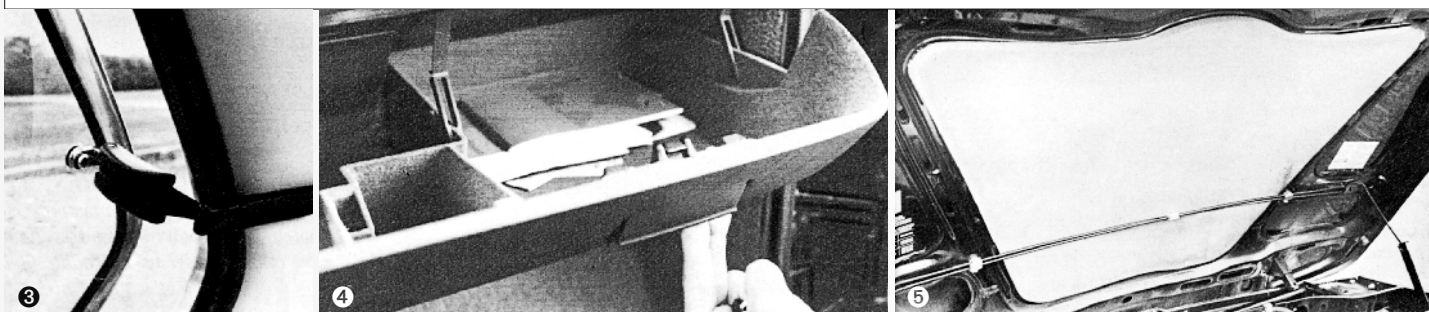
“Le volume habitable est moyen et la 323i étant une deux portes, l’accessibilité aux places arrière est médiocre.”

LÉGER “TROU” ENTRE LES 2^e ET 3^e RAPPORTS

“Pour le pilote très exigeant, je pense qu’une boîte 5 vitesses serait la bienvenue. Car c’est entre 110 et 165 km/h, si l’on peut dire, qu’un certain “trou” est perceptible, du moins pour les esprits particulièrement exigeants.”



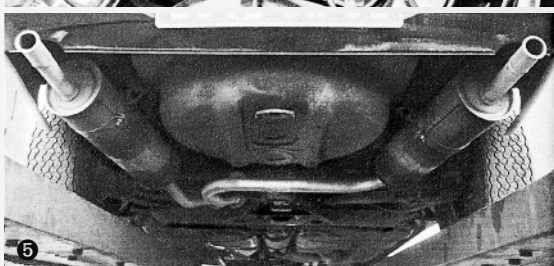
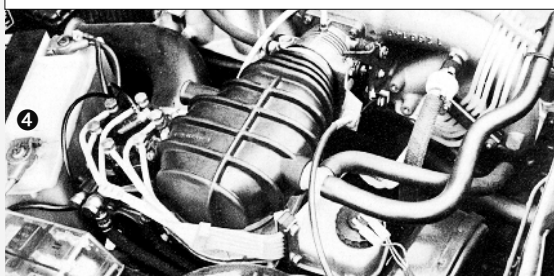
1- La Série 3 de première génération n’est pas une grosse voiture, et sur cette version “coach”, les places avant sont naturellement bien plus accessibles que celles situées à l’arrière. 2- Les vitres arrière peuvent juste s’entrebaïller grâce à un compas. 3- BMW soigne aussi les aspects pratiques, à l’image de cette grande boîte à gants compartimentée. 4- Le capot bénéficie d’une isolation phonique, pour rendre l’habitacle encore plus silencieux.



Quant à la mobilité, elle m’a paru, elle aussi, digne d’une voiture de circuit. Certes, la direction pourrait, ou devrait si l’on veut, être plus directe.



1- La carrosserie 2 portes favorise la ligne sportive de la voiture, mais pas l'accès aux places arrière.
2- La roue de secours, peu accessible, est installée au fond du coffre. 3- Le coffre aux formes régulières est d'assez bonne capacité. 4- Ce 6 cylindres en ligne ne développe que 143 ch, mais il possède noblesse et puissance. 5- Signe "extérieur de vitesse": pas moins de 2 sorties d'échappement sur la 323i!



■ "La 323i fait cela sans avoir l'air d'y toucher, ce qui en fait une très agréable voiture de ville en même temps qu'une inépuisable sportive, toujours prête à accélérer sur n'importe quel rapport, un peu à la manière d'une turbo."

■ "L'ensemble transmission présente également des caractéristiques inhabituelles. La rapidité d'action de l'embrayage jointe à celle de la boîte autorise des changements de vitesses ultrarapides, sans précaution aucune et dans le plus pur style compétition, grâce aussi aux pédales remarquablement disposées."

■ "Il n'existe pas dans la construction automobile française d'équivalent à la Porsche 928 ce qui peut, à la rigueur, se concevoir. Mais nous ne possédons pas non plus d'homologue à la Volkswagen Golf GTI et voici qu'apparaît la BMW 323i à laquelle nous ne pouvons rien opposer."

■ "À mesure qu'apparaissent certains modèles allemands, nos constructeurs et nos techniciens passent chaque jour un peu pour des boutiquiers de l'automobile européenne."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Il y a près de quarante ans, le regretté André Costa tirait déjà la sonnette d'alarme et s'inquiétait, à juste titre, de la suprématie allemande dans le domaine automobile. Aujourd'hui, la messe est dite, et tandis que BMW cumule les records dans le premium et fait rêver le monde entier avec ses modèles haut de gamme, les voitures françaises, elles, stagnent dans la médiocrité et les petites cylindrées au nom d'un "politiquement correct" qui nivelle tout par le bas. Ce n'est pas une fatalité, mais un choix politique...

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 !**

COUP DE CŒUR

"100 000 km, voilà un joli cap pour ma Fiat 500 Abarth Esse Esse, achetée neuve en mai 2009. Et toujours le même embrayage!"

Alain Bouldouyre



Yves Leca nous parle de son **AUDI Q3 TFSI 211 ch QUATTRO S-Tronic**

**ACHETÉ NEUF EN FÉVRIER 2012
54 000 km PARCOURUS**



"Je suis toujours très satisfait de mon Q3.

À ceci près que j'ai été victime d'une panne d'injecteur avec arrêt complet du véhicule sur une bretelle d'accès à l'autoroute A8 à Nice, au mois de septembre. Rien à dire sur l'assistance Audi, mais grosse déception sur la nature de la panne qui se produit à seulement 50 400 km. D'autant plus qu'il semble que ce soit une faiblesse bien connue des clients Audi sur d'autres modèles.

La pièce a été prise en charge par le constructeur, mais la main-d'œuvre est restée à ma charge: 326,40 €."

Arnaud Dupin nous parle de sa **DS 3 1.6 THP 150 Sport Chic**

"J'ai eu un coup de cœur pour cette voiture. Mais aussi trois pannes moteur, et un turbo qui vient de lâcher."



"C'est ma première voiture neuve achetée en concession et surtout ma première DS. J'ai eu un coup de cœur pour cette voiture et ça dure. Un vrai petit jouet tonique quand elle veut bien fonctionner. Malheureusement, je cumule les soucis de moteur sur ce 1.6 THP 150 ch. Trois pannes de moteur en 55 000 km ! Sur la dernière réparation, facturée 2 650 €, la concession m'a fait un geste commercial de prise en charge que je n'ai pas accepté. J'ai pris la décision de m'adresser à Citroën France qui a pris très rapidement mon dossier en main, et m'a accordé 50 % de

prise en charge. J'ai accepté leur proposition car je voulais récupérer mon véhicule le plus rapidement possible, mais à contrecœur, car j'estime que ce genre d'anomalies ressemble à du vice caché – comme en témoignent les messages sur les forums concernant les déboires de ce moteur monté sur les voitures du groupe PSA ainsi que sur les Mini. Mais je tiens à remercier le garage Citroën Galharret de ma commune qui s'est mis en quatre afin de réparer mon véhicule et m'a prêté un C4 Cactus destiné à la vente pendant un mois."

ACHETÉE NEUVE (05/2010); 55 000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE: 8l/100 km.

SES PANNES: Janv. 2011: fuite d'huile. Mai 2012: voyant "service" allumé, perte totale de puissance. Prise en charge sous garantie. Oct. 2014: perte totale de puissance moteur, 45 400 km. 376 € (ensemble motoventilateur). Juin 2015: perte totale de puissance moteur, 55 000 km. Turbo et pompe à eau, 2 650 €.

SON ENTRETIEN: Disques et plaquettes avant à 51 000 km. Paire de pneus avant: Michelin 205x45x17 à 44 000 km (300 €). Rajout de 3 litres d'huile tous les 1 000 km.



aj L'avis de Brice Perrin

Avec trois défaillances successives du moteur et un turbo qui finit par lâcher à 55 000 km, l'attitude de Citroën, qui concède une prise en charge partielle, et seulement après réclamation, est indigente. Le comportement de la marque est méprisant et, si j'étais son client, il suffirait à m'en détourner définitivement.

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Attention au coût à l'usage des GTI

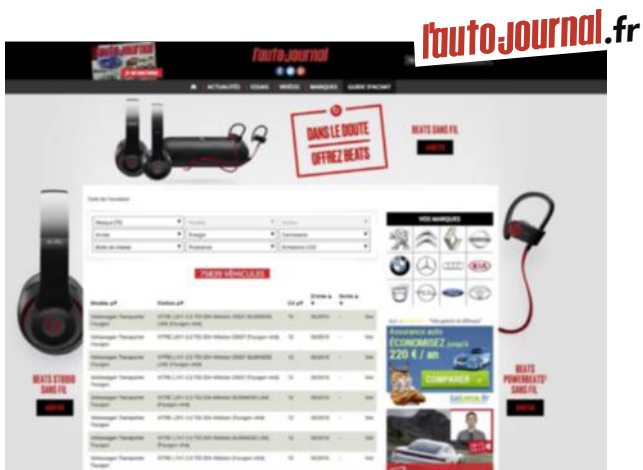
J'ai lu avec grand intérêt le comparatif Peugeot 308 GTi / Ford Focus ST / Seat Leon Cupra. Je trouve que vous devriez parler de ce qui peut "fâcher", une fois que l'on a acheté sa voiture. Ainsi pour la 308 GTi, le coût du remplacement de disques et plaquettes avant. **B.O.**

En effet, si les petites GTI affichent un excellent rapport plaisir de conduite/coût à l'achat, certaines d'entre elles sont beaucoup plus onéreuses à l'usage. Si la consommation n'est aujourd'hui pas exagérée, il n'en est pas de même pour le remplacement de certaines pièces d'usure. Votre exemple le montre, sur la 308 GTi, un jeu de plaquettes avant est facturé 375 € alors que l'achat de deux disques revient à 1 775 €. Coût de l'opération : 2 150 €. À l'arrière, c'est heureusement moins cher. Comptez 240 €.



Ford Focus ST/Seat Leon Cupra/Peugeot 308 GTI

YANN LEFEBVRE



Où avez-vous caché la Cote de l'occasion?

Depuis quelque temps, vous ne publiez plus la Cote occasion. Est-il possible de l'avoir sur le site internet? Je ne l'ai pas trouvée. **P.T.** En effet, nous ne publions plus la Cote occasion dans L'Auto-Journal. Vous la trouverez en allant sur <http://voiture.autojournal.fr/?occasion>. Vous devriez apprécier le moteur de recherche qui permet d'accéder rapidement au modèle choisi.

Moins de 2 m de large pour le Discovery Sport

Dans l'essai Grand Angle du Land Rover Discovery Sport (n° 947, *ndlr*), la largeur indiquée du véhicule est de 2,07 m. C'est énorme. N'avez-vous pas compté les rétroviseurs déployés? **G.B.**

La documentation technique Land Rover mentionne 2,17 m avec les rétroviseurs et 2,07 m lorsque ceux-ci sont rabattus. Après vérification, il s'avère qu'il manque la largeur hors rétroviseurs à 1,90 m. Cependant, pour savoir si le Discovery rentre plus ou moins facilement dans votre garage, la meilleure valeur reste celle que nous avons communiquée, à savoir la largeur rétroviseurs rabattus, à 2,07 m.



Land Rover Discovery Sport

ARNAUD SAUNIER

OPEL ASTRA

La catégorie des berlines compactes accueille une nouveauté : la 5^e génération d'Opel Astra. Un événement qui mérite bien un petit coup de projecteur.

Par Pascal Richard Photos Tibo

Certes l'Astra n'a pas l'aura de la Volkswagen Golf mais elle n'en demeure pas moins une des berlines compactes les plus diffusées en Europe ; son remplacement revêt donc, pour Opel, une grande importance. Pour cette 5^e mouture, le constructeur allemand a revu sa copie de fond en comble. Sans révolutionner les canons de la caté-

gorie en matière de style, l'Astra cru 2015 propose une silhouette élégante qui cache une habitabilité qui se situe (tout juste) dans la moyenne de la classe.

Sur le plan des motorisations, on retrouve le 1.6 diesel décliné en 95, 110 et 136 ch. Du côté essence, le nouveau 3 cylindres 1000 cm³ est de la partie à côté du 1.4 turbo dans ses versions 125 et 150 ch. Le

choix est donc large et, surtout, tous ces moteurs sont très récents, ce qui leur permet d'afficher des rapports performances/consommation flatteurs. Ajoutez à cela trois finitions pas vraiment pingres en matière d'équipement de série, et vous comprendrez que le choix de la version la plus intéressante de la gamme ne va pas être simple...



La nouvelle Astra propose une ligne classique mais élégante. Côté moteurs l'offre est de qualité.

LA GAMME

	Moteurs / Prix	Édition	Innovation	Dynamic	Bonus/malus écologique
Diesel	1.6 CDTI 95 ch	22 200 €	—	—	0 €
	1.6 CDTI 110 ch	22 900 €	25 100 €	—	0 €
	1.6 CDTI 136 ch	—	♥ 25 900 €	25 900 €	0 €
	1.6 CDTI 136 ch Auto	—	27 100 €	—	0 €
Essence	1.0 Turbo 105 ch	20 300 €	♥ 22 500 €	—	0 €
	1.0 Turbo 105 ch Easytronic	21 000 €	♥ 23 200 €	—	0 €
	1.4 Turbo 125 ch	—	23 300 €	—	0 €
	1.4 Turbo 150 ch	—	—	24 100 €	0 €



1

1- C'est sans doute sur le plan dynamique que l'Astra a fait le plus de progrès. Ainsi, cette nouvelle mouture n'a rien à envier à ses rivales dans ce domaine. 2- À bord, la présentation manque un peu de chaleur mais la finition est de qualité et c'est bien là l'essentiel.



2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Seul le 1.0 essence est livré avec une boîte de vitesses à 5 rapports. Tous les autres blocs, y compris le petit diesel, reçoivent une transmission à 6 rapports. Dans tous les cas, la commande de boîte est à la fois douce et précise.

AUTOMATIQUE

On trouve ici deux types de transmissions. Une

robotisée à 5 rapports baptisée Easytronic, et une automatique classique. La première nommée est réservée au moteur 1.0 Turbo et implique un surcoût raisonnable de 700 € mais, hormis en ville, son intérêt (comme son agrément d'utilisation !) reste limité. Plus agréable, la boîte automatique à 6 rapports est associée au moteur diesel de 136 ch et demande un effort financier de 1 200 €. Dans tous les cas, cette transmission n'implique pas de malus écologique.

L/I/h/empattement : 4,37/1,81/1,48/2,66 m

MOTEURS DIESEL	1.6 CDTI 95 ch*	1.6 CDTI 110 ch	1.6 CDTI 136 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 3500	110 à 3500	136 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 1500	300 à 1750	320 à 2000
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	185	188	205
Accélération 0-100 km/h (s)	12,7	10,3	9,6
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	10,1	NC
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	3,7	5,3	3,9

*Données constructeur

MOTEURS ESSENCE	1.0 Turbo 105 ch	1.4 Turbo 125 ch	1.4 Turbo 150 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	105 à 5500	125 à 4000	150 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 1800	230 à 2000	230 à 2000
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	184	198	204
Accélération 0-100 km/h (s)	11,6	10,3	9,5
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	12,4	9,6	9,2
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	7	7,1	6,8

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 CDTI 95 ch

Il s'agit là de la version la plus sage du 1 600 cm³ diesel. Les 95 ch annoncés ne risquent pas d'affoler le chrono mais, si l'on s'en tient à de petits parcours, il fera l'affaire. À noter que ce bloc est le seul à ne pas être doté d'un système stop/start.

1.6 CDTI 110 ch

Un peu plus d'allonge pour cette version qui promet une bien meilleure polyvalence d'utilisation. L'agrément de conduite est revu à la hausse.

♥ 1.6 CDTI 136 ch

En plus de la puissance, cette version du 1.6 CDTI revendique une grande douceur d'utilisation. Côté performances, les chiffres annoncés sont d'un bon niveau et ne semblent pas avoir d'influence fâcheuse sur la consommation.

ESSENCE

♥ 1.0 Turbo 105 ch

Ce petit 3 cylindres, qui équipe déjà les Adam et Corsa, démontre ici qu'il possède assez de souffle pour animer une berline de la taille de l'Astra. Jamais à la peine, ce bloc fait preuve d'une étonnante santé... et d'un joli filet de voix que certains trouveront peut-être un peu trop présent. Reste que, malgré son enthousiasme, ce bloc fait preuve d'une belle sobriété puisque nous avons relevé une consommation moyenne de 7 l/100 km.

♥ 1.4 Turbo 125 ch

Encore plus d'allonge et une réelle aisance sur tous les types de parcours pour ce 4 cylindres qui a le bon goût d'associer sa bonne santé à une consommation des plus raisonnable, quelles que soient les circonstances.

1.4 Turbo 150 ch

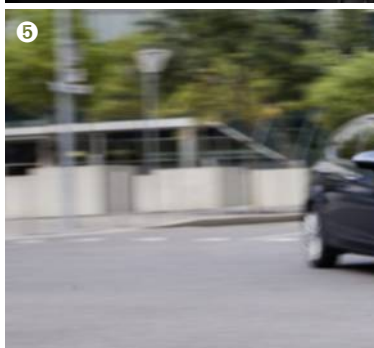
Le même en mieux ? Pas vraiment, dans la mesure où l'augmentation de la puissance n'apporte pas un avantage décisif tant en performances qu'en agrément de conduite.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, autoradio avec écran tactile 7 pouces, climatisation automatique bizona, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, dossier de banquette arrière fractionnable, ordinateur de bord, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Édition	Innovation	Dynamic
Aide au démarrage en côte ⁽¹⁾	–	–	170 €
Antibrouillards	–	série	série
Frein de parking électrique	–	série	170 €
Lecteur de CD dans la boîte à gants ⁽²⁾	150 €	150 €	150 €
Ouverture des portes et démarrage sans clé	–	série	450 €
Rétroviseurs rabattables électriquement	–	série	150 €
Roue de secours galette (remplace le kit anticrevasion)	120 €	120 €	120 €
Toit ouvrant électrique	700 €	700 €	700 €

(1) Associé au frein de parking électrique. (2) Uniquement avec système de navigation Navi 900.



1- À l'instar de ses concurrentes, l'Astra manque cruellement de protection, au niveau de la carrosserie mais aussi des boucliers. 2- Système anticollision, reconnaissance des panneaux, l'Astra est au fait côté aides à la conduite. 3- La commande de boîte de vitesses n'appelle pas la moindre critique. 4- Proposé en option (590 €), le système de navigation est très facile à utiliser. 5- L'Astra propose une belle polyvalence d'utilisation. 6- Parmi les fonctions intéressantes incluses avec l'ensemble multimédia, on trouve CarPlay qui permet de profiter des fonctions de son smartphone.



LES FINITIONS

♥ ÉDITION

Dans sa définition la plus simple, l'Astra propose une panoplie d'équipements pour le moins flatteuse puisqu'on trouve d'emblée : la climatisation automatique bizona, un régulateur de vitesse, le déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, la connexion Bluetooth...

Côté moteurs, cette finition peut être associée au bloc diesel 1.6 CDTI (95 et 110 ch) ainsi qu'au 1.0 Turbo.

♥ INNOVATION

Passer de la finition Édition à la finition Innovation implique un effort financier de 2 200 €. Outre les quelques gains en matière d'équipement (aide au stationnement AV/AR, ouverture des portes et démarrage sans clé, système de reconnaissance des panneaux Opel Eye, freinage d'urgence...), cette exécution permet de bénéficier de quelques plus en matière de présentation tels que : la sellerie mixte Morrocana, des inserts décoratifs sur la planche de bord et des lignes de vitrage chromées. Cette finition concerne tous les moteurs, exceptés les 1.6 CDTI 95 ch et 1.4 Turbo 150 ch.

DYNAMIC

Cette exécution, réservée aux moteurs 1.6 CDTI 136 ch et 1.4 Turbo 150 ch, propose un équipement et une présentation plutôt axés vers le sport avec, notamment, un sélecteur de mode de conduite (Sport Switch), des sièges sport et un ciel de toit de couleur noire. En revanche, certains équipements, présents de série sur la finition Innovation, ne sont plus proposés ici, c'est le cas, par exemple, de l'aide au stationnement AV/AR.



En été comme en hiver, la ventilation des sièges apporte un vrai plus en matière de confort.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK SIÈGES BIEN-ÊTRE

(1 800 €)

Ce pack est réservé aux finitions Innovation et Dynamic. Il propose, fait rare dans la catégorie, un système de massage et de ventilation pour les sièges avant ! Un bonheur sur les longs parcours. À cela s'ajoute un siège conducteur à réglages électriques.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

CAMÉRA OPEL EYE

(450 €)

Proposée en option sur la finition Edition (série sur Innovation et Dynamic), la caméra Opel Eye permet la reconnaissance des panneaux. Elle vous alerte également en cas de changement de voie (alerte visuelle via l'ordinateur de bord et vibrations dans le volant). Une alarme anticollision (projection de LED rouges sur le pare-brise) est également au programme, tout comme un système de freinage automatique actif jusqu'à 60 km/h. Un ensemble cohérent et pas trop coûteux qui peut pallier quelques "sautes" d'attention.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK HIVER

(DE 250 À 450 €)

Dans sa version la plus simple, ce pack propose des sièges avant et un volant chauffants, il est alors facturé 250 €. Si vous ajoutez les sièges arrière chauffants,

le prix passe alors à 450 €, mais l'option est complétée par une prise USB pour les places arrière ainsi que le frein de parking électrique (sur Dynamic).

CONSEILLÉ PAR L'AJ (si vous êtes frileux)

PHARES MATRIX ADAPTATIFS INTELLILUX

(1 350 €)

Il s'agit de phares qui se composent de 16 LED (2x8) qui gèrent automatiquement la fonction anti-éblouissement. À partir de 80 km/h, le faisceau s'allonge et devient plus lumineux. Ces feux intègrent également la fonction éclairage d'intersection. Cette option, un peu chère, est surtout destinée aux gros rouleurs "noctambules".

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NAVI 900 INTELLILINK

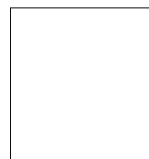
(590 €)

Cet ensemble multimédia comprend un écran tactile 8 pouces couleur qui permet de piloter un GPS doté d'une cartographie Europe 3D. On trouve également une prise USB, un port SD, une Interface iPod, l'Apple CarPlay (iPhone 5/5C/6/6S avec iOS8), l'audio *streaming* et les commandes vocales. Cet ensemble ajoute aussi 2 haut-parleurs à la dotation de base (4 HP). Au final, vu le prix raisonnable de l'ensemble, on peut avoir le droit de craquer !

CONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Peintures laquées / brillantes gratuites



Blanc Glacière

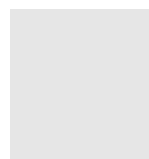


Bleu Roi

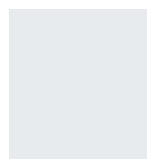


Rouge Piment
(170 €)

Peintures métallisées 600 €



Gris Minéral



Gris Squalé



Bronze Doré



Gris Granite



Noir Carbone



Brun Caramel



Gris Astéroïde



Bleu Astral



Vert Émeraude

LES JANTES



Enjoliveurs sur Edition et pneus à faible résistance.



Jantes de style de série sur Edition.



Jantes alliage de série sur Dynamic.



Jantes alliage de série sur Innovation.

NOTRE CHOIX

1.0 Turbo 105 ch Innovation

22 500 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Bien plus convaincante que par le passé sur le plan dynamique, l'Astra trouve dans le petit 3 cylindres 1.0 de 105 ch un allié de poids qui lui permet de franchir en cap en matière de plaisir de conduite tout en restant "dans les clous" côté consommation. Ajouter à cela un bon rapport prix/équipement et vous ne serez pas loin d'avoir entre les mains une des meilleures berlines compactes du marché !

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n° 946

BMW SÉRIE 5

La BMW Série 5, sixième du nom, propose un large choix de versions. Fabriquée avec soin, elle affiche une excellente tenue dans le temps. Un atout sur le marché de l'occasion. Par Pascal Serres

Modèle phare de la gamme BMW, la Série 5 ne réserve pas de mauvaise surprise. Pour séduire une clientèle moins fortunée ainsi que les entreprises, BMW n'a pas hésité à équiper sa routière de "petits" moteurs (518d). Le résultat n'est pas vraiment convaincant et il vaudra mieux opter pour un moteur plus volontaire afin de profiter pleinement des caractéristiques dynamiques de la voiture. C'est le 6 cylindres de la 530d qui répond le mieux à toutes les attentes tout en restant sobre. Le seul véritable grief à lui faire est son coût d'usage très élevé avec des prix de pièces presque toujours au-dessus de la moyenne. Pire, certains éléments en aluminium (ailes, capot...) sont très chers à réparer. Dès lors, le moindre accrochage peut donner lieu à une facture salée.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 25 000 €

Diesel : à partir de 17 000 €

Génération : actuelle (6^e)

Commercialisation : depuis 2010

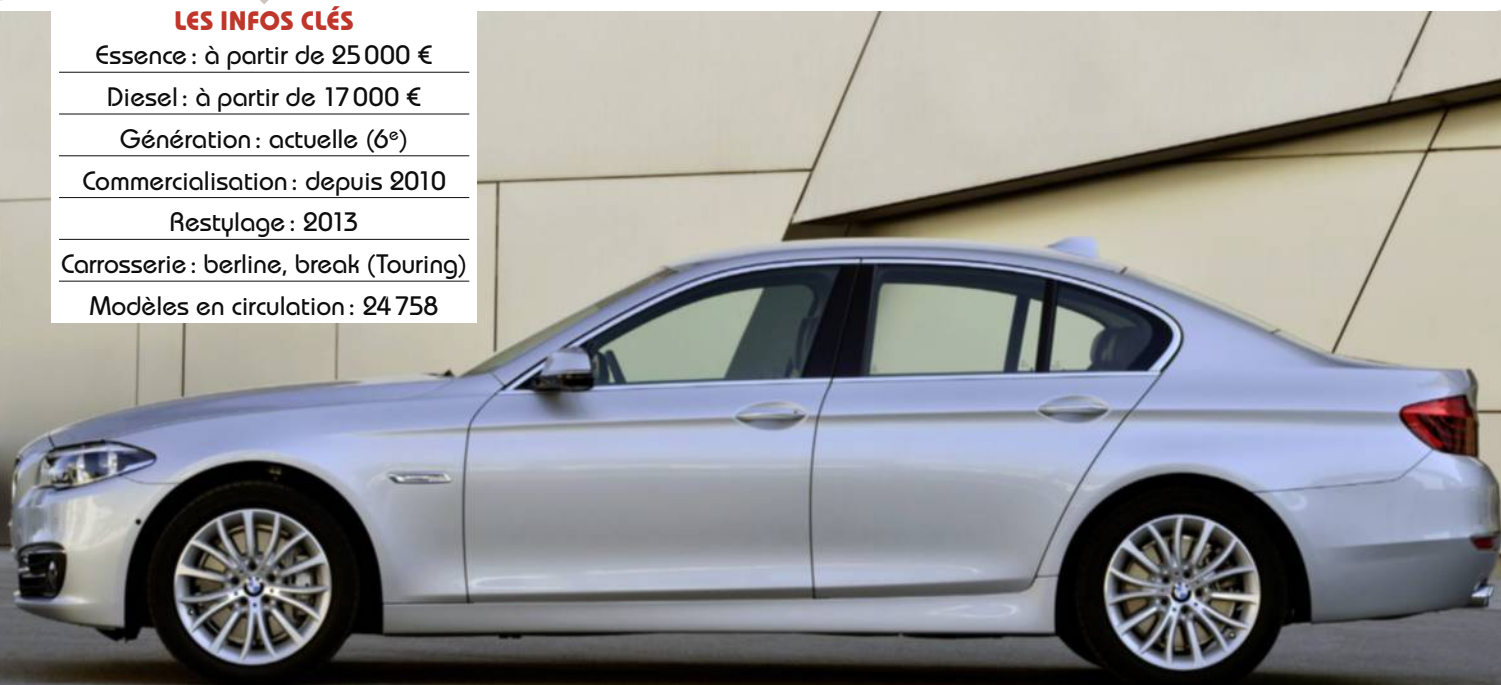
Restylage : 2013

Carrosserie : berline, break (Touring)

Modèles en circulation : 24 758

LA GAMME

Modèles		Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
Essence	523i	204	6,5	Sur le papier, ce bloc a de bons arguments... qu'il ne concrétise pas à l'usage.
	528i	245 / 258	6,6	Une version agréable et relativement abordable en occasion.
	530i	258 / 272	7	La motorisation fait honneur à la réputation de la maison !
	535i	306	7,5	Cette version, assez rare en occasion, est chère mais elle mérite vraiment le détour.
	ActiveHybrid	340	6	Une variante à connotation écologique qui n'oublie pas le plaisir de conduite.
	550i	407	10	Ce "petit" V8 offre son lot de sensations mais impose de mettre la main au portefeuille.
M5	560	11	Pour les amateurs de sensations au porte-monnaie très bien garni.	
Diesel	518d	143 / 150	5	Ce petit 4 cylindres manque de tonus pour être vraiment agréable.
	520d	184 / 190	5,1	Une version de base qui représente un honnête rapport prix/prestations.
	525d	204 / 218	5,2	L'esprit est bien là mais il manque un petit quelque chose à ce bloc pour être parfait.
	530d	245 / 258	5,1	Un bon 6 cylindres agréable sur tous les terrains et qui sait rester sobre.
	535d	300 / 313	5,5	Peu de griefs contre ce bloc qui est toutefois à réserver aux plus gros rouleurs.
	550d	381	6	Les performances et l'agrément sont au rendez-vous. Le prix aussi.



LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

DISTRIBUTION

Sur les diesels 4 et 6 cylindres jusqu'à fin 2011, des risques de casse de la chaîne de distribution en raison d'un tendeur qui se détend. Il faut être très attentif à l'apparition de bruits métalliques et/ou de claquements. Le constructeur prend en charge une partie des réparations selon l'âge et le kilométrage de la voiture.

DIRECTION

Mauvaise tenue de cap, sensibilité au vent latéral, pas de retour en position neutre, impression de flottement, voiture qui tire d'un côté... Malgré des notes techniques, plusieurs causes de ces soucis sont avancées : parallélisme, amortisseurs, pneus, logiciel, voire la crémaillère.

AUTRES DÉFAILLANCES

PNEUMATIQUES

Remontées de vibrations dans le volant et les sièges avant, généralement dues à des pneumatiques présentant un balourd important (soit d'origine, soit à cause d'une usure par facettes).

ÉLECTRONIQUE

Mauvais fonctionnement de la liaison Bluetooth, qui "décroche". L'affichage de l'écran GPS peut se montrer défectueux (arrêt et redémarrage du véhicule alors nécessaire).

LES RAPPELS

MAJEURS

LUBRIFICATION (JUILLET 2015)

Apparition de fissures sur l'échangeur thermique huile-eau du support de filtre à huile.

DISTRIBUTION (JUIN 2014)

Desserrage des vis de fixation internes

du carter des unités Vanos (système de distribution variable).

SUSPENSION (AOÛT 2014)

Mauvais serrage au couple des vis de fixation du bras oscillant arrière gauche.

& MINEURS

CLIMATISATION (JUILLET 2015)

Risque de fuite de fluide frigorigène au niveau du condenseur dû à un problème de corrosion (dysfonctionnement de la climatisation) : remplacement du condenseur.

COMBINÉ D'INSTRUMENTS (MAI 2015)

Défaillance du logiciel du combiné d'instruments multifonction (reprogrammation des boîtiers électroniques).

ÉCHAPPEMENT (MARS 2015)

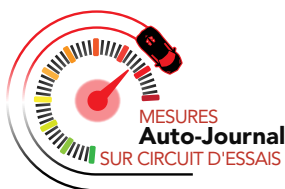
Sur les breaks (Touring), mauvais serrage du collier en sortie du filtre à particules diesel ou du catalyseur, provoquant des fuites de gaz d'échappement, voire la désolidarisation. Le collier doit être remplacé.

CHAUFFAGE (FÉVRIER 2015)

Dysfonctionnement de la commande à distance du chauffage auxiliaire. Contrôle et reprogrammation des boîtiers électroniques concernés.

NOTRE CHOIX

530d
de 2010
1^{er} prix prospecté :
20 990 € 96 091 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	258 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	540 Nm à 1 500 tr/mn
Type	6 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2 993 cm³/15 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Chassis

Diamètre de braquage	12 m
Pneumatiques AV/AR	225/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/emplacement	4,91/1,86/1,46/2,97 m
Poids/tractable freiné	1 785/2 000 kg

Performances

1 000 m d. a.	28 s
0 à 100 km/h	5,8 s
90-130 km/h en D	8,1 s
Vitesse maxi	250 km/h
Freinage à 90/130 km/h	34/69 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	154/159 cm
Volume de coffre	506 dm³

LE BUDGET

Assurance* : 1 600 €	Carte grise** : 499,50 €
----------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	7,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	9/7,5/6,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	900 km/70 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	600 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	570 €	Embrayage	480 €
Disques AV	350 €	FAP	875 €
Disques AR	300 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	170 €	Feu AV	570 €
Plaquettes AR	150 €	Feu AR	190 €
Filtre à air	30 €	Bouclier AV	660 €
Filtre à huile	24 €	Bouclier AR	730 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

Si de nombreux rappels ont été diligentés par BMW, la Série 5 affiche toutefois un bon niveau de fiabilité. Attention aux moteurs diesel jusqu'à fin 2011 car leur chaîne de distribution rencontre un défaut chronique de solidité. Il est alors impératif d'écouter minutieusement les bruits du moteur afin de déceler l'amorce d'un souci. Dans le doute, passez votre chemin.

VOUS FAISIEZ COMMENT
POUR ACHETER UNE VOITURE AVANT ?



Aramisauto.com

+ DE 2000 VOITURES NEUVES ET D'OCCASION



LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MITO				
1.4 MPI 70 ch Progression	4	M	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
Surcôt Exclusive : Distinctive + 1 600 €				
GIULIETTA				
1.4 Tjet 105 ch Impression	6	M	500	21 190
1.4 Tjet 120 ch Distinctive	7	M	500	24 000
1.4 MultiAir 170 ch Distinctive	7		0	27 000
Quadrifoglio Verde TCT	14	M	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
Surcôt Exclusive : Distinctive + 2 850 €				
4C				
1750 TBI 240 ch Coupé TCT	14	M	2 200	63 200
1750 TBI 240 ch Spider TCT	14	M	2 200	73 000



TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI 95 ch Attractive	5		0 17 700
1.0 TFSI 95 ch S tronic 7	5		0 19 480
1.4 TFSI 122 ch Attractive	6		0 19 700
1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Attractive	6		0 21 480
1.4 TFSI 150 ch Ambition	7		0 24 500
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic 7 Ambiente	7		0 26 280
1.8 TFSI 192 ch Ambition	10		0 27 700
2.0 TFSI 231 ch S1	14	M	2 200 34 300
1.4 TDI ultra 90 ch Attractive	4		0 19 400
1.4 TDI 90 ch S tronic 7 Attractive	4		0 21 180
1.6 TDI 116 ch Attractive	5		0 20 700
1.6 TDI 116 ch S tronic 7 Attractive	5		0 22 480

A1 SPORTBACK (5 PORTES)
Surcôt : 3 portes + 800 €

A3 (3 PORTES)			
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 Ambiente	8		0 28 680
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic Amb.	8		0 30 750
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	M	150 30 750
1.8 TFSI 180 ch S tronic Ambiente	10		0 32 820
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic Amb.	10	M	150 34 970
2.0 TFSI 300 ch S3	19	M	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 Ambiente	10		0 32 180
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic Amb.	10		0 36 400

A3 SPORTBACK (5 PORTES)
RS 3 S-Tronic 25 M 4 000 57 900
e-tron 204 ch Ambiente 6 B 4 000 39 490
e-tron 204 ch Ambition Luxe 6 B 4 000 44 540

A3 BERLINE (4 PORTES)

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 Ambiente	8		0 30 430
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic Amb.	8		0 32 500
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	M	150 32 500
1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambiente	10		0 34 750
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Amb.	10	M	900 36 720
2.0 TFSI 300 ch S3	19	M	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 Ambiente	10		0 33 930
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 6 Amb.	10		0 38 150

A5 CABRIOLET

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 Ambiente	8		0 35 680
1.4 TFSI COD ultra S tronic 7 150 ch Amb.	8		0 37 750
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	M	250 37 750
1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambiente	10	M	250 39 820
1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Amb.	10	M	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 Ambiente	10		0 39 180
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 6 Amb.	10		0 43 400

TT
1.8 TFSI 180 ch 10 M 150 35 800
2.0 TFSI 230 ch 13 M 250 40 900
S Quattro 20 M 2 200 55 800
2.0 TDI 184 ch 9 0 40 300
Surcôt S-Line : "base" + 4 500 €

TT ROADSTER

1.8 TFSI 180 ch 10 M 150 38 800
2.0 TFSI 230 ch 13 M 250 43 900
S Quattro 20 M 2 200 58 800
2.0 TDI 184 ch 9 0 43 300

Surcôt S-Line : "base" + 4 500 €

NOUVELLE A4

1.4 TFSI 150 ch 8 0 30 850
2.0 TFSI Ultra 190 ch Design 10 0 38 400
2.0 TFSI 252 ch Design S-Tronic 14 0 44 400
2.0 TDI 150 ch 7 0 34 250
2.0 TDI Ultra 150 ch 7 0 34 450
2.0 TDI 190 ch 10 0 37 250
2.0 TDI Ultra 190 ch 10 0 37 450
3.0 TDI 218 ch Design S-Tronic 12 0 47 000
3.0 TDI 272 ch Design Quattro S-Tronic 16 0 52 900

Surcôt DesignSport : "base" + 4 150 €
Surcôt S-Line : DesignSport + 3 300 €
Surcôt Design Luxe : S-Line + 2 100 €

NOUVELLE A4 AVANT (BREAK)

Surcôt : berline + 1 700 €

A5 COUPÉ

1.8 TFSI 177 ch Attraction 9 0 36 440
2.0 TFSI 230 ch Attraction 13 M 250 40 780
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic 17 M 2 200 54 210
S5 333 ch Quattro S tronic 7 22 M 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 Ambiente Quattro S-Tronic 14 M 2 200 50 670
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S-Tronic 14 M 2 200 55 590

Surcôt Ambiente : Attraction + 3 200 €
Surcôt S-Line : Ambiente + 4 500 €
Surcôt Ambition Luxe : S-Line + 2 250 €
Surcôt Avus : Ambition Luxe + 2 400 €

A5 SPORTBACK

1.8 TFSI 177 ch Attraction 10 M 150 35 740
2.0 TFSI 230 ch Attraction 13 M 250 40 080
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic 17 M 3 000 52 010
S5 333 ch Quattro S tronic 7 22 M 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 Ambiente Quattro S-Tronic 13 M 2 200 48 470
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S-Tronic 15 M 2 200 53 390

Surcôt S-Line : Ambiente + 5 400 €
Surcôt Ambition Luxe : S-Line + 2 400 €
Surcôt Avus : Ambition Luxe + 2 850 €

A5 CABRIOLET

1.8 TFSI 177 ch Ambiente 9 M 250 44 240
2.0 TFSI 230 ch Ambiente 13 M 500 48 580
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic 17 M 3 600 58 810
S5 333 ch Quattro S tronic 7 22 M 3 600 75 160
2.0 TDI 150 ch Ambiente 8 0 45 440
2.0 TDI 190 ch Ambiente 10 0 47 870
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S-Tronic 13 M 2 200 55 270
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S-Tronic 15 M 2 200 60 190

Surcôt S-Line : Ambiente + 4 700 €
Surcôt Ambition Luxe : S-Line + 2 000 €
Surcôt Avus : Ambition Luxe + 2 950 €

NOUVELLE A6

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

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

NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)

Surcôt : berline + 2 600 €

4.0 V8 TFSI 560 ch RS6 47 M 8 000 123 830

A6 ALLROAD QUATTRO

3.0 V6 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambiente 22 M 3 600 64 260
3.0 V6 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente 13 M 900 58 730
3.0 V6 TDI 272 ch S tronic 7 Ambiente 16 M 900 62 120
3.0 BITDI 320 ch Tiptronic 8 Ambition Luxe 21 M 2 200 72 320

NOUVELLE A7 SPORTBACK

1. TFSI 190 ch S tronic 7 Ambiente	10	0	54 690
2.0 TFSI 252 ch S tronic 7 Ambiente	15	M	250 59 790
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	15	M	1 600 62 790
3.0 V6 TFSI Quattro S tronic 7	22	M	3 000 69 630
4.0 TFSI 560 ch Quattro Tiptronic 8	47	M	8 000 132 970
3.0 V6 TDI 218 ch ultra Ambiente S tronic	12	0	61 820
3.0 V6 TDI 218 ch Quattro Ambiente S tronic	12	M	250 64 820
3.0 V6 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Amb.	16	M	250 68 520
3.0 V6 TDI 320 ch Quattro Tiptronic Amb.	21	M	2 200 72 580

A8

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

A8

1.4 TFSI COD ultra 150 ch Attraction	8	M	250	31 570
1.4 TFSI COD ultra 150 ch S tronic 6 Attraction	8	M	150	33 670
2.0 TFSI 180 ch Quattro Attraction	10	M	900	37 200
2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 Ambi.	13	M	1 600	43 110
2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 7 S line	13	M	2 200	45 760
2.5 TFSI 310 ch RS	23	M	6 500	62 500
2.0 TDI 120 ch Attraction	6		30	06 060
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	M	250	36 930
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 7 Attraction	10	M	150	39 030

A5

2.0 TFSI 180 ch Quattro Ambiente	11	M	2 200	41 420
2.0 TFSI 225 ch Quattro Ambiente	14	M	2 200	43 900
2.0 TFSI 225 ch Quattro Tiptronic 8 Amb.	14	M	2 200	46 100
2.0 TDI 150 ch ultra Ambiente	8		0	38 170
2.0 TDI 150 ch Ambiente	8	M	500	40 670
2.0 TDI 190 ch Ambiente	11	M	900	43 850
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic Amb.	11	M	900	46 050
3.0 TDI 258 ch S tronic 7 Ambiente	15	M	900	

A7

3.0 TFSI V6 333 ch Ambition Luxe 5 pl.	22	M	3 000 75 600
3.0 TFSI V6 333 ch Ambition Luxe 7 pl.	22	M	3 000 77 290
3.0 V6 TDI Clean diesel 272 ch Amb.	15	M	900 63 500
3.0 V6 TDI Clean diesel 245 ch Amb.	15	M	1 600 67 990

A8

4.2 V8 430 ch	34	M	8 000 118 100
5.2 V10 525 ch	45	M	8 000 162 100
5.2 V10 Plus 550 ch R tronic	49	M	8 000 176 800

A8 SPYDER

4.2 V8 430 ch	34	M	8 000 131 700
5.2 V10 525 ch	46	M	8 000 175 700

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Flying Spur V8	NC	M	8 000 186 000
Flying Spur W12	NC	M	8 000 206 000
Continental GT V8	NC	M	8 000 182 700
Continental GT V8 S	NC	M	8 000 197 500
Continental GT W12	NC	M	8 000 202 200
Continental GT Speed W12	NC	M	8 000 225 400
Continental GTC V8	NC	M	8 000 200 700
Continental GTC V8 S	NC	M	8 000 217 000
Continental GTC W12	NC	M	8 000 222 300
Continental GTC Speed W12	NC	M	8 000 247 800
Bentayga	NC	M	8 000 216 000
Mulsanne	NC	M	8 000 311 000
Mulsanne Speed	NC	M	8 000 338 0

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 600 €				
SÉRIE 3 GT				
320i 184 ch Lounge BVA8	10		900	40 250
320i 184 ch xDrive Lounge	10		1 600	42 650
328i 245 ch xDrive Lounge	15		2 200	47 950
335i 306 ch xDrive Lounge	20		4 000	54 050
318d 143 ch Lounge	7		0	37 350
320d 190 ch Lounge	10		0	40 800
320d 190 ch xDrive Lounge	10		0	43 200
325d 218 ch Lounge	12		150	44 050
330d 258 ch Lounge	15		150	49 750
330d 258 ch xDrive Lounge	15		500	52 150
335d 313 ch xDrive Lounge	20		900	55 750
SÉRIE 4 COUPE				
420i 184 ch Lounge	10		500	38 200
428i 245 ch Lounge	14		1 600	43 500
428i xDrive 245 ch Lounge BVA8	15		1 600	48 100
435i 306 ch Lounge	20		3 600	50 350
435i xDrive 306 ch Lounge BVA8	20		3 000	54 950
M4 431 ch	32		8 000	82 400
418d 150 ch Lounge	8		0	38 200
420d 190 ch Lounge	10		0	41 200
420d 190 ch xDrive Lounge	10		0	43 600
425d 218 ch Lounge	12		150	44 050
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		3 600	61 450
M4 431 ch	32		8 000	88 700
420d 190 ch Lounge	10		0	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 580 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 M Sport Performance	26		2 200	88 300
SÉRIE 5 TOURING (BREAK)				
Surcoût : berline (sauf 540i) +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	89 100
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	90 100
SÉRIE 6 GRANCOUPE				
640i 320 ch Lounge Plus	21		2 200	86 550
650i 450 ch Lounge Plus	34		6 500	99 950
650i 450 ch xDrive 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				
730dL 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 181 136 ch Lounge	NC	NC	31 950	
xDrive 201 192 ch Lounge	11		900	39 950
xDrive 251 231 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 201 184 ch Lounge	11		2 200	41 200
xDrive 281 245 ch Lounge BVA	15		2 200	49 000
xDrive 351 306 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 281 245 ch Lounge Plus BVA	15		2 200	56 100
xDrive 351 306 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
X5				
xDrive 351 306 ch BVA8 Lounge Plus	20		6 500	69 000
xDrive 351 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	20		6 500	71 450
xDrive 501 450 ch BVA8 Lounge Plus	25		8 000	85 300
xDrive 501 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	25		8 000	87 750
xDrive40e 313 ch Lounge Plus	13		2 000	72 450
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
xDrive40e 313 ch Lounge Plus	13			72 450
NOUVEAU X6				
xDrive 351 306 ch Lounge Plus	20		6 500	72 800
xDrive 501 450 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 181 156 ch Lounge	9		2 200	37 150
sDrive 201 184 ch Lounge	11		2 200	40 150
sDrive 281 245 ch Lounge	15		2 200	46 350
sDrive 351 306 ch Lounge	21		8 000	51 500
sDrive 351s 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 82ch 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 Comfort	5		0	19 250
Surcoût Comfort : Attraction + 2 000 €				
Surcoût Exclusive : Comfort + 2 250 €				
C3 PICASSO				
1.4 VTI 95 ch Comfort	5		250	18 550
1.2 PureTech 110 ch Comfort	6		0	19 350
1.6 Blue HDi 100 ch Comfort	5		0	21 100
Surcoût Exclusive : Comfort + 2 000 €				
C4 CACTUS (5 PORTES)				
1.2 PureTech 82 ch Live	4		0	15 200
1.2 PureTech 110 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	22 850
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
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 Comfort : Attraction + 1 550 €				
Surcoût Intensive : Comfort + 1 900 €				
Surcoût Exclusive : Intensive + 3 100 €				
GRAND C4 PICASSO				
Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €				

C4 AIRCROSS				
1.6 HDi 115 ch Comfort	6		0	29 450
Surcoût Exclusive : Comfort + 4 850 €				
C5				
2.0 BlueHDi 150 ch Comfort	7		0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch Comfort Auto.	9		0	35 000
Surcoût Exclusive : Comfort + 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	40 850
NEMO MULTISPACE				
1.3 HDi 80 ch Attraction	4		0	16 000
Surcoût Comfort : Attraction + 2 050 €				
Surcoût XTR : Comfort + 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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SANDERO				
1.2 16V 75 ch	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				
0.9 TCe 90 Ambiance	5		0	11 100
1.5 dCi 90 Ambiance	5		0	12 650
Surcoût Prestige : Ambiance + 1 500 €				
LOGAN				
1.2 16V 75 ch	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 Lauréate	4		0	12 750
Surcoût Ambiance : "base" + 1 060 €				
Surcoût Laureate : Ambiance + 1 100 €				
LOGAN MCV				
Surcoût : berline + 1 200 €				
DOKKER				
1.6 SCe 100	6		250	9 490
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6		0	12 700
1.5 dCi 75 ch Silver Line	4		0	13 800
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5		0	14 300
Surcoût Silver Line : "base" + 1 600 €				
DOKKER STEPWAY				
1.2 TCe 115	6		0	14 100
1.5 dCi 110	5		0	15 700
LODGY				
1.6 SCe 100	6		250	9 990
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6		0	13 200
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5		0	14 400
1.5 dCi 110 ch Silver Line	6		0	15 200
Surcoût Silver Line : "base" + 1 510 €				
LODGY STEPWAY				
1.2 TCe 115	6		0	14 300
1.5 dCi 110	6		0	16 300
DUSTER				
1.6 SCe 115	6		500	11 990
1.2 TCe 125 ch Ambiance	7		250	14 700
1.5 dCi 90 ch	5		0	13 600
1.5 dCi 110 ch Ambiance	6		0	15 400
Surcoût Ambiance : "base" + 1 200 €				
Surcoût Laureate : Ambiance + 1 100 €				
Surcoût Prestige : Laureate + 1 100 €				
DS				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
DS 3				
1.2 PureTech 82 ch Chic	4		0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Be Chic	5		0	19 550
1.6 THP 165 ch Sport Chic	9		0	24 150
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	25 450
1.6 BlueHDi 120 ch Sport Chic	5		0	25 650
Surcoût Be Chic : Chic + 1 700 €				
Surcoût So Chic : Be Chic + 1 800 €				
Surcoût Sport Chic : So Chic + 2 600 €				
DS 3 CABRIO				
1.2 PureTech 82 ch Be Chic	4		0	20 450
1.2 PureTech 110 ch So Chic	5		0	23 150
1.6 THP 165 ch Sport Chic	9		0	26 650
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	23 100
1.6 BlueHDi 120 ch Sport Chic	6		0	28 00
Surcoût So Chic : Be Chic + 800 €				
NOUVELLE DS 4				
1.2 PureTech 130 ch Chic	7		0	23 700
1.6 THP 165 ch So Chic Auto.	9		0	31 450
1.6 THP 210 ch Sport Chic	12		250	35 750
1.6 BlueHDi 120 ch Chic	6		0	25 050
2.0 BlueHDi 150 ch So Chic	7		0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch So Chic Auto.	7		0	34 250
Surcoût Be Chic : Chic + 3 000 €				
Surcoût Sport Chic : So Chic + 3 500 €				
NOUVELLE DS 4 CROSSBACK				
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	7		0	27 200
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9		0	30 150

FORD				
TYPE	KA	CV	B/M*	PRIX
1.2 69 ch Trend S&S	4	0		9 450
1.2 69 ch Titanium S&S	4	0		11 450
1.2 69 ch Black & White Edition S&S	4	0		12 350
FIESTA (3 PORTES)				
1.25 60 ch Ambiente	4	0		8 990
1.25 60 ch Edition	4	0		13 950
1.25 82 ch Edition	5	0		14 500
1.25 60 ch Black & White	4	0		14 650
1.25 82 ch Black & White	5	0		15 200
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 + 600 € sauf Red/Black Edition et ST				
NOUVELLE FOCUS				
1.6 Ti-VCT 85ch Trend	5	M	250	18 400
1.0 EcoBoost 100 ch S&S Trend	5			20 400
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Trend	5			21 600
1.0 EcoBoost 100 ch S&S Titanium	5			22 400
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Titanium	6			23 600
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium	6			24 800
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Titanium	6			23 600
1.6 Ti-VCT 125 ch PowerShift Titanium	7	M	900	24 900
1.5 EcoBoost 182 ch S&S Titanium	6			26 000
1.5 EcoBoost 150 ch S&S BVA6 Titanium	6	M	250	26 500
1.5 EcoBoost 182 ch S&S BVA6 Titanium	6	M	250	27 700
1.6 TDCi 95 ch S&S Titanium	5			24 200
1.6 TDCi 115 ch S&S Titanium	6			25 400
2.0 TDCi 150 ch S&S Titanium	7			26 800
2.0 TDCi 150 ch S&S PowerShift Titanium	8			28 500
2.0 TDCi 250 ch S&S ST	15	M	2 200	29 000
2.0 TDCi 185 ch S&S ST	15			30 500
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût: berline 4-5 portes + 600 €				
B-MAX				
1.4 90 ch Ambiente	5	M	250	11 990
1.4 90 ch Edition	5	M	250	17 950
1.0 EcoBoost 90 ch S&S Edition	5			19 350
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Edition	6			20 150
1.6 150 ch PowerShift Edition	6			20 150
1.4 90 ch Titanium	5	M	250	19 300
1.0 EcoBoost S&S 125 Titanium	6			21 000
1.6 105 ch PowerShift Titanium	6	M	900	21 000
1.5 TDCi 75 ch FAP Edition	4			20 150
1.6 TDCi 95 FAP Edition	5			21 000
1.5 TDCi 75 FAP Titanium	4			21 000
1.6 TDCi 95 FAP Titanium	5			21 850
ECOSPORT				
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7			17 990
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7			20 990
1.5 TDCi 90 ch FAP Trend	5			18 690
1.5 TDCi 90 ch FAP Titanium	5			21 690
C-MAX				
1.0 EcoBoost 100 ch S&S Trend	5			22 900
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Trend	6			24 100
1.0 EcoBoost 100 ch S&S Titanium	5			24 900
1.0 EcoBoost 125 ch S&S Titanium	6			26 100
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium	8	M	250	27 300
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium BVA	8	M	900	29 000
1.5 TDCi 95 ch S&S Trend	5			24 900
1.5 TDCi 105 ch S&S Trend	5			25 300
1.5 TDCi 120 ch S&S Trend	6			26 100
1.5 TDCi 120 ch PowerShift S&S Trend	6			27 800
1.5 TDCi 95 ch S&S Titanium	5			26 900
1.5 TDCi 105 ch ECOnetic S&S Titanium	5			27 300
1.5 TDCi 120 ch S&S Titanium	6			28 100
1.5 TDCi 120 ch PowerShift S&S Titanium	6			29 800
2.0 TDCi 150 ch S&S Titanium	8			29 300
2.0 TDCi 150 ch PowerShift S&S Titanium	8			31 000
2.0 TDCi 170 ch PowerShift S&S Titanium	8			31 800
GRAND C-MAX				
Surcoût: C-MAX + 1 300 €				
Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essence				
Bonus/malus neutre pour les diesels (normis versions PowerShift, avec malus de 500 €)				
NOUVELLE MONDEO (4/5 PORTES)				
1.6 EcoBoost 125 ch Trend	6			26 500
1.6 EcoBoost 160 ch Trend	9	M	150	28 500
EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	150	30 500
EcoBoost 240 ch Titanium	14	M	2 200	30 500
TDCi 115 ch Trend	6			28 500
TDCi 115 ch ECOnetic Trend	5			28 900
TDCi 115 ch Trend	8			30 000
TDCi 150 ch ECOnetic Trend	7			30 400
TDCi 150 ch PowerShift Trend	8			32 000
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	B	2 780	33 700

* Bonus écologique (en €) ; Malus écologique (en €).

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	M	2 200	30 400
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	M	4 000	33 450
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6	M	250	32 700
2.0 TDCi 140 ch Edition	8	M	250	33 900
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	M	250	35 950
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	M	2 200	37 650
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA	12	M	4 000	39 250
GALAXY				
1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift	9	M	2 200	33 600
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	M	4 000	36 450
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	7	M	250	36 600
2.0 TDCi 140 ch Trend	8	M	250	37 800
2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift	8	M	2 200	39 500
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	M	250	39 850
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	M	2 200	41 550
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA6	12	M	4 000	43 150
KUGA				
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	900	25 890
1.5 EcoBoost 182 ch S&S 4x4 BVA 6 Tr.	11	M	900	25 890
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Titanium	8	M	500	28 450
1.5 EcoBoost 150 ch S&S 4x4 BVA 6 Tita.	11	M	2 200	33 150
1.5 EcoBoost 150 ch S&S Sport Platinum	8	M	900	29 650
1.5 EcoBoost 182 ch S&S BVA 6 4x4 Spo. Pla.	8	M	900	34 350
2.0 TDCi 120 ch S&S Trend	6			26 850
2.0 TDCi 150 ch S&S 4x2 Trend	8			29 650
2.0 TDCi 150 ch S&S 4x4 Trend	8	M	150	31 050
2.0 TDCi 140 ch S&S PowerShift 4x4 Tre.	8	M	250	30 300
2.0 TDCi 120 ch S&S Titanium	6			29 350
2.0 TDCi 150 ch S&S Titanium	8			31 550
2.0 TDCi 150 ch S&S 4x4 Titanium	8	M	150	33 500
2.0 TDCi 180 ch S&S 4x4 Titanium	8	M	150	34 750
2.0 TDCi 150 ch S&S PowerShift 4x4 Tit.	8	M	250	35 050
2.0 TDCi 180 ch S&S PowerShift 4x4 Tit.	8	M	250	36 250
2.0 TDCi 150 ch S&S Sport Platinum	8			32 750
2.0 TDCi 150 ch S&S 4x4 Sport Platinum	8	M	150	34 750
2.0 TDCi 180 ch S&S 4x4 Sport Platinum	8	M	150	35 950
2.0 TDCi 150 ch S&S 4x4 Sport Platinum	8	M	250	36 250
2.0 TDCi 150 ch S&S Power Shift 4x4 Spo. Pla.	8	M	150	37 450
NOUVELLE MUSTANG				
Fastback EcoBoost 314 ch	21	M	3 000	35 000
Fastback EcoBoost BVA 6 314 ch	22	M	8 000	37 000
Fastback V8 GT 418 ch	33	M	8 000	40 000
Fastback V8 GT BVA 6 314 ch	32	M	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-monthlery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE JAZZ				
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 100	
Surcoût Executive : Elegance + 800 €				
Surcoût Executive Navi : Executive + 700 €				
Surcoût Exclusive : Executive Navi + 1 000 €				
Surcoût Exclusive Navi : Exclusive + 600 €				
CIVIC (5 PORTES)				
1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0	20 790	
1.8 i-VTEC 142 ch Executive	8	M	500	24 700
Type-R	20	M	2 200	35 000
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6			23 640
Surcoût Executive : Elegance + 1 610 €				
Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €				
Surcoût Sport : Executive Navi + 700 €				
Surcoût Sport Navi : Sport + 600 €				
Surcoût Innova : Exclusive Navi + 700 €				
Type-R GT : Type-R + 2 400 €				
CIVIC TOURER (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 130 €				
NOUVEAU HR-V				
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	0	21 000	
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	23 300	
Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €				
Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €				
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 1 700 €				
CR-V				
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	M	2 200	29 450
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6	0		27 800
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	0		35 900
Surcoût Elegance : Comfort + 2 700 €				
Surcoût Elegance Navi : Elegance + 900 €				
Surcoût Executive Navi : Elegance Navi + 3 150 €				
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 2 100 €				
Surcoût Innova Auto. : Exclusive Navi + 3 600 €				

HONDA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE JAZZ				
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0		16 100
Surcoût Executive : Elegance + 800 €				
Surcoût Executive Navi : Executive + 700 €				
Surcoût Exclusive : Executive Navi + 1 000 €				
Surcoût Exclusive Navi : Exclusive + 600 €				
CIVIC (5 PORTES)				
1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0		20 790
1.8 i-VTEC 142 ch Executive	8	M	500	24 700
Type-R	20	M	2 200	35 000
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6			23 640
Surcoût Executive : Elegance + 1 610 €				
Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €				
Surcoût Sport : Executive Navi + 700 €				
Surcoût Sport Navi : Sport + 600 €				
Surcoût Innova : Exclusive Navi + 700 €				
Type-R GT : Type-R + 2 400 €				
CIVIC TOURER (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 130 €				
NOUVEAU HR-V				
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	0		21 000
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0		23 300
Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €				
Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €				
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 1 700 €				
CR-V				
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	M	2 200	29 450
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6	0		27 800
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	0		35

2.0 MultiJet S/S 140 ch Limited	8		250	41 590
2.0 MultiJet S/S 140 ch Active Drive Lim.	8		900	43 700
2.0 MultiJet S/S 170 ch Active Drive Lim.	10		1 600	47 500
2.0 MultiJet S/S 140 ch Active Drive II Lim.	10		1 600	49 600

KIA				
TYPE	NOUVELLE PICANTO (3 PORTES)	CV	B/M*	PRIX
1.0 66 ch Motion	4	0	9 900	
1.2 85 ch Sport	5	0	13 700	

NOUVELLE PICANTO (5 PORTES)				
1.0 66 ch Motion	4	0	10 500	
1.2 85 ch BVM 5 Premium	4	0	14 300	
1.2 85 ch BVA 4 Premium	5	0	15 300	

NOUVELLE RIO (3 PORTES)				
1.2 85 ch Motion	5	0	12 650	
1.2 85 ch Style	5	0	14 250	

NOUVELLE RIO (5 PORTES)				
1.2 85 ch Motion	5	0	13 250	
1.2 85 ch Style	5	0	14 850	
1.2 85 ch Active	5	0	15 950	
1.4 109 ch Premium	6	0	18 600	
1.1 CRDi 75 ch ISG Style	4	0	16 900	
1.1 CRDi 75 ch ISG Active	4	0	18 000	
1.4 CRDi 90 ch Active	4	0	18 800	
1.4 CRDi 90 ch Premium	5	0	20 800	

NOUVEAU VENGA				
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
1.6T-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	
1.6T-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

NOUVELLE OPTIMA				
1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	32 900	
Surcôt Ultimate Auto. : Premium + 5 500 €				

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 DPF 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
Surcôt finition Dynamic : finition Pure + 8 500 €				
Surcôt finition Prestige : finition Dynamic + 800 €				

EVOQUE COUPE				
Surcôt : 5 portes + 1 000 €				

NOUVEL EVOQUE CABRIOLET				
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	NC		8 000	55 600
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	NC		900	51 600
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	NC		900	54 600
Surcôt HSE Dynamic : SE Dynamic + 6 200 €				

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
Surcôt finition S : finition E + 1 800 €				
Surcôt finition SE : finition 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 211 ch SE	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 Dynamic	NC	NC	88 100	
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography Dyn.	NC	NC	99 200	
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
Surcôt Pack : "base" + 1 300 €				
Surcôt Luxe : Pack + 5 200 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 0 €				
Surcôt Executive : F-Sport + 7 400 €				

IS				
300h	9		1 924	38 490
Surcôt Pack : "base" + 1 700 €				
Surcôt Luxe : Pack + 7 200 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 0 €				
Surcôt Executive : F-Sport + 10 400 €				
Surcôt 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	
Surcôt Pack : "base" + 2 000 €				
Surcôt Luxe 4WD : Pack + 7 300 €				

NOUVELLE GS				
300h Pack	9		2 000	49 900
450h Pack	18		250	59 300
Surcôt Luxe : Pack + 7 700 € à + 8 800 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 7 000 € à + 8 100 €				
Surcôt Executive : F-Sport + 0 à + 2 200 €				

NOUVEAU RX				
450h Pack	16	0	64 900	
Surcôt Luxe : Pack + 7 700 €				
Surcôt F-Sport : Luxe + 6 000 €				
Surcôt F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €				
Surcôt Executive : F-Sport Executive + 1 700 €				

250 BlueTEC 204 ch Executive	NC	0	55 200
250 BlueTEC 204 ch Fascination	NC	0	60 950
300 V6 BlueTEC 231 ch BVA9	NC	150	51 500
300 BlueTEC Hybrid 231 ch	NC	3 300	53 400
350 V6 BlueTEC 258 ch BVA9	NC	150	55 800
300 BlueTEC Hybrid 258 ch	NC	3 300	58 600

Surcoût Sportline : Classe E + 6 400 €

Surcoût Executive: Sportline + 450 €

Surcoût Fascination: Executive + 5 750 €

CLASSE E BREAK			
Surcoût : berline + 2 000 €			

CLASSE E COUPÉ			
200	NC		500 43 850
250 Auto.	NC		150 49 250
320 Executive Auto.	NC		2 200 60 250
400 Executive Auto.	NC		2 200 63 900
500 Executive Auto.	NC		8 000 78 550
220 d	NC	0	46 550
250 d	NC	0	49 650
350 d Executive Auto.	NC		150 60 000

Surcoût Executive : "base" + 4 450 €

Surcoût Sportline : Executive + 550 €

Surcoût Fascination : Sport + 7 250 €

CLASSE E CABRIOLET			
Surcoût : Classe E Coupé + 5 000 €			

NOUVELLE CLASSE CLS			
400 V6 333 ch BVA7	22		2 200 72 500
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			
Surcoût : 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
Surcoût Executive : "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)			
Surcoût Maybach : 500 Executive + 28 000 €, 600 L + 19 600 €			

CLASSE S COUPE			
400 4Matic Auto.	26		6 500 118 000
500 Auto.	35		6 500 137 300
63 AMG Auto.	50		8 000 183 300
65 AMG Auto.	57		8 000 253 800

CLASSE S CABRIOLET			
500 Auto.	NC		6 500 153 900
63 AMG 4Matic Auto.	NC		8 000 202 600

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 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 GLC			
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

NOUVEAU CLASSE GLE			
400 4Matic Auto.	23		8 000 66 700
450 AMG 4Matic Auto.	26		6 500 83 150
500 4Matic Executive Auto.	34		8 000 89 900
63 AMG 4Matic Auto.	48		8 000 129 500
63 AMG S 4Matic Auto.	51		8 000 139 300
500 e Executive 4Matic	20		2 000 86 400
250 d 4Matic Auto.	12		250 56 900
350 d 4Matic Auto.	16		2 200 64 400

Surcoût Executive : "base" + 5 300 €

Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €

Surcoût Fascination : Sportline + 3 200 €

NOUVEAU CLASSE GLE COUPE			
400 333 ch 4Matic Auto.	NC		6 500 72 100
450 AMG 4Matic Auto.	NC		8 000 88 400
500 455 ch Executive 4Matic Auto.	NC		8 000 96 750
63 AMG 557 ch 4Matic Auto.	NC		8 000 131 250
63 S AMG 585 ch 4Matic Auto.	NC		8 000 141 750
350 d 4Matic Auto.	NC		3 000 69 900

Surcoût Executive : "base" + 6 100 €

Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €

Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €

NOUVEAU CLASSE GLS			
400 333 ch 4Matic Auto.	NC		8 000 93 500
500 455 ch Executive 4Matic Auto.	NC		8 000 119 000
63 AMG 585 ch 4Matic Auto.	NC		8 000 146 000
350 d 258 ch 4Matic Auto.	NC		3 600 88 000

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

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	18 850
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 15 950
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

1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	21 150
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	22 100
1.6 BlueHDi 75 ch Access	4	0	17 650
1.6 BlueHDi 100 ch Allure	5	0	20 850
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	23 750

Surcoût Active : Access + 2 000 €

Surcoût Allure : Active + 1 700 €

Surcoût Féline Titane : Allure + 2 050 €

Féline Culivre : identique Féline Titane

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	M	2 200 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	B	1 823 36 450

Surcoût Active : Access + 1 950 €
Surcoût Allure : Active + 2 300 €
Surcoût Féline : Allure + 2 300 €
Surcoût Hybrid4 Pack : Hybrid4 + 2 000 €

4008			
1.6 HDi 115 ch Style	6	M	150 34 600

5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	24 950
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	2 200 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 + 2 850 €

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 Féline : Allure : 3 700 €

508 SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 900 € à 2 200 €			

508 RXH (BREAK)			
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	43 000
Hybrid4	8	B	-2 000 47 550

RCZ			
1.6 THP 200 ch GT Line	11	M	900 36 100
R	16	M	500 43 350
2.0 HDi 160 ch GT Line	9	0	36 100

NOUVEAU PARTNER TEPEE			
1.6 VTI 98 ch Active	6	M	1 600 19 750
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 050
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 800
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 400

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CAYMAN			
2.7 275 ch	18	M	6 500 52 865
3.4 325 ch S	22	M	6 500 64 790
3.4 340 ch GTS	23	M	8 000 73 670
3.8 385 ch GT4	28	M	8 000 88 310

BOXSTER			
2.7 265 ch	17	M	6 500 52 345
3.4 315 ch S	21	M	8 000 66 470
3.4 330 ch GTS	23	M	8 000 76 190
3.8 375 ch Spyder	28	M	8 000 82 430

911 COUPE (TYPE 991)			
3.4 350 ch Carrera	24	M	8 000 92 885
3.4 350 ch Carrera 4	24	M	8 000 100 085
3.4 350 ch Targa 4	25	M	8 000 112 925
3.8 400 ch Carrera S	29	M	8 000 107 765
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	M	8 000 114 965
3.8 400 ch Targa 4 S	25	M	8 000 126 203
3.8 475 ch GT3	39	M	8 000 184 925
3.8 520 ch Turbo	42	M	8 000 164 468
3.8 560 ch Turbo S	47	M	8 000 200 405

911 (TYPE 991) CABRIOLET			
3.4 350 ch Carrera	24	M	8 000 105 725
3.4 350 ch Carrera 4	24	M	8 000 112 925
3.8 400 ch Carrera S	29	M	8 000 120 605
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	M	8 000 127 805
3.8 520 ch Turbo	42	M	8 000 168 245
3.8 520 ch Turbo S	47	M	8 000 213 245

PANAMERA			
3.6 V6 DFI 310 ch Panamera	21	M	8 000 85 325
3.6 V6 DFI 310 ch Panamera 4	21	M	8 000 90 605
3.0 V6 416 ch e Hybrid S	22	NC	112 685
3.0 V6 420 ch S	31	M	8 000 104 045
3.0 V6 420 ch 4S	31	M	8 000 109 445
3.0 V6 420 ch 4S Executive	31	M	8 000 135 125
4.8 V8 440 ch GT	34	M	8 000 123 965
4.8 V8 520 ch Turbo	42	M	8 000 148 565
4.8 V8 520 ch Turbo Executive	48	M	8 000 166 085
4.8 V8 570 ch Turbo S	48	M	8 000 182 885
4.8 V8 570 ch Turbo S Executive	48	M	8 000 200 045

3.6 V6 TDI 240 ch	19	M	8 000 83 605
MACAN			
3.0 V6 340 ch S	23	M	8 000 62 315
3.0 V6 400 ch Turbo	29	M	8 000 84 830
3.6 V6 TDI 258 ch S	16	M	2 200 61 715

NOUVEAU CAYENNE			
3.6 V6 416 ch S E-Hybrid	20	B	4 000 85 520
3.6 V6 420 ch S	31	M	8 000 84 040
4.2 V8 520 ch Turbo	43	M	8 000 133 130
4.2 V8 520 ch Turbo S	49	M	8 000 170 450
3.6 V6 TDI 262 ch	16	M	2 200 68 330
4.2 V8 TDI 385 ch S	28	M	4 000 84 050

918			
4.6 V8 887 ch Spyder	NC	NC	777 997

RENAULT

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	B	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
R.S. EDC	11	M	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 + 600 €			

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 €			

MÉGANE 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
R.S.	16	M	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 €

NOUVELLE MÉGANE			
1.2 Energy TCe 100 ch Life	NC	0	18 200
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	NC	0	23 200
1.6 Energy TCe 205 ch GT EDC	NC	M	150 31 800
1.5 Energy dCi 90 ch Life	NC	0	22 100
1.5 Energy dCi 110 ch Life	NC	0	23 400
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	NC	0	26 600

Surcoût Zen : Life + 2 800 €
Surcoût Intens : Zen + 2 200 €

SCÉNIC			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	24 000
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7	M	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	M	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 : Scénic + 400 €			

KADJAR			
1.2 Energy TCe 130 Life	7	0	22 990
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 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €			

NOUVELLE TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	NC	0	31 500
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	NC	0	35 800
1.5 Energy dCi 110 ch Life	NC	0	27 900
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	NC	0	31 200
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	NC	0	36 500
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 500 €			

NOUVELLE TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			

NOUVEL ESPACE			
1.6 Energy TCe 200 ch Zen EDC	11	M	250 38 200
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	34 700
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	39 700
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 700 €			

KANGOO			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M	250 19 850
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	19 850
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 450
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 500
Surcoût Zen : Life + 1 350 €			
Surcoût Extrem : Zen + 850 €			
Surcoût Intens : Extrem + 400 €			

GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	NC	0	24 200
Surcoût Intens : Zen + 850 €			

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	9 570
1.0 75 ch Style	4	0	11 660

MII (5 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	10 060
1.0 75 ch Style	4	0	12 150

IBIZA SC (3 PORTES)			
1.0 75 ch Référence	4	0	12 440
1.2 TSI 90 ch Style	5	0	14 980
1.2 TSI 110 ch FR	6	0	18 165
1.0 EcoTSI 110 ch FR DSG	6	0	19 745
1.4 TDI 75 ch Référence	4	0	15 440
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	15 965
1.4 TDI 105 ch FR	5	0	20 690

Surcoût Style : Référence + 1 465 €
Surcoût FR : Style + 2 485 €

IBIZA (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			

IBIZA ST (BREAK)			
Surcoût : Ibiza 3 portes + 1 200 €			

TOLEDO			
1.2 TSI 90 ch Référence	5	0	18 270
1.2 TSI 110 ch Premium	6	0	21 925
1.4 TSI 125 ch Premium DSG	6	0	23 960
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	20 480
1.6 TDI 115 ch Premium	6	0	24 210

Surcoût Premium : Référence + 2 855 €

LEON SC (3 PORTES)			
1.4 TSI 150 ch ACT FR	7	0	26 170
1.8 TSI 180 ch FR	10	0	26 705
Cupra 280	17	M	2 200 33 585
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 215
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	29 370

LEON

Surcoût Premium Eyesight : Premium + 2 000 €
 Surcoût Luxury : Premium Eyesight + 1 000 €
 Surcoût Luxury Eyesight : Luxury + 2 000 €
 Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 2 000 €

BRZ			
2.0i 200 ch	12		3 000 29 950
Surcoût Club : "base" + 2 000 €			

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CELÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 890
1.0 VTI Pack Plus	4	0	12 290

Surcoût Privilege : Avantage + 1 700 €
 Surcoût Pack : Privilege + 800 €

SWIFT (3 PORTES)			
1.2 VTI 92 ch Avantage	5	0	12 090
Sport	8		900 17 480

Surcoût Privilege : Avantage + 800 €

SWIFT (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 650 €			
Surcoût So City : Privilege + 1 750 €			
1.3 DDIS 75 ch Privilege	4	0	15 540

JIMNY			
1.3 VTI JX	6		2 200 13 860
Surcoût JX : JX + 1 750 €			

NOUVEAU VITARA			
1.6 VTI 120 ch Avantage	6	0	17 490
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	21 690

Surcoût Privilege : Avantage + 1 900 €
 Surcoût Pack : Privilege + 1 900 €

S-CROSS			
1.6 VTI 120 ch Avantage	6	0	18 990
1.6 DDIS 120 ch Pack SE	6	0	24 790

Surcoût Pack SE : Avantage + 2 500 €
 Surcoût Style : Pack SE + 4 500 €

TESLA

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

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 VTI 68 ch x
 Surcoût x-play : x + 1 500 €

AYGO (5 PORTES)			
1.0 VTI 68 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 VTI 69 ch Active	4	0	13 700
1.3 VTI 100 ch France	6	0	15 750
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 500

Surcoût France : Active + 900 €

YARIS (5 PORTES)			
1.0 VTI 69 ch Active	4	0	14 300
1.3 VTI 100 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 + 900 €
 Surcoût Dynamic : France + 410 € à + 700 €
 Surcoût Design : Dynamic + 900 €
 Surcoût Collection : Design + 900 €

NOUVELLE AURIS (5 PORTES)			
1.3 VTI 100 ch Tendence	5	0	20 000
1.2 T115 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 VTI 132 ch Active	8		1 600 23 400
1.8 VTI 147 ch Feel !	8		1 600 25 400
1.6 D-4D 112 ch Active	7	0	26 100

Surcoût Feel ! : Active + 500 €
 Surcoût Feel ! SkyView : Feel ! + 800 €
 Surcoût Style : Feel ! 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 VTI 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 €			

2.0 VTI 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 VTI 1280 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!
 1.0 60 ch BlueMotion Tech. take up!
 1.0 75 ch Take up!
 1.0 75 ch BlueMotion Tech. move up!
 Surcoût move up! : take up! + 1 490 €
 Surcoût high up! : move up! + 2 270 €

UP! (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 520 €			

CROSS UP!			
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 Confortline	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 Confortline : Trendline + 1 910 €
 Surcoût R-Line : Confortline + 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 Confortline	6	0	23 150
1.4 TSI 150 ch ACT BM Confortline	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 Confortline	7	0	28 110
2.0 TDI 184 ch BM GTD	9	0	33 900

Surcoût Design : BMV + 1 830 €
 Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 €
 Surcoût Carat : Confortline + 2 260 €

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 Confortline	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 Confortline	8	0	27 650
R DSG	11		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 Confortline	7	0	30 200
GTD	10	0	36 170

Surcoût Confortline : Trendline + 2 150 €
 Surcoût Carat : Confortline + 2 130 €

GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 990
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 Confortline	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 Confortline	8	0	30 930

Surcoût Confortline : Trendline + 2 130 €

GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 990
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 Confortline	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 Confortline	8	0	30 930

Surcoût Confortline : Trendline + 2 130 €

GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 990
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 Confortline	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 Confortline	8	0	30 930

Surcoût Confortline : Trendline + 2 130 €

GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 990
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 Confortline	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 Confortline	8	0	30 930

Surcoût Confortline : Trendline + 2 130 €

GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 990
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 Confortline	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 Confortline	8	0	30 930

Surcoût Confortline : Trendline + 2 130 €

GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 990
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 Confortline	8	0	28 250
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	25 5

NOUVEAU

COLLECTIONNEZ LES PLUS MYTHIQUES VÉHICULES PUBLICITAIRES



LE FASCICULE



LE CITROËN MÉHARI

Banania



ATTENTION CE NUMÉRO EST VENDU SANS AUTO PLUS

hachette

MINIATURE DE COLLECTION

Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans

ACTUELLEMENT CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX

OU SUR

WWW.VEHICULES-PUB.AUTOPLUS.FR

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT

• Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54 •
• Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr •
• Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr •

[illegible]

aupe@lesvoituresdelannee.com

0 811 365 804
(prix d'un appel local)

NOUVEAU VOLVO XC 90

DISPONIBLE SANS DELAI EN EXCLUSIVITE CHEZ ACTENA AUTOMOBILES



« ACTENA Automobiles
présente tous ses vœux de réussite et de succès
aux lecteurs de L'AUTO-JOURNAL »

Actena
Automobiles

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

01 44 30 82 30
01 46 43 14 40
01 56 47 06 60

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE



**XC90 MOMENTUM D5 AWD 225CH – BOÎTE GEARTRONIC 8 – 7 PLACES – CUIR
PEINTURE METAL – SENSUS NAVIGATION – RADAR STATIONNEMENT AV/AR**



MODE 7 VRAIES PLACES



MODE SENSUS CONNECT

GAMME VOLVO XC90 DIESEL
à partir de
50 050 EUROS TTC*

© VICTORHARRIS

78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY/MANTES

01 39 17 12 00
01 39 20 17 17
01 30 50 67 00
01 34 79 92 92

8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES



*XC90 D4 190 CH GEARTRONIC 8 KINETIC 5 PLACES Tarif au 1/09/2015,
modèle présenté XC90 D5 225 CH GEARTRONIC 8 MOMENTUM 7 PLACES + peinture métal à 63 140 TTC – 5,8L/100km – CO₂ rejeté : 152g/km



ENEZ DÉCOUVRIR LE NOUVEAU ROADSTER MAZDA MX5



TOUTE LA GAMME MAZDA

CONDITIONS SPECIALES ENTREPRISES PROFESSIONS LIBÉRALES VTC & UBER : NOUS CONSULTER



Mazda 2



Mazda 3



Mazda 6

NOUVEAU MAZDA CX3



MAZDA CX5



VÉHICULES DE DIRECTION*

Mazda 2 Elegance 1.5 - 90 cv	A partir de	14.900 €
Mazda 2 Sélection 115 cv	A partir de	17.900 €
Mazda 3 5P. Elegance BVA 120	A partir de	21.500 €
Mazda CX3 Sélection BVA 150	A partir de	25.900 €
Mazda 6 Sélection 175 BVA - 2015	A partir de	34.990 €
Mazda CX5 Sélection Diesel 175 BVA - 2015	A partir de	35.900 €

NOS VÉHICULES D'OCCASION GARANTIS*

Mazda MX5 ST 2.0 - 2006	A partir de	11.900 €
Mazda 6 2.2 175 Sélection - 2013	A partir de	22.900 €
Mazda CX5 Sélection 175 BVA - 2013	A partir de	27.900 €
Mazda MX5 ST 1.8 Elégance - 2013	A partir de	17.900 €
Mazda MX5 RC 1.8 Elégance - 2009	A partir de	13.900 €
Peugeot 3008 Premium HDI 150 - 2011	A partir de	12.500 €
Dacia Duster 1.5 DCi 110 Prestige - 2012	A partir de	12.500 €

* Dans la limite des stocks disponibles. - photos non contractuelles. Consommations cycle mixte (l/km) : Mazda MX5 : 7 à 7,6, Mazda 2 : 4,1 à 5,2, Mazda 3 : 4,5 à 7,6, Mazda 5 : 6,1 à 8,2, Mazda 6 : 5,2 à 7,6, Mazda CX-5 : 4,6 à 6,6.

www.mazda-paris.fr

TOUTE LA GAMME DISPONIBLE AUX MEILLEURS TARIFS

— **MAZDA AUSTERLITZ - 01 47 07 15 18 - 20, bd de l'Hôpital 75005 Paris** —

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⁽¹⁾

**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 31/01/2016. **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 kilométrages 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). 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

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY

50, route de Mantes – 01 71 52 11 00

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 950

du 21 janvier 2016



Audi A4 Avant TDI 150 ch
De Paris au sud de l'Italie en passant par les Alpes, nous avons passé un mois au volant de la dernière-née de la gamme Audi. Le compte rendu de notre 10 000 km vous dira tout des forces et des faiblesses de la nouvelle A4 Avant.



L'Infiniti Q30 1.5d face à ses rivales
Avec sa nouvelle Q30, Infiniti, le label chic de Nissan, compte bien s'imposer sur le segment des berlines compactes huppées. Reste à savoir si la Q30 a les moyens de ses ambitions...



Essai Renault Talisman dCi 110
Grande berline et petit moteur, c'est un mariage de raison qui peut donner lieu à de bonnes surprises... ou à de grandes déconvenues! Dans quelle catégorie la Talisman dCi 110 se classera-t-elle?

Et aussi... En kiosque



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.

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

RÉDACTION

8, rue François-Orly - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00. Fax: 01 41 33 57 04

E-mail: autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (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^{er} 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)

A collaboré à ce numéro: François Gérald

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

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: Mathilde Dionnet, 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-Orly - 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: décembre 2015



ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 50273 - 27092 Évreux Cedex 9

Abonnement France: 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigrupp Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigrupp.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigrupp S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigrupp.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



Innovation
that excites

NISSAN NOTE

UN INTÉRIEUR MODULABLE ET UN PRIX QUI SE PLIE À VOTRE BUDGET.



JUSQU'À **4 000 €**
D'AVANTAGE CLIENT⁽¹⁾
SANS CONDITION DE REPRISE, STOCK LIMITÉ



- Système de navigation à écran tactile
- Climatisation Automatique
- Système d'ouverture et démarrage sans clé

Réservez votre essai sur nissan.fr

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. ***Dans cadre opérations d'entretien : conditions sur nissan.fr/promesse-client.** (1) Remise de 3 400 € à 4 000 € selon modèles sur les Connect Edition / N-Connecta Euro5 et Euro6 en stock. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable pour toute commande d'une Nissan NOTE neuve Connect Edition / N-Connecta, **dans la limite des stocks disponibles**, jusqu'au 31/03/2016 chez les Concessionnaires participants. **Modèle présenté** : Nissan NOTE 1.5 Diesel Connect Edition avec option peinture métallisée et Pack Style Dynamique : **16 100 €** après déduction de 4 000 € de remise. 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 - 5,1. Émissions CO₂ (g/km) : 93 - 119.



À PEINE NÉ, DÉJÀ GRAND.

THE NEW MINI CLUBMAN.

En ouvrant l'une des 6 portes du nouveau MINI Clubman, vous accédez à un espace intérieur sophistiqué, spacieux et élégant. Seul ou en famille, la plus grande des MINI transforme un simple trajet en véritable voyage.

